

COMPETENCIA AL TRANSPORTE MARITIMO

*José Miguel García Palma
Capitán de Fragata*



El mar ha estado desde siempre relacionado con este hermoso país llamado Chile.

En efecto, si recordamos su historia, fue descubierto primeramente por mar en la expedición de Fernando de Magallanes en el año 1520, y si bien la conquista definitiva fue emprendida de norte a sur por tierra, debió ser apoyada por mar, apareciendo el tráfico marítimo y, con él, los puertos.

En esa época, transportar carga por tierra era lento y dificultoso. En carreta, el viaje de Santiago a Valparaíso duraba alrededor de una semana, y los caminos eran tan malos que cada carreta no podía llevar más de algunos cientos de kilogramos.

Por mar, la cosa era diferente. Una vez a bordo de la nave, las velas la impulsaban ágilmente; 100 toneladas de carga navegaban con el viento a una velocidad variable de 5 a 10 nudos (9 a 18 Km/h), y hasta 18 nudos algunas veces. Desde Valparaíso a Lima podía hacerse el trayecto en unos 10 días, mas, de Lima a Valparaíso el viaje podía durar 2 a 3 meses si los vientos no eran favorables, lo cual vino a mejorar con la ruta que descubrió el piloto Juan Fernández. En todo caso, cualquier carga era transportada por mar; las ventajas en tiempo y esfuerzo eran innegables, por lo que nadie lo ponía en duda.

Eso era hace 400 años, y aun a comienzos de este siglo el único medio estable de

comunicaciones, tanto de mercaderías como de pasajeros, era por mar. Si tomamos el caso de Coquimbo y La Serena, todas las comunicaciones significativas eran efectuadas por la vía marítima. No había camino de Coquimbo a Santiago.

Actualmente, el panorama no es tan claro. La carretera Panamericana une al país de norte a sur en casi toda su extensión continental, permitiendo la circulación de casi todo tipo de vehículos. Modernos aeródromos permiten que las líneas aéreas transporten pasajeros y mercaderías entre distintos puntos del país y también a otros países. Si alguien desea viajar, escogerá cualquier medio de transporte, menos el marítimo, excepto si lo hace por placer o si éste es el único medio a su alcance. Grandes camiones circulan por todos los caminos llevando contenedores "puerta a puerta", por lo que muchos han llegado a pensar que el transporte marítimo ya no tiene la importancia que tuvo en el pasado y que el transporte aéreo ha desplazado del mercado al transporte marítimo, demostración hecha en base a las miles de "libras" y pasajeros transportados anualmente por avión hacia y desde todos los rincones del mundo.

Sin embargo, quienes así opinan están sumamente equivocados. Si analizamos el comercio exterior chileno observaremos que en el transporte de pasajeros las vías terrestres y aéreas aventajan enormemente a las marítimas, a tal punto que ya no hay

transatlánticos que lleguen regularmente al país con ese propósito, pero en carga transportada la cosa es muy distinta, ya que por los puertos chilenos¹, en 1984, salió o entró al país un total de 17 millones 90 mil 784 toneladas de carga (equivalente a 37 mil 644 millones 898 mil 680 libras) con un valor *FOB* de 5.682.420.000 dólares. Estas cifras significan que en comercio exterior el transporte terrestre y aéreo juntos representan entre el 3 al 6% del total, correspondiendo el resto al transporte marítimo. Podemos decir que la carga aérea está reservada para mercaderías de poco peso y volumen y para aquellos productos en que se requiere urgencia en su transporte. Tan importante es el transporte marítimo, que Chile exporta sus productos a puertos en 79 países e importa desde puertos en 93 países¹.

En cuanto al transporte terrestre, su participación en el comercio exterior se reduce al transporte de carga desde y hacia los países limítrofes y a algunos sectores de Brasil.

Pese a que por vía marítima la carga, para cubrir la costa atlántica de Sudamérica, debe cruzar ya sea por el estrecho de Magallanes o el canal de Panamá, su participación es preeminente. En efecto, en 1984 la carga total movilizada vía marítima¹ fue de 102.683 toneladas con Perú, 293.639 toneladas con Argentina, 621.820 toneladas con Brasil, 38.704 toneladas con Paraguay y 21.542 toneladas con Uruguay.

Ninguna de estas cifras es comparable con las de los otros medios de transporte, los que sí tienen prácticamente la totalidad del transporte de pasajeros.

No podemos dejar de destacar que el total del flete cancelado en tráfico de ultramar (1984) fue de 604.218.000 dólares, pero como sólo el 13,75% del mismo se efectuó con buques de bandera nacional, la diferencia son divisas que el país pierde o deja de ganar.

En cuanto al cabotaje, hay chilenos que

creen que ni siquiera existe, otros piensan que sólo existe en la región de los canales y en la línea del petróleo de Magallanes a San Vicente y Concón. La realidad es otra; a través de más de 41 puertos y terminales marítimos, en 1984 se transportó² un total de 7.002.340 toneladas (más de 15 mil 400 millones de libras), de las cuales 3.318.473 toneladas fueron carga líquida (47,4%).

Es interesante destacar que, indudablemente, la carga líquida está muy ligada a la producción de petróleo de la Enap en Magallanes, es decir, la embarcada en los puertos de la XII Región, que alcanzó a 2.184.680 toneladas, siendo la diferencia la redistribución de los productos refinados a lo largo del país (1.133.793 toneladas), principalmente desde San Vicente, Quintero y Las Salinas a los diferentes puertos del país, desde donde se distribuye por la red camionera u oleoducto a los centros de consumo.

Si profundizamos un poco, significa que no hay camiones que salgan de Las Salinas o de Santiago llevando el combustible que necesita Iquique o Arica, ni siquiera a Antofagasta o Coquimbo, y esto debería parecernos natural. Empero, con la carga general no ocurre lo mismo. Todos los días llegan grandes camiones —provenientes del centro del país— cargados con frutas, comestibles y otros productos, a la ciudad de la eterna primavera, Arica, y regresan con productos regionales o simplemente vacíos. ¿Qué es lo que ocurre? Hay estudiosos que dicen³ que si la distancia es de más de 400 kilómetros, es más barato el transporte marítimo; desde Valparaíso a Arica hay poco más de 2.000 kilómetros, cinco veces dicha distancia. Podría esperarse que el camión compitiera fuertemente con el buque en el trayecto Valparaíso-Coquimbo, pero no parece razonable a distancias mayores; sin embargo, el transporte terrestre (camión y ferrocarril) absorbe el 95% del flete carretero del país⁴. Esto merece un análisis detallado.

¹ *Boletín Estadístico Anual 1985* de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

² *Ibid.*

³ *The Maritime Transport of Chile*, I.E.S.C. Project N° 9230, marzo de 1979, Odeplan, p. 51.

⁴ *Ibid.*, p. 3.

El primer argumento que puede esgrimirse es la mayor velocidad del camión, 60 a 100 km/h, contra 18 a 33 km/h de un buque; sin embargo, los tiempos empleados por uno y otro medio son similares, ya que de Valparaíso a Arica un buque emplea de 2 a 4 días y un camión de 2 a 7 días, por lo que podemos descartar el tiempo empleado en el transporte como factor decisivo.

Halford J. Mackinder, en su conferencia "El pivote geográfico de la Historia", dice que el transporte marítimo, a diferencia del terrestre que requiere sólo dos, requiere cuatro puntos de transbordo de la carga: en el lugar de origen, en el puerto de origen, en el puerto de destino y en el lugar de destino. Aquí ya tenemos una luz; cada manipulación significa un costo adicional y un riesgo, tanto de deterioro como de merma (por accidente o por robo). Son precisamente estos costos adicionales los que hacen inconveniente el transporte marítimo para distancias menores de 400 kilómetros, normalmente.

Hace algunos años podría haberse argumentado que debido a que el gremio de los estibadores marítimos era fuerte y la Empresa Portuaria ineficiente, era imposible cumplir las fechas de despacho y los tiempos de carga y descarga de los buques. Esto no existe en la actualidad, y la celeridad en los puertos chilenos es de las mejores del mundo; más aún, estimamos que éste es uno de los factores que ha permitido que el transporte de carga general se haya estado incrementando sostenidamente desde 1976 a la fecha, observándose incluso un crecimiento del 27,7% en 1982, con respecto a 1981, es decir, en plena recesión.

El transporte marítimo está sujeto a trámites burocráticos que terminan significando un elevado costo indirecto. En efecto, los cargamentos deben ser presentados a la aduana para su revisión previa al embarque, mediante un documento denominado manifiesto de carga, existiendo luego plazos fijos para embarcarla; de no hacerlo

así hay que efectuar nuevos trámites, como también si se decide cambiar el buque transporte. En el puerto de destino hay nuevamente control aduanero y tramitación legal. Cuando este trámite se complica, desalienta a cualquier empresario; por ello se ha tratado de simplificarlo mediante la resolución N° 1795 de 19 de junio de 1980, de la Dirección Nacional de Aduanas, pero aun así es más complejo que en el transporte terrestre.

Otro factor lo constituyen los subsidios indirectos, pues los transportistas sólo cancelan en peajes una fracción del costo de construcción y mantenimiento de la red vial, permitiéndoles operar con costos de operación de entre un 25 a un 30% del costo real⁵.

Los factores enunciados no son todos, pues para carga general las tarifas de los puertos significaban en 1979 un costo por tonelada de carga de 5 a 6 veces los del mercado internacional (sumados muelle, movimiento en el puerto, peaje de los vehículos, etc.), lo cual en un transporte Santiago-Valparaíso-Antofagasta (Santiago-Valparaíso por camión y Valparaíso-Antofagasta por buque) representa un recargo de un 200% en el costo del transporte⁶.

Falta por determinar si el tonelaje a transportar justifica el empleo de buques, y la respuesta es afirmativa; en efecto, en 1979 el 5% de la carga doméstica movilizada⁷ se efectuó vía marítima, significando 4.951.537 toneladas que se descomponen en 211.428 toneladas de carga general, 2.626.578 toneladas de carga a granel y 2.113.531 toneladas de carga líquida. Si se absorbiera el 50% de la carga doméstica, estas cifras se multiplicarían por 10.

La competencia entre el transporte marítimo y el terrestre no estaría completa si no se menciona que dadas las características insulares del territorio nacional de Puerto Montt al sur, el transporte marítimo tiene preeminencia absoluta respecto al

⁵ Ibid., p. 49.

⁶ Ibid., p. 79.

⁷ Ibid., p. 3.

terrestre, con el cual se complementa gracias al sistema de transbordadores que permiten transportar los camiones con sus cargas a bordo de los buques. Sin embargo, aún existe un tráfico de camiones hacia Punta Arenas, que aprovechan la red caminera argentina en su tránsito hacia y desde el centro del país.

Podemos afirmar que en transporte doméstico de pasajeros, el transporte marítimo en Chile participa sólo cuando físicamente es imposible de llevarlo a efecto por medios carreteros o por ferrocarril, y que para el transporte de cabotaje compite desigualmente con el transporte terrestre, especialmente el camionero, principalmente debido al alto costo de manipulación de la carga en los puertos y a la burocracia involucrada. Esto último puede comprobarse porque las cargas a granel y líquidas tienen movimientos significativamente superiores; a la vez, ambas tienen, normalmente, puertos privados de embarque y o desembarque.

De todo lo expuesto fluye una recomendación clara: incentivar el transporte de cabotaje para que absorba el movimiento a lo largo del país, dejando el movimiento hacia el interior (en general, de este a oeste) al transporte terrestre.

Para ello se propone el establecimiento de una línea regular de buques *roll on-roll off* que estén circulando permanentemente entre los extremos del país, moviendo la carga entre los puertos intermedios (incluso desarrollaría a Constitución). Para bajar los costos, este servicio debería ser atendido por una compañía o una asociación de éstas, ya que el transporte marítimo tiene costos marginales siempre decrecientes.

Aquí habría que superar una nueva dificultad. El Ministerio de Transporte considera que existe monopolio si hay una sola empresa atendiendo un servicio, y en base a esto exige a lo menos dos empresas marítimas compitiendo. Esto no parece lógico, porque se debe tomar en cuenta que existe competencia entre dos medios de transporte, el terrestre (donde hay muchas empresas) y el marítimo, y por tanto la alternativa de enviar un contenedor de Puerto Montt a Arica será o por vía marítima o por vía terrestre, ya sea en camión o ferrocarril, con lo que la libre competencia queda asegurada.

Pero, ¿por qué discutir entre el transporte terrestre y el marítimo en el cabotaje, si actualmente es más barato el terrestre?

La razón principal es muy simple, y la encontramos al investigar en la incidencia del combustible en los costos. En efecto, para transportar una tonelada-kilómetro un buque necesita un tercio del combustible utilizado por un camión, lo que significa un ahorro de divisas, ya que actualmente el 65% del combustible es importado. Considerando que habrá dos transferencias adicionales de la carga, habrá absorción de mano de obra, traspasándose parte del costo del combustible ahorrado a empleo directo.

Otras ventajas adicionales son las siguientes:

—Menor desgaste de la red vial, lo cual es ahorro para el erario nacional ya que los camiones no cubren los gastos de mantenimiento carretero derivado de su uso.

—Mayor seguridad del transporte debido a la menor vulnerabilidad de la ruta marítima, por no estar expuesta a cortes de puente o caminos ni por catástrofes ni por sabotajes ni asaltos en la ruta.

—El aumento de movimiento en los puertos permitirá rebajar las tarifas, por lo que el flete final puerta a puerta resultará más barato.

Conclusiones

- Ni el transporte aéreo ni el terrestre son una significativa competencia para el transporte marítimo de carga general, graneles y líquida en el tráfico a ultramar; no así en el cabotaje, en el que compite desigualmente con el terrestre, especialmente en la carga general.

- Chile presenta enormes ventajas comparativas para la intensificación del uso del cabotaje como medio principal de transporte a lo largo del país, el cual no se encuentra desarrollado al nivel que debiera tener, por razones ajenas a las compañías navieras.

- Una política nacional que incentive el cabotaje traerá para el país enormes beneficios adicionales, en el corto y largo plazo.