

VALPARAISO Y LOS ARMADORES CHILENOS

EL PERIODO NAVIERO NACIONAL¹

Asociación Nacional de Armadores

LOS CONDICIONAMIENTOS HISTORICOS

El período naviero nacional, que hemos denominado así en este breve estudio sobre Valparaíso y los Armadores Chilenos, comprende desde 1871 a 1986 es decir, un lapso de 116 años

El estudio y descripción del desarrollo de la marina mercante nacional en este prolongado período resulta bastante complejo y difícil de sintetizar en un artículo, debido a la variedad de hechos y circunstancias que concurren en él y condicionan el desarrollo naviero del país, unas veces a favor, otras en contra. En el mundo político; económico y tecnológico, entre 1871 y 1986, en el cual se ha tenido que realizar el comercio marítimo mundial y el particular de Chile, es objeto y sujeto de importantes hechos y cambios trascendentales que de una manera u otra actúan sobre la actividad naviera. Cada uno de ellos amerita un estudio particular que por cierto, excede las finalidades y límites de este trabajo. No obstante, para una adecuada comprensión de este periodo naviero es indispensable registrar; aunque sea en una simple enumeración, los hechos más destacados y trascendentales ocurridos en el mundo y en Chile que han tenido repercusión en la navegación y el tráfico marítimo y han supeditado el desarrollo de la marina mercante nacional.

El medio histórico del periodo naviero en cuestión se vio configurado para los siguientes hechos de alcance mundial.

—*La revolución industrial del siglo XIX*, que junto con generar una demanda masiva de materias primas y de fletes marítimos introdujo la navegación a vapor y ésta, al promediar el período, desplazó y eliminó definitivamente la navegación a vela en la que se refiere a nuestra marina mercante nacional; primero en el tráfico de cabotaje y finalmente en el transporte marítimo internacional.

—*La construcción del canal de Panamá* y apertura de esta vía (1914), que transformó totalmente la configuración de las rutas del tráfico marítimo mundial y dejó a Chile en una posición de excentricidad, absolutamente desventajosa.

—*Las crisis económicas mundiales*: la de finales de la década del 70 y principio del 80 del siglo pasado y la de 1929-31 en el presente.

—*El auge económico mundial* producido en los años 60 de este siglo.

—*Las dos grandes guerras mundiales*, de 1914 a 1918 y de 1939 a 1945; que dejaron a Chile entregado a los recursos navieros propios con que lo sorprendieron ambos conflictos y provocaron un estrangulamiento en el transporte del comercio exterior, que fue difícil y costoso de superar.

—*La crisis mundial del petróleo* desencadenada por los países productores árabes en 1973, al alzar desmesuradamente los precios de este combustible que ya; por entonces, era de uso generalizado en las naves mercantes, luego de haber sustituido al carbón con el cual se iniciara la navegación a vapor.

¹ Tercera parte de este artículo, publicado en las ediciones N° 3/1986 y 4/1986.

—*La crisis económica de los años 80* de la cual; aparentemente en mundo tiende a salir; aunque dentro de una gran incertidumbre.

A los hechos anteriores que son de orden mundial, cabe agregar otros particulares del ámbito nacional; con los cuales se completa el panorama histórico en el cual debió desenvolverse la actividad armadora en Chile, y que son:

—*La guerra de 1879*, ocurrida apenas trece años después del conflicto con España, conflictos ambos que afectaron gravemente la existencia de una flota mercante de bandera chilena.

—*El auge de la industria extractiva del salitre* y, luego, del cobre y del hierro en Chile, que dieron lugar sucesivamente a una gran demanda de transporte marítimo; desgraciadamente no aprovechada en beneficio del desarrollo de la marina mercante nacional.

—*La explotación de los yacimientos carboníferos* de Lota y de Coronel, cuyas compañías industriales crearon sus propias compañías navieras a fin de atender la distribución de su carbón, y finalmente.

—*El petróleo de Magallanes*, cuyo descubrimiento y explotación por el Estado dio origen al transporte de cabotaje de combustibles líquidos y gaseosos.

Todavía más habría que agregar para completar el cuadro de condicionamientos históricos, dos factores que han pesado fuertemente en el desenvolvimiento de la actividad naviera del país en todas las épocas.

—*Una fluctuante e inconsecuente legislación marítima* que ha carecido de estabilidad, y de apropiadas medidas de fomento naviero nacional, y

—*Una fuerte concurrencia de las potencias marítimas comerciales*, las cuales han hecho pesar con todo rigor su mayor poder financiero y comercial; así como su superioridad industrial y tecnológica siendo el ejemplo más característico el caso de la Pacific Steam Navigation Company; con sus actividades en Chile y la costa del Pacífico.

Como se comprenderá, con la concurrencia de todos estos hechos a lo largo de este período naviero, la idea de mantener y desarrollar una marina mercante chilena ha sido un gran desafío y una lucha azarosa para los armadores nacionales, generalmente incomprendida por los Gobiernos y por la opinión pública, aún por aquellos empresarios de comercio exterior que por la naturaleza y volumen de sus cargamentos tienen en la marina mercante chilena la única estabilidad en sus negocios.

EVOLUCION DE LA MARINA MERCANTE CHILENA DE 1871 A 1986

La simple observación de las cifras de tonelajes anuales² desde 1871 a 1986 permite distinguir cuatro su periodos que no se ven delimitados por acontecimientos históricos notables sino por variaciones significativas del tonelaje. Así, se puede distinguir una primera etapa de trece años, de 1871 a 1883 (cuadro 1); una segunda etapa de treinta y nueve años, de 1884 a 1922 (cuadro 2), una tercera etapa de cuarenta años, de 1923 a 1962 (cuadro 3); y una cuarta etapa de veinticuatro años, de 1963 a 1986 (cuadro 4).

² La contabilidad del tonelaje de la marina mercante es usual que se haga en toneladas de registro neto. Los cuadros demostrativos que se muestran en este trabajo indican ese tipo de unidades de medida, salvo cuando expresamente se indique que son *dwt*. En Chile, a partir de la dictación de la ley 12.041, que legisló sobre el Cabotaje y el Comercio Exterior, en 1956 pasó a ser general el uso del *dwt*

En el primer subperíodo, 1871 a 1883 si bien la marina mercante figura cuadruplicando su tonelaje inicial, puede considerarse en realidad, solo como una etapa de recuperación del tonelaje registrado bajo bandera chilena que había alcanzado veinte años antes, en 1864, y que se perdiera en la guerra con España a causa de acciones bélicas o por cambio de matrícula a otras naciones neutrales. La Guerra del Pacífico, ocurrida en este mismo interregno, contribuyó ó a retardar el proceso de recuperación como se puede apreciar en el menor registro de los años 1879 y 1880.

Los dos subperíodos siguientes, sensiblemente iguales en duración (cuatro décadas), constituyen prolongados lapsos de persistencia del tonelaje global registrado bajo bandera chilena. En efecto, entre 1884 y 1922, si bien se observa un alza relativa visible en los años 1906 a 1911, muestra también que el tonelaje de 65,790 toneladas de registro, con que se parte en 1884, vuelve a registrarse treinta y dos años más tarde, en 1916.

Así, el promedio de todos estos años resulta de 78.000 toneladas de registro neto. A su vez, en el subperíodo siguiente, de 1923 a 1962, se repite un fenómeno de persistencia semejante, luego de un “salto inicial” de 27 600 toneladas que lo separa del anterior. Transcurren cuarenta años, en los cuales la Marina Mercante de Chile aumenta solamente un 25% su tonelaje global. El promedio que se obtiene es de 104.000 toneladas de registro neto, dando una diferenciación el promedio igual al “saldo inicial” ya indicado.

El cuarto subperíodo, de 1963 a 1986, hace un fuerte contraste con las dos etapas anteriores; pues muestra un crecimiento sostenido del tonelaje comercial registrado por los armadores chilenos en Chile, en forma tal que de una cifra inicial de 152.781 toneladas de registro neto en 1963, se llega a 306.751 toneladas al finalizar el año 1985, es decir, se termina esta etapa con el doble del tonelaje inicial y con un crecimiento cinco veces mayor que el logrado en los cuarenta años anteriores. Además de este notable crecimiento que hace de este subperíodo el más importante de todos, resulta el más interesante de analizar por cuanto en él se puede hallar las causas más relevantes en la variación de los tonejajes y más ilustrativas para programar el desarrollo de la marina mercante dentro del complejo mundo del tráfico marítimo internacional. En párrafo especial, más adelante se tratará estas causas con mayor detalle.

Cuadro 1
PRIMER SUBPERIODO, 1871 A 1883
BUQUES CON BANDERA NACIONAL

Año	Buques	Ton. neto	Año	Buques	Ton. neto
1871	75	15.466	1878	136	39.756
1872	75	16.197	1879	49	10.618
1873	75	16.772	1880	49	10.618
1874	78	19.187	1881	75	21.651
1875	87	22.435	1882	114	44.078
1876	90	22.626	1883	131	53.071
1877	114	31.663			

Sobre el período naviero que analizamos cabe todavía hacer algunos alcances que tienen cierta correspondencia o se desprenden la variación en la cantidad de buques que ha experimentado con el tiempo la dotación de la marina mercante nacional.

En 1892, como se ve en el cuadro 2, la flota comercial había llegado a registrar 195 buques, número que queda reducido a solo 58 buques a fines de 1985 (debemos recordar,

todavía que el nivel histórico más alto de buques registrados como chilenos se alcanzó en 1864 con 272 buques). Según registro de los últimos treinta años, la dotación de la Marina Mercante de Chile se mantiene estabilizada en alrededor de 60 buques, incluidos los más pequeños que realizan el cabotaje nacional en las regiones de Chiloé, Aisén y Magallanes.

Cuadro 2
SEGUNDO SUBPERIODO, 1884 A 1922
BUQUES CON BANDERA NACIONAL;

Año	Buques	Ton. neto	Año	Buques	Ton. neto
1884	158	65.790	1904	130	68.895
1885	166	72.615	1905	127	68.025
1886	178	77.285	1906	157	95.721
1887	177	77.088	1907	172	98.722
1888	189	86.412	1908	159	95.200
1889	---	---	1909	159	94.830
1890	191	90.784	1910	161	96.454
1891	---	---	1911	156	95.606
1892	195	92.665	1912	149	83.070
1893	---	---	1913	132	68.551
1894	170	84.813	1914	127	69.650
1895	167	80.980	1915	129	75.981
1896	168	82.804	1916	126	65.750
1897	160	80.274	1917	132	72.644
1898	162	67.107	1918	130	69.650
1899	142	71.215	1919	133	67.371
1900	136	68.102	1920	139	71.810
1901	136	67.863	1921	139	78.136
1902	136	65.715	1922	127	76.042
1903	132	72.987			

Cuadro3
 TERCER SUBPERIODO, 1923 a 1962
 BUQUES CON BANDERA NACIONAL

Año	Buques	Ton. neto	Año	Buques	Ton. neto
1923	140	103.652	1943	107	107.642
1924	136	105.650	1944	107	105.639
1925	120	92.701	1945	103	97.105
1926	131	96.512	1946	105	103.984
1927	138	99.594	1947	94	96.181
1928	124	90.606	1948	96	109.001
1929	119	89.945	1949	104	113.571
1930	126	108.141	1950	107	107.976
1931	128	110.851	1951	108	112.848
1932	126	100.065	1952	93	78.869
1933	124	97.030	1953	67	111.173
1934	123	94.575	1954	60	76.413
1935	119	90.609	1955	76	125.838
1936	113	91.352	1956	79	133.672
1937	116	91.312	1957	74	124.172
1938	114	106.097	1958	69	116.365
1939	114	104.541	1959	66	105.349
1940	106	98.541	1960	62	113.897
1941	100	95.559	1961	65	131.025
1942	101	96.959	1962	62	135.327

Esta evolución de la flota mercante nacional hacia un mayor número de buques, pero ahora de gran tonelaje, fruto del progreso técnico naviero de los últimos cuarenta años habido en el mundo, ha ocurrido paralelamente con un desarrollo extraordinario dado en Chile al transporte caminero y a las vías de comunicación terrestres longitudinales. Como consecuencia de lo anterior y de las trabas burocráticas al comercio de cabotaje se ha producido, a través de los años de este período naviero nacional la decadencia o desaparición de numerosos puertos menores que antiguamente o hasta no hace muchos años, eran puntos obligados de recalada y daban vida a un importante movimiento marítimo a lo largo del litoral hoy reducido a un 8% del total del transporte. Se plantea ahora, así, una situación nueva con mayores cambios previsibles hacia adelante, en relación con la seguridad económica y la defensa nacional. Desde luego se van reduciendo los objetivos estratégicos marítimos, pero van aumentando notoriamente su importancia, se pueden concentrar mejor los medios de defensa, pero se favorecen la rentabilidad de los ataques. Como quiera que sea, es un hecho irreversible la tendencia mundial a menos buques, pero de cada vez mayor tonelaje y más especializados en sus cargas. Tendencia de la cual Chile no puede sustraerse, aunque, lo quiera, porque de hacerlo implicaría crearse a sí mismo un escollo de costos insalvables para el desarrollo del comercio exterior y la existencia misma de la marina mercante nacional.

La disminución del número de buques que muestra la marina mercante de bandera chilena y la utilización de la bandera de conveniencia en este período naviero, pone en evidencia cuestiones de gran trascendencia que plantean la necesidad de aunar los criterios de desarrollo de la marina mercante nacional con fines a lograr la mayor seguridad económica y la mejor defensa nacional. Es un hecho que el transporte marítimo

internacional; se encuentra hoy día en medio de una profunda crisis y dentro de un proceso de cambios que no terminará de ajustarse antes de finalizar el siglo. Ambos hechos están produciendo efectos importantes en los sistemas internos de transporte marítimo y terrestre. No se puede pensar en definir objetivos y políticas de transportes sin atender cuidadosamente, a fenómenos tan profundos y de consecuencias tan extensas que, por lo demás, afectan más seriamente a Chile por su desventajosa posición marítima comercial. En todo caso, hay que tener en cuenta debidamente las siguientes tendencias internacionales de ir a:

— Menos buques, con mayor capacidad de carga y una eslora más larga, que permanecerán una pequeña fracción de día atracados a los muelles.

— Menos puertos, más especializados, con mayor tráfico alimentados desde un "Hinterland" ampliado internacionalmente y de puertos menores subsidiarias, posiblemente mediante servicio Ro-Ro.

— Menos muelles, más largos, con mayor profundidad de agua a su costado y con una más amplia área de respaldo para sus operaciones.

Cuadro 4
CUARTO SUBPERIODO, 1963 A 1986

Año	BUQUES CON BANDERA NACIONAL			BUQUES CON BANDERA DE CONVENIENCIA	
	Buques	Ton. neto	dwt	Núm.	dwt
1963	60	152.781	351.016		
1964	64	156.732	360.803		
1965	56	154.459	356.785		
1966	54	148.197	340.167		
1967	51	142.191	326.621		
1968	52	137.820	317.676		
1969	52	145.155	328.833		
1970	56	191.558	468.479		
1971	57	233.213	550.346		
1972	---	---	---		
1973	53	209.099	518.219		
1974	57	222.268	541.936		
1975	65	268.450	686.016		
1976	60	237.196	599.867	5	197.368 (1)
1977	57	232.863	584.555	6	262.432 (1)
1978	63	299.798	823.935	6	268.339 (1)
1979	57	304.750	754.494	5	231.262 (1)
1980	62	368.164	929.812	3	67.971 (1)
1981	63	281.890	717.108	3	33.779 (1)
				2	89.370 (2)
1982	61	230.388	577.221	9	247.855 (2)
1983	59	283.300	726.037		
1984	57	271.228	701.352		
1985	58	306.751	798.972		
Fuentes	1871-1922	<i>Memorias de Marina</i> , Claudio Veliz			
	1923-1955	<i>Anuario Estadístico</i> , Claudio Veliz			

- (1) Buques de propiedad de armadores chilenos o en proceso de compra, matriculados en Chile y/o en el extranjero.
- (2) Naves con bandera de conveniencia, informadas por las compañías.

Extinción de la marina mercante a vela

Otro aspecto de interés meramente histórico, hoy día que no se desprende de los cuadros estadísticos, pero que está tácito por la gran reducción en el número de buques, es la desaparición de la navegación comercial a vela, que estuvo presente en buena parte de este período naviero.

Al comenzar el período en 1871 la marina mercante nacional estaba constituida por un 80% de buques a vela. Esta proporción había bajado en el año 1923 a un 26%; pero por entonces todavía se operaba con grandes veleros mercantes. No puede dejarse de mencionar por su notabilidad, el caso de la firma González, Soffia & Cia. de Valparaíso, que en esos años participaba con cuatro grandes barcas en el comercio exterior, entre las cuales poseía la barca *Luisa (ex Potosí)*, de cinco palos, casco de fierro, de 3.755 toneladas de registro y más de 6.000 toneladas de carga. Esta barca había sido de los registros de la línea "P" de Hamburgo, del armador F. Laiesz, quien la mandó construir específicamente para participar en la "carrera del salitre" y quebrar el record de menor tiempo en esta travesía, que ostentaba desde 1892 la barca *France*, de la firma francesa Bordes. La "*Potosí*" quebró fácilmente este record en su primer viaje, en 1895, año de su lanzamiento al agua, logrando reducir el tiempo de navegación desde el canal de la Mancha a Iquique de 74 a 66 días. En este mismo viaje, en uno de los cuartos de guardia logro un promedio de 16,5 nudos, y a lo largo de todas sus navegaciones demostró que con vientos firmes podía mantener 16 nudos de andar.

La marina mercante nacional, en 1936, registraba todavía tres grandes barcas de los armadores Germán Oelckers y Jorge Oelckers, de Puerto Montt, con las cuales no se superaba el 5% del tonelaje global mercante existente ese año.

Finalmente, en 1949, luego de terminada la Segunda Guerra Mundial, que barrió de los mares los grandes veleros comerciales, sólo quedaban registrados en la Marina Mercante de Chile: las barcas *Andalucía* y *Alejandrina*, de la Compañía de Navegación Interoceánica, en Punta Arenas, y la chata *Víctor Aranda* de Germán Oelckers, en Puerto Montt. Poco tiempo después estos veleros fueron dejados en calidad de pontones, terminando con ellos definitivamente la navegación comercial a vela en la marina mercante.

Crecimiento relativo

Por último, cabe todavía hacer otro alcance con respecto al crecimiento del tonelaje experimentado por la marina mercante en este período naviero. Cierto es que ha habido un aumento sostenido del tonelaje en los últimos veinte años. En el total del período este tonelaje aumento de 65.790 toneladas de registro, en 1884, a 306.751 toneladas en 1985. Pero, con todo este crecimiento no es algo extraordinario que destaque a este período naviero de los anteriores. En realidad ello corresponde, sensiblemente al aumento vegetativo histórico que ha mostrado la actividad naviera en Chile, la cual no ha disfrutado de una verdadera y estable, en el tiempo, legislación de fomento, como por ejemplo la que aplicará Japón en este mismo tiempo para desarrollar su propia marina mercante en forma espectacular.

De hecho, la falta de una adecuada y persistente legislación de fomento naviero en Chile ha conducido a que el tonelaje global alcanzado por la marina mercante nacional este lejos

todavía de corresponder a lo que debiera tener el país en función del volumen adquirido por su comercio exterior y de las ponderadas necesidades de la seguridad nacional, dadas la peculiar situación y condiciones geoestratégicas del país. Demostrativamente se ve en los cuadros estadísticos, que en los años de los dos conflictos mundiales la marina mercante nacional no experimentó incremento alguno, más bien sufrió un descenso en su tonelaje, no obstante que debió hacerse cargo de gran parte del comercio exterior al retirarse de él las naves extranjeras. Estas que participaban en una alta proporción en este tráfico debieron concentrarse en la atención prioritaria del abastecimiento económico y bélico de sus propias naciones, dejando de lado o disminuyendo radicalmente su concurrencia en el comercio exterior de Chile. Particularmente, en la Segunda Guerra Mundial se tornó especialmente crítico el abastecimiento de combustible del país durante todos los años que duró el conflicto.

Cuadro 5
MARINAS MERCANTES DE ARGENTINA, CHILE Y PERU
EN LOS ULTIMOS VEINTE ANOS

Año	Argentina		Chile		Perú	
	Buques	trb	Buques	trb	Buques	trb
1963	216	1.200.061	52	280.828	30	143.644
1964	195	1.089.698	46	264.796	28	142.644
1965	189	1.040.745	44	268.028	26	143.857
1966	181	1.010.725	42	261.516	32	192.045
1967	186	1.056.796	43	262.056	32	197.876
1968	183	1.043.900	42	259.191	28	186.891
1969	185	1.090.022	43	272.537	38	283.539
1970	197	1.196.212	47	354.570	38	276.832
1971	191	1.158.495	47	397.279	34	260.140
1972	191	1.215.269	50	398.792	39	296.825
1973	198	1.254.015	48	388.236	40	311.837
1974	182	1.238.562	47	386.654	47	367.467
1975	179	1.213.331	50	419.143	50	404.297
1976	187	1.321.816	52	442.205	48	422.192
1977	209	1.683.048	48	412.012	48	421.234
1978	188	1.890.604	48	513.997	49	449.832
---	---	-----	---	-----	---	-----
1983	171	2.030.277	30	447.142	64	648.545
1984	168	2.018.998	31	457.868	59	614.396
1985	167	2.047.386	31	479.711	52	544.926
Crecimiento	70%		70%		279%	

Brasil, en el período, creció de 1.111.928 trb a 5.820.165 trb: 43%

Notas: El cuadro sólo registra buques superiores a las 1.000 trb.

Las cifras están tomadas de los informes anuales del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, en base a informes oficiales de cada país.

El crecimiento vegetativo de la marina mercante nacional se evidencia, en cierta manera en el cuadro 5, que muestra su desarrollo en relación con Argentina y Perú y globalmente con Brasil en los últimos veinteaños, período que como se ha visto es el de mayor progreso de la flota comercial chilena. En este cuadro se ve que Chile aparece con un crecimiento del 70%, igual al de Argentina. Pero tanto Brasil como Perú muestran crecimientos espectaculares que han significado que el primero superará ampliamente a Argentina y el segundo a Chile, en tonelaje mercante.

VARIABLES SIGNIFICATIVAS DEL SUBPERIODO 1963-1986

Como ya lo expresáramos, los últimos años son los más relevantes y expresivos de las causas que favorecen o retrasan el desarrollo de la marina mercante chilena. Por eso, tomando solo en cuenta los últimos treinta años, cabe hacer un breve comentario sobre las variables jurídicas y económicas que han condicionado el desarrollo de la marina mercante y, en cierto modo, explican las variaciones de tonelaje experimentadas en este tiempo.

Reserva del 50% en cargas de importación

En abril de 1950, bajo el Gobierno de don Gabriel González Videla siendo Ministro de Economía don Julio Ruiz Bourgeois, por acuerdo del Consejo Nacional de Comercio Exterior se estableció la reserva del 50% de la carga de importación proveniente de los países servidos por líneas regulares de navegación chilenas. Esta medida de protección a la marina mercante nacional proporcionó un eficaz instrumento de negociación a las compañías navieras chilenas para incorporarse a las Conferencias Marítimas que les negaban su acceso a ellas. Aparentemente, esta medida habría surtido efectos pues según se observa en los años siguientes, el número de naves disminuyó el tonelaje promedio experimentó solo un leve crecimiento. Sin embargo, no es así porque hubo una importante modernización de la flota con naves de mayor tamaño y mejor tecnología.

Ley 12.041, de 1956

La ley 12.041, promulgada el 26 de junio de 1956, que legisló sobre el cabotaje y el comercio exterior, estableció que el cabotaje quedaba reservado a las naves chilenas - reiterando lo dispuesto por las leyes anteriores (ley 6.415 de 1939 y DFL 3/135 de 1942) -y que el transporte marítimo de la carga tanto de importación como de exportación quedaba reservado en un 50% a las naves de bandera nacional de comercio exterior. Dispuso además, diversos estímulos de desarrollo del transporte marítimo chileno entre los cuales merece destacarse la liberación impuestos a la renta y las utilidades que las empresas navieras asignen a un "fondo especial de adquisición de naves" durante un período de 10 años. Esta ley dio origen a un crecimiento evidentemente, con el retardo de algunos años en su iniciación por la demora natural en la acumulación del fondo y en la realización de proyectos de compra o construcción de naves.

Simultáneamente se desarrollaba en el mundo un proceso económico favorable. La situación económica mundial de la década de los años 60 fue de prosperidad debido a una plena industrialización moderna basada en hidrocarburos como fuentes de energía que originó altas tasas de crecimiento en los países desarrollados. Esto permitió a su vez a los países en vías de desarrollo, mantener ingresos estables con tendencia incremental, originados principalmente por los sostenidos precios de las materias primas, de las cuales eran exportadores netos.

En estos últimos países, entre los cuales se encuentra Chile; su comercio exterior se expresaba fundamentalmente en la exportación de materias primas y en la importación de productos semielaborados que eran transformados por una industria nacional orientada hacia el mercado interno; con una alta estructura de costos que le impedía comerciar en el mercado internacional. Por ello, el volumen de carga de bienes terminados, susceptibles de exportación, no originó una demanda por transportes de significación en estos años

Decreto Ley 466 de 1974

El 21 de mayo de 1974 se dictó el DL 466; el cual modificó la ley 12.041, vigorizando sus disposiciones de fomento de la actividad naviera. Renovó por cinco años las franquicias tributarias que habían vencido, autorizó incrementar del 25% al 49% la participación del capital extranjero en empresas navieras nacionales y elevó del 20% al 35% la obligación de destinar utilidades al Fondo Especial de Adquisiciones de Naves; estableciendo su reajustabilidad en relación con la inflación.

Así, la ley 12.041, renovada por el DL 466 motivó que entre el año 1974 -fecha de su promulgación- y 1979 se incorporarán a la marina mercante nacional 51 buques nuevos con 859.509 toneladas de porte bruto y que la edad media de las naves disminuyera de casi 18 años a 9,1 año. Es decir, la flota se renovó casi por completa a la vez que se diversificó con nuevos tipos de buques, alcanzándose en 1980 el más alto tonelaje de bandera chilena de nuestra historia.

Recesión mundial. Desorden y reordenamiento de la economía nacional

La primera mitad de la década de los años 70 muestra a la economía chilena afectada por un gran desorden productivo, agravado por una crisis del petróleo de orden internacional que se hizo presente en 1974. Luego se produjo un ordenamiento de la economía nacional. No obstante, por efecto de las medidas de fomento anteriores estos fenómenos económicos, no fueron obstáculo para que la flota se incrementara en un 40% aproximadamente

En la segunda mitad de dicha década la marina mercante nacional sufrió las repercusiones de la recesión 1975/76 y las consecuencias directas de la crisis del petróleo, debido a lo cual el tonelaje se vio disminuido en 1977 en 13%, con respecto a 1975. Pero a partir de 1978 empezaron a dar frutos efectivos las medidas de fomento de 1974, demora que se explica por el lapso natural que hay entre la elaboración de proyectos y sus decisiones y el ingreso efectivo de las naves a la marina mercante y su registro en Chile.

La dictación del DL 3059, del 21 de noviembre de 1979, introdujo al sector transporte marítimo la misma política económica aplicada a otros sectores de la economía, en obediencia a la reforma económica iniciada en 1975. Dejó sin efecto la obligación de destinar el 35% de las utilidades al Fondo Especial de Adquisición de Naves, como así también las franquicias tributarias de que disfrutaban las empresas navieras nacionales. Todavía más, prácticamente eliminó la reserva de carga para el comercio exterior y para el cabotaje. Es decir, dejó a las compañías navieras chilenas desprotegidas y en libre competencia, en un mercado de transporte marítimo internacional en el cual participan navieros que gozan de amplios subsidios de diferentes tipos en sus países de origen.

La libre competencia en que fueron puestos los navieros chilenos los obligaba a adaptar su estructura de costos para tener posibilidades de competir pero la política económica imperante basada en un dólar fijo con una inflación interna superior que la inflación promedio externa originó una sobrevaluación del peso chileno, la que unida a una indexación legal de las remuneraciones de las dotaciones estableció niveles de remuneración por sobre el promedio internacional, diluyendo todo el esfuerzo administrativo realizado para reducir la estructura de costos de administración y operación de las naves.

La situación anterior originó una profunda crisis económica en las compañías navieras nacionales, que las llevó a perder el 50% del capital. En su intento por sobrevivir y basadas

en la movilidad de los recursos productivos tuvieron que recurrir izar bandera de conveniencia en algunas de sus naves. Se agregó además, para hacer más grave la situación, la recesión internacional del año 1981, que trajo como consecuencia una disminución notable de los volúmenes de carga de comercio internacional, dejando como evidencia una "sobre oferta de capacidad" de bodega de las naves mercantes, que ya se venía observando desde la década anterior. Este hecho repercutió severamente en el índice general del valor de los fletes, el cual, tomando como base 100 el año 1980, se encuentra en julio de 1986 en un nivel de 35, lo que permite tener una visión gráfica de la profundidad de la crisis del transporte marítimo mundial. Esta ha repercutido en la flota nacional, haciendo que el tonelaje caiga en un 26% desde 1980 a 1984, con una leve recuperación en política de comercio exterior, nacional y la modificación legal que se comenta a continuación.

Ley 18.454, de 1985

En noviembre de 1985 fue promulgada la ley 18.454, modificatoria del DL 3059 de 1979. Esta ley pedida desde hace mucho tiempo por los armadores corrigió la grave desventaja tributaria que significaba mantener buques con bandera chilena en el transporte de cabotaje, frente a las condiciones de las naves extranjeras que participaban en este transporte y frente también a empresas nacionales de otros sectores económicos. Mejoró, además, las posibilidades de acceder a los mercados restringidos mediante una mejor aplicación del principio de reciprocidad. Y por último, suprimió los obstáculos creados por la ley anti monopolios, permitiendo participar ahora en los acuerdos marítimos propios y usuales del transporte internacional, indispensables en esta actividad e ineludibles para los armadores chilenos si desean tener alguna participación beneficiosa en él.

En suma, puede decirse que en base a esta legislación la marina mercante de bandera chilena no tiene hoy ventaja importante alguna, pero tampoco desventajas artificiales, realidad que está permitiendo una recuperación de la bandera nacional en naves de la marina mercante de propiedad de armadores chilenos.

En definitiva, la experiencia de este período naviero permite confirmar que una política, económica estable, moderna con variables macroeconómicas acordes con el mercado internacional, es una condición indispensable para el desarrollo de la marina mercante y al mismo tiempo que podría no ser suficiente en algunos casos pero que permite una perspectiva de más largo plazo.

LOS ARMADORES DE VALPARAISO

A fines del período naviero anterior se hallaban concentrados en Valparaíso el 80% de los armadores chilenos. En el actual período se reafirma este predominio naviero porteño en términos absolutos, pues al finalizar, 1985 la matrícula del 98% del tonelaje mercante nacional está registrada en Valparaíso y pertenece a doce compañías navieras. Los armadores regionales, en número de 8, se ubican entre Puerto Montt y Punta Arenas y registran el 2% restante de la flota comercial.

Hoy día, en razón del mayor tamaño de los buques, de su alta tecnificación y de su consiguiente elevado costo de adquisición, se ha hecho muy rara en Chile la propiedad individual personal que prevaleció en el período naviero anterior, presentándose esta únicamente en el pequeño cabotaje regional.

Recordemos que en 1864, al finalizar el período naviero anterior, estaban registrados en Valparaíso 99 armadores que eran personas individuales propietarias de un solo buque y que había otras 23 personas individuales, o en sociedad con una o dos personas más, con la

propiedad de 2 o 3 buques, excepcionalmente 5 o 6, generalmente naves de pequeño porte, como eran la mayoría en esa época. Recién en ese tiempo habían empezado a surgir las sociedades anónimas navieras que eran dueñas de dos o tres vapores, con los cuales no llegaban al 5% del tonelaje global de la marina mercante de entonces. En cambio, en 1985, al finalizar el período naviero que comentamos, la situación es diametralmente opuesta los armadores de Valparaíso no pasan de 12 y son sociedades anónimas, mayoritariamente. Prácticamente la propiedad personal o familiar de los buques ha desaparecido o es excepcional.

Ha surgido sin embargo, ahora, el "hombre naviero por excelencia" que se encuentra de una manera auténtica no tanto en el inversionista sino en el gerente ejecutivo empresarial especializado en el muy sui generis negocio naviero de bastante más complejidad y variables económicas que cualquier otra actividad comercial o industrial. La experta acción gerencial tiene hoy una importancia extraordinaria, tanto o más que el capital. Sin ella es muy difícil, por no decir imposible, poder participar y competir exitosamente en el mercado naviero Internacional, de suyo complejo e inestable.

Sería lato siguiendo nuestra reseña, dar la lista de quienes fueron dueños individuales de buques y de las empresas navieras que existieron en este periodo. Hay muchos armadores y empresas navieras que fueron muy importantes en su tiempo en el ámbito nacional y que subsistieron por muchos años pero hoy están desaparecidas. Caso de persistencia en la actividad naviera que es digno de ser destacado sin reparos en el de la Compañía Sud Americana de Vapores nacida a comienzos del período en 1872 que logra mantenerse en un lugar de preeminencia todo el tiempo hasta hoy día en que sigue siendo una sólida empresa, poseedora de algo muy importante en el comercio marítimo, como es la tradición y la experiencia navieras. Por lo demás, su larga duración, más de un siglo, la hace ser la más antigua de América Latina y la ubica entre las de más larga existencia en el mundo. Hacer la reseña histórica de la Compañía Sud Americana de Vapores equivale a reseñar una parte importante de la historia de la marina mercante nacional en este período naviero.

En todo caso, en la imposibilidad de presentar una nómina completa de los armadores o empresas navieras que hubo en Chile en este período, nos limitaremos a dar una visión parcial, aunque bastante descriptiva de esta realidad, que se expone en los cuadros 6 y 7 en la siguiente página

LAS ORGANIZACIONES DE ARMADORES

La primera acción de conjunto de los armadores chilenos en demanda de protección para la marina mercante nacional la registra el Almirante Luis Uribe en su libro Nuestra Marina Mercante (1810-1904) y ella tiene lugar en 1845 cuando los armadores y dueños de buques nacionales alentados por el reconocimiento que hacia el Mensaje presidencial, de las necesidades de la marina mercante, tramitaron al Gobierno un extenso memorial exponiendo las medidas que a juicio de ellos deberían tomarse para impulsar su desarrollo. Firmaron esta exposición 37 armadores y navieros nacionales residentes en Valparaíso

Cuadro 6
LOS PRINCIPALES ARMADORES EN LOS AÑOS 1924, 1936 Y 1948

ARMADOR	1924		1936		1948	
Cia. Sud Americana de Vapores	18.420	(9)	13.553	(8)	22.847	(5)
Gonzalez Soffia & Co.	15.723	(8)	---	---	---	---
Soc. Anónima Comercial Braun y Blanchard	12.813	(13)	4.682	(10)	---	---
Compañía Carbonífera Federico Schwager	7.152	(7)	7.866	(5)	13.746	(5)
Soc. Minera e Industrial de Lota	6.720	(6)	5.337	(4)	4.259	(3)
Bórquez & Cía.	5.506	(6)	---	---	---	---
Sociedad Marítima y Com. R.W. James & Cia.	3.777	(3)	3.374	(2)	---	---
Soc. Anón. Ganadera y Com. Menéndez Behety	3.228	(4)	5.271	(6)	---	---
Soc. Nacional de Buques y Maderas.	2.326	(1)	---	---	---	---
Próspero Durán (Ancud).	1.806	(1)	---	---	---	---
Cia. Chilena de Navegación Interoceánica	---	---	12.522	(4)	30.356	(18)
Soc. Anónima Marítima Chilena	---	---	4.821	(3)	---	---
S.A.C. Torres y Ward	---	---	2.608	(4)	---	---
Haverbeck y Skalweit	---	---	6.080	(4)	6.371	(4)
Germán Oelckers y Cía. (Puerto Montt)	1.321	(2)	2.772	(4)	1.483	(2)
Empresa Marítima del Estado	---	---	---	---	9.818	(10)
Compania Muelles Población Vergara	---	---	---	---	18.134	(7)
Martínez, Pereira & Cía.	---	---	199	(1)	3.725	(5)
Compañía Naviera Chilena del Pacífico	---	---	---	---	1.627	(1)

Notas: El tonelaje indicado es en "toneladas de registro". Las cifras entre paréntesis indican número de naves.

Fuentes: Publicación *Guía Marítima* de Chile de 1924 y 1948; *El Mercurio* de Valparaíso, del 18 de septiembre de 1936.

Cuadro 7
LOS ARMADORES DE LOS ULTIMOS 20 AÑOS (1965-1985)

ARMADORES NACIONALES	1965 (dwt)	1975 (dwt)	1980 (dwt)	1985 (dwt)
Cía. Sud Americana de Vapores	113.272 (10)	176.605 (12)	262.395 (16)	128.107 (5)
Cía. de Navegación Interoceánica	40.946 (5)	85.957 (7)	83.200 (4)	83.200 (4)
S.A. de Navegación Petrolera	98.600 (4)	61.600 (2)	126.902 (3)	127.806 (2)
Empresa Marítima del Estado	23.334 (15)	141.327 (21)	362.259 (15)	306.362 (11)
Sociedad Naviera Ultragas Ltda.	190 (2)	708 (3)	20.414 (3)	16.515 (3)
Naviera Interoceangas Ltda.	2.174 (1)	13.259 (2)	13.259 (2)	3.061 (2)
Cía. Naviera Chilena del Pacífico	6.400 (2)	----	----	63.274 (3)
Martínez, Pereira & Cía. S.A.N.	11.031 (4)	14.254 (5)	11.752 (4)	----
Naviera Coronel S.A.	24.072 (3)	18.680 (2)	9.340 (1)	----
Naviera Arauco S.A.	10.260 (2)	----	----	----
Malterías Unidas (Haverbeck & Skalweit)	8.954 (3)	----	----	----
Naviera Nacional (Valk & Monckton)	1.640 (2)	----	----	----
Naviera Santa Fe	12.322 (1)	----	----	----
Corporación de Fomento	1.760 (1)	----	----	----
Comunidad Petrolera	----	147.470 (3)	----	----
Transmares Naviera Chilena Ltda.	----	4.604 (1)	4.604 (1)	22.186 (2)
Sud Americana Agencias Marítimas	----	----	----	7.970 (1)
Soc. Nac. Constructora de Oleoductos	----	----	23.370 (1)	23.370 (1)
Cía. Marítima Isla de Pascua S.A.	----	----	----	3.143 (2)
Cía. Naviera Río Claro S.A.	----	----	----	3.249(1)
ARMADORES REGIONALES	----	----	----	----
Transportes Marítimos Chiloé-Aisén Ltda.	----	----	----	1.130(6)
Naviera Aisén Ltda.	----	----	550 (1)	----
Naviera Paschold Ltda.	----	670.(1)	1.646 (1)	6.574 (2)
Empresa Minera Aisén	----	----	----	225 (3)
Constantino Kochifas	----	----	----	745 (3)
Luis Perez Zurita	----	----	670 (1)	----
Cesar G. Martínez E.	----	----	----	670 (1)
Naviera Cruz del Sur	----	----	----	236 (1)
Emp. Nac. del Petróleo	1.540 (3)	180 (1)	180 (1)	180 (1)
Cia. Mar. Punta Arenas	180 (1)	----	----	----
Transbordadora Austral	----	320 (2)	465 (3)	969 (4)
Soc. Min. Cutter Cove	----	65 (1)	65 (1)	----
Naviera Magallanes	----	805 (1)	3.061 (2)	----
Transportes Maslov	----	490 (1)	----	----
Naviera del Estrecho	----	----	684 (2)	----
	356.675 (59)	667.194 (65)	924.816 (62)	798.972 (58)

Nota: Las cifras entre paréntesis indican número de naves

Fuente: Informes estadísticos de la Asociación Nacional de Armadores

Constituyó éste el primer acto colectivo en defensa de los intereses navieros, pero solo fue una acción circunstancial que no llegó a madurar en una organización.

En el presente siglo es cuando surgen las asociaciones de armadores nacionales y supranacionales, motivadas por la competencia e inestabilidad del comercio marítimo.

La Asociación Nacional de Armadores

La Asociación Nacional de Armadores (ANA), que tiene por asociados hoy día a la totalidad de las empresas navieras que operan en el cabotaje nacional y comercio exterior, con excepción únicamente de algunas empresas menores regionales, nació en medio, y con motivo de la gran crisis mundial de 1929-1931. Esta crisis produjo una baja general en la demanda y en el valor de los fletes, afectando muy seriamente a todas las empresas

navieras de la marina mercante nacional y obligándolas a paralizar la mayoría de sus buques. La Compañía Sud Americana de Vapores estuvo a punto de entrar en liquidación, siendo como era la más tradicional, y fuerte de las compañías de entonces, lo que muestra cuán desastrosa era la situación. En estas ruinosas circunstancias, comprendiendo que una guerra comercial entre ellas mismas sería la ruina para todas las principales compañías navieras del país con sede en Valparaíso, acordaron constituirse en "pool" por un año, renovable por acuerdo de las partes

Nació el 6 de febrero de 1931, con el objeto de "Unificar las fuerzas de los asociados en la defensa mutua de sus intereses comerciales; fijar y regularizar las tarifas de fletes y pasajes, suprimir los descuentos ilícitos, reducir los gastos de explotación mediante itinerarios combinados y tomar las medidas que por unanimidad se acuerden, encaminadas a producir una mayor eficiencia en los servicios de cabotaje".

Concurrieron a la formación de la Asociación Nacional de Armadores, en 1931, las siguientes empresas navieras:

- Compañía Sud Americana de Vapores
- Sociedad Anónima Marítima Chilena (ex González, Soffia & Cía.).
- Sociedad Anónima Comercial Braun & Blanchard.
- Sociedad Anónima Comercial R.W. James & Cía.
- Compañía Naviera Haverbeck & Skalweit
- Compañía Naviera Torres & Ward Ltda.
- Compañía Naviera Tyrer & Landgren
- Sociedad Anónima Ganadera y Comercial Menéndez Behety.
- Compañía Chilena de Navegación Interoceánica

El 31 de diciembre de 1932 estas mismas empresas asociadas, a las cuales se agregó Joaquín Fontbona & Cía., acordaron redefinir su objeto y lo dejaron como sigue: "Proteger los intereses de los asociados; uniformar las tarifas de fletes; gestionar la dictación de leyes y reglamentos tendientes al mejoramiento económico de los negocios navieros y estudiar el modo de consolidar, total o parcialmente la industria naviera".

En una última modificación de sus estatutos, realizada en 1980 para adecuarse a la nueva legislación y constituirse en Asociación Gremial, quedó establecido; "La Asociación Nacional de Armadores, Asociación Gremial, tiene por objeto la unión de los que la integran, vía defensa de sus intereses y el estudio, difusión perfeccionamiento y protección de todo cuanto se relaciona con el transporte marítimo y con las actividades que lo complementan.

En la actualidad, son socios de esta organización empresarial las siguientes compañías navieras.

- Compañía Sud Americana de Vapores
- Compañía Chilena de Navegación Interoceánica
- Empresa Marítima del Estado
- Sociedad Anónima de Navegación Petrolera
- Compañía Naviera Chilena del Pacífico
- Compañía Naviera Coronel.
- Compañía Naviera Interoceangas S.A.
- Transmares Naviera Chilena Ltda.
- Sociedad Naviera Ultragas Ltda.
- Multimodals.
- Cía. Marítima Isla de Pascua.
- Sudamericana, Agencias Aéreas y Marítimas

La Asociación Latinoamericana de Armadores

La Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR) surgió como una derivación y consecuencia natural de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), originada en el Tratado de Montevideo suscrito el 18 de febrero de 1960 por Argentina, Brasil, Chile, Méjico, Paraguay, Perú y Uruguay, con la adhesión posterior de Colombia (1961), Ecuador (1961), Venezuela (1966) y Bolivia (1967). El Tratado de Montevideo estableció la creación de una "zona de libre comercio" a través de una liberación en el intercambio de los países miembros, conservando cada uno su libertad para determinar los aranceles aduaneros frente a terceros países. Ahora bien, era un hecho geográfico que los países miembros de la ALALC dependían fundamentalmente de la vía marítima para su intercambio recíproco y para su integración económica de aquí que por Resolución 45, adoptada por la Conferencia de las Partes Contratantes en octubre de 1962 se recomendó la constitución de asociaciones de armadores nacionales de los países miembros.

En respuesta a esta recomendación la Asociación Nacional de Armadores de Chile tomó la iniciativa de convocar, al primer encuentro de armadores latinoamericanos, con el objeto de estructurar las bases de su asociación. Esta reunión se realizó en Viña del Mar en julio de 1963, fecha en que nació la Asociación Latinoamericana de Armadores con el objeto de "Promover una política tendiente al desarrollo, intensificación coordinación y racionalización del transporté marítimo, fluvial y lacustre entre los países miembros de la ALALC y procurar que sus marinas mercantes tengan la capacidad necesaria para atender el transporte de su intercambio zonal y de una cuota substancial de su comercio exterior extrazonal asegurando la corriente normal y continua de sus importaciones y exportaciones, mediante servicios eficientes y adecuados que contribuyan al desarrollo económico de sus pueblos.

ALAMAR reconoce como objetivos propios, también: Colaborar con la ALALC y otros organismos; realizar estudios o investigaciones; proteger los intereses de sus asociados; auspiciar el régimen de Conferencias de Fletes; y procurar y facilitar el canje de informaciones

CONCLUSIONES

En el desarrollo naviero y portuario de Chile; según se desprende de la realidad histórica esbozada a través de los tres períodos navieros que ha tenido el país, es posible identificar un conjunto de factores adversos, debido a los cuales el surgimiento y consolidación de una marina mercante ha sido una empresa notoriamente azarosa hasta hoy día. "Algunos de los factores que han gravitado negativamente en el desenvolvimiento de la Marina Mercante de Chile son los siguientes:

La geografía

Es un hecho que Chile, en muchos aspectos, constituye una realidad geográfica contradictoria, siendo esta más notoria en sus características marítimas. La configuración física del territorio, su extenso litoral frente al océano Pacífico, con un fondo terrestre extremadamente angosto y montañoso, la existencia de prácticamente tres islas o zonas económicas diferenciadas, todo establece una condición natural del país esencialmente marítima con un fuerte influjo geopolítico, del mar para hacer descansar en él su desarrollo económico, tal como lo han hecho con tan buen éxito, en sus respectivos momentos históricos, naciones modernas como Gran Bretaña, Japón y Noruega, de condiciones esenciales geográficas semejantes a las de Chile. Contradictoramente, sin embargo, esa misma geografía e hidrografía esencialmente marítimas no pudieron reunir otros factores

que impidieron el aprovechamiento de los intereses marítimos como motores de desarrollo. Las costas y las profundidades marinas no presentan abrigos naturales ni características adecuadas para construir buenos y seguros puertos y las construcciones portuarias resultan altamente costosas.

La configuración del país, por otra parte; obligó a una dispersión portuaria que ha influido negativamente en todo el proceso histórico del desarrollo marítimo de Chile. La dispersión natural económica, unida a la portuaria, llevo a la diseminación de recursos que si hubieran podido ser concentrados habrían dado la potencialidad requerida al esfuerzo naviero.

En definitiva, la geografía, no obstante su influjo natural marítimo, no ha favorecido el desarrollo naviero por la dificultad de concentrar los esfuerzos y las inversiones.

La vocación y formación del pueblo chileno

Es una realidad histórica que no hubo influencia ni trascendencia de una tradición o de una vocación marítima de los aborígenes hacia los hombres de la Colonia; tampoco los conquistadores y colonizadores aportaron una vocation naviera, pues fueron casi exclusivamente agricultores y mineros. Con mucha razón se ha dicho repetidamente que los chilenos han realizado el desarrollo de su país de espaldas al mar.

Bien examinada la historia económica de la nación chilena, la supuesta potencialidad marítima que habría exhibido Chile en el siglo XIX tiene mucho de ficción. Si bien pudo haber superado a otras naciones del continente, no llegó en sus realizaciones prácticas a quedar a la altura de la condición marítima natural del país. Ciertamente es que los chilenos, al optar por la independencia y soberanía políticas se vieron impedidos a realizar grandes proezas navales de naturaleza bélica. Pero nunca se les vio con el mismo impulso en el comercio marítimo y en la explotación de su océano.

Después de cada conflicto bélico en cada uno de los cuales los chilenos respondieron a las exigencias navales como el mejor de los pueblos marítimos, volvieron siempre a su ámbito natural terrestre, para vivir mayoritariamente dedicados a la agricultura la minería, al comercio interior y a la manufactura menor olvidándose casi por completo del mar. Es un hecho histórico que los grandes empresarios chilenos miraron siempre hacia la tierra y solo marginalmente al mar. Excepcionalmente unos pocos tuvieron la visión de aventura en empresas navieras y armadas de buques. De hecho, el desarrollo de la marina mercante nacional se debe a un escaso número de hombres de espíritu naviero, cuya lista no es muy larga; pero integrada por verdaderos empresarios del mar, quienes luchando contra el espíritu ancestral terrestre del chileno, contra la incomprensión de gobernantes y congresales, han sido los auténticos realizadores del destino marítimo del país. Es significativo de todo esto que, a pesar de todo sea Chile, el que exhiba la compañía naviera más antigua de Latinoamérica, ubicada también entre las más antiguas del mundo, como es la Compagnia Sud Americana de Vapores

Las grandes potencias marítimas del mundo lo han sido porque han tenido pueblos volcados al mar. En Chile, la falta de tradición y vocación marítimas han ido una de las causas principales de que no se aprovecharan las varias circunstancias históricas que se le presentaron al país para crear oportunamente y desarrollar una gran marina mercante que habría sido la fuerza proyectada y estructurante del comercio y de una capacidad productora muy superior a lo logrado.

La competencia extranjera

Desde la época de la Colonia el desarrollo de una marina mercante netamente chilena ha estado supeditado a una poderosa competencia naviera extranjera respaldada por fuertes capitales, superiores conexiones comerciales y en general, con un mayor dominio y experiencia del mercado naviero. El resultado histórico de esta competencia ha sido el magro progreso de la marina mercante chilena inferior al desarrollo que ha tenido su comercio exterior, y ello porque los navieros chilenos no han disfrutado de los estímulos y medidas de protección adecuadas que recompensaran las desventajas comparativas, a menudo artificiales, en relación con las naves extranjeras. De hecho, en el mercado naviero de cabotaje y del Comercio exterior de Chile, han estado siempre presentes todas las potencias marítimas Comerciales del mundo.

Lo que mejor demuestra esta concurrencia desigual en el mercado naviero chileno es la lucha que debió afrontar la compañía Sud Americana de Vapores con la Pacific Steam Navigation Company (PSNC) de Liverpool, desde su creación en 1872. La PSNC usó todo su poder económico para arruinar a la empresa nacional, haciéndola salir del transporte de cabotaje nacional impidiéndole su participación en líneas de comercio exterior. Con este fin llega a colocar un buque suyo en cada salida de itinerario de los buques de la Sud Americana, estableciendo, al mismo tiempo valores de pasajes y de fletes de dumping. Es desconcertante ver que mientras se realizaba esta lucha de vida o muerte para la compañía privada nacional, el Gobierno de Chile daba subsidios a ambas compañías navieras. Solamente el desencadenamiento de la Guerra del Pacífico, contra Perú y Bolivia, en 1879, salvó a la Compañía Sud Americana de Vapores de la ruina total, pues sus buques, en virtud de contrato anterior, fueron entregados al servicio del Estado, en arriendo. Anteriormente se había dado otro hecho paradójico. Por la misma época en que la Pacific Steam Navigation Company crecía y se enseñoreaba del transporte marítimo sudamericano, ayudada por subsidios de Chile y de los otros países de la costa del Pacífico y por las cargas comerciales que se las entregaban sin restricciones, tanto en el comercio de cabotaje como en el del exterior, el Estado de Chile se asociaba y aportaba el 50%, del capital para construir el ferrocarril de Santiago a Valparaíso y no demostraba la prisma visión y voluntad económica para impulsar y proteger a la marina mercante nacional.

Incongruencia y transitoriedad de las políticas marítimas

La historia de la legislación marítima Naviera de Chile es el fiel reflejo de la pugna constante existente entre "proteccionismo y antiproteccionismo", que dura hasta hoy día. Las disposiciones que se han dictado en el país para regir esta actividad económica tan particular como es la industria naviera, han estado inspiradas sucesivamente, con repetidas soluciones de continuidad, por esos dos extremismos.

Por eso mismo, la confusión e inconsistencia han predominado en las intenciones de fomento de la marina mercante chilena y en su aplicación práctica. A esta indefinición se han sumado los acontecimientos políticos y económicos del país e internacionales, para anular a menudo, o dejar sin efecto, la intención de los legisladores o para hacer perder oportunidad y eficacia a la Ley

Por otra parte, en todo el devenir histórico han estado presentes sectores importante de la nación que por interés particular o por dogmatismo económico, han sostenido la conveniencia de destinar recursos o crear estímulos especiales, para desarrollar una marina mercante chilena, en razón de que existen flotas comerciales en el mundo que pueden atender el transporte marítimo nacional, tanto de cabotaje como de comercio exterior, a

menor costo, y porque esos mismos recursos gastados en una marina comercial, podrían ser mas “eficientes” en otras actividades económicas. A causa de estas posiciones e intereses divergentes. Chile, con todas sus características marítimas puede exhibir el hecho increíble de una iniciativa de ley de fomento de la marina mercante que pasó por treinta años de controversias antes de ser aprobada y todavía, en forma trunca, como fue la Ley de Cabotaje de 1922. En otros períodos se ha dictado disposiciones legales contradictorias

Después de todo y con toda la experiencia histórica nacional, y de otros países; falta una concordancia de pareceres sobre la conveniencia y las medidas más adecuadas de fomento de la marina mercante nacional y algunos hasta ponen en duda la necesidad de su existencia. Si a lo anterior se agregan las dificultades propias del mercado naviero internacional y su difícil conocimiento y manejo se aprecia el mérito de los esfuerzos nacionales por incentivar y concretar su desarrollo.

La situación geopolítica del país

La situación geopolítica de Chile ha sido otro de los factores que históricamente han frenado, el desarrollo de su marina mercante y lo compromete más hoy día.

Chile es, por su situación geográfica, uno de los países más aislados de la Tierra. Está lejos de los grandes centros del mundo, de la producción y del consumo de la ciencia y de la tecnología. Está apartado, también de las grandes rutas del transporte mundial por las cuales fluyen los intercambios del comercio internacional y por las cuales se realizará y desarrollará el transporte marítimo del futuro.

La población y el producto geográfico bruto de Chile son relativamente pequeños. Este sigue siendo exiguo aún si sumamos los productos geográficos brutos de Perú, Bolivia, Ecuador y Colombia, naciones del Pacífico porque la suma de estos productos es escasamente comparable con el producto geográfico bruto del menor de los países de Europa occidental.

Estas dos circunstancias determinan que los volúmenes de carga generados por nuestro país, aún coordinados con los de los países de América Latina que comercian a través del Pacífico sean insuficientes para alcanzar economías de escala capaces de sustentar servicios que en condiciones normales, hagan competitivos los costos de transporte en nuestro comercio exterior.

Esta situación geopolítica vigente hoy día ha estado presente de una manera similar en todo el desarrollo económico histórico del país. Para peor, en el pasado, cuando se generaron en Chile grandes volúmenes de carga de exportación, como la del salitre, estos fueron transportados mayoritariamente por naves extranjeras, sin que hubiese comprensión de la oportunidad excepcional que se presentaba para crear una marina mercante chilena poderosa.

La desventajosa situación geopolítica, que desde el punto de vista estrictamente económico hace de freno para desarrollar la marina comercial, crea una divergencia con las necesidades de la seguridad económica y de la defensa nacional en caso de conflictos bélicos, las cuales exigen la existencia de una marina mercante proporcional que permita resolver con seguridad el aislamiento del país, que se acentúa en los casos de guerra. En suma, la desventajosa situación geopolítica dificulta el desarrollo natural de la marina mercante nacional, pero, al mismo tiempo, hace imperativa su existencia con una capacidad tal de transporte que le permita atender por si sola una proporción importante de su comercio exterior. Por ello, cuando se ha planteado la reserva nacional del cabotaje y del

50% de las cargas de exportación e importación, no solamente se contribuye al desarrollo de la industria naviera nacional, por el valor económico para el país que importa en si misma sino que se hace un aporte importante, insustituible, a la seguridad y defensa nacionales. Y ello, a causa de la tan especial situación geopolítica y geoestratégica de Chile.

Los armadores chilenos

La historia de Valparaíso y de la marina mercante nacional, en sus respectivos desarrollos, no sería explicable en este "país de contrastes" que es Chile si se omitiera considerar a los hombres, navieros por excelencia, que han estado tras cada una de las empresas armadoras que ha tenido el país (ver Anexo). En las condiciones geográficas, económicas y de legislación marítima desventajosas habidas en el país, nada habría podido hacerse sin estos hombres de vocación naviera que han creado y administrado las empresas de comercio marítimo. Puede decirse sin temor a exagerar que ellos han constituido y constituyen el espíritu vital de la Marina Mercante de Chile y han sido quizás el único factor netamente positivo que esta ha tenido para desarrollarse. Y no nos referimos solamente al inversionista que arriesgó capitales en empresas difíciles y azarosas como las navieras, sino fundamentalmente a los hombres ejecutivos de esas empresas, hábiles y emprendedores todos los cuales; fueron construyendo esforzadamente con éxitos y fracasos esa institución nacional que es hoy la Marina Mercante de Chile, desarrollada hasta el punto que lo hay mares ni continentes del mundo donde no esté presente la acción de una empresa naviera Chilena.

Las naves que constituyen la marina mercante nacional en la actualidad no son todas las que debieran ser ciertamente, pero en algún momento y circunstancias los buques pueden ser adquiridos y para ello hay ya en Chile gente experta que los puede tripular y otros que pueden dirigir acertadamente el negocio naviero en que participen. En estos "recursos humanos" -ejecutivos navieros y oficiales y tripulantes de naves- está lo más valioso de nuestra marina mercante; lo que no puede perderse ni se puede adquirir de la noche a la mañana, que se formó a través de muchos años y experiencias. En ellos, si, está expresada la tradición y vocación naviera de Chile que le corresponde por su condición geográfica esencial marítima.

ANEXO
LAS PRINCIPALES EMPRESAS NAVIERAS
CHILENAS EN LA ACTUALIDAD

En los armadores chilenos radicados fundamentalmente en Valparaíso se encuentra el factor más importante que ha tenido la marina mercante nacional para su desenvolvimiento. Hacerlo notar, dejando registro de ello, es sin duda la mejor forma de dar término a esta breve historia de nuestra marina mercante y de sus armadores.

La evolución de la marina mercante nacional, impelida a buscar economías de escala y, siguiendo el curso y la tendencia del transporte marítimo mundial, ha hecho que siete compañías armadoras reúnan en conjunto la propiedad de más del 80% del tonelaje global de la flota mercante chilena. Una visión del estado naviero actual del país es posible obtenerla a través de una exposición somera de esas siete principales empresas, que son las siguientes:

- Compañía Sud Americana de Vapores
- Compañía Chilena de Navegación Interoceánica
- Empresa Marítima del Estado
- Sociedad Anónima de Navegación Petrolera
- Naviera Chilena del Pacífico y Naviera Coronel
- Naviera Interoceangas S.A.
- Transmares Naviera Chilena Ltda. Y Sociedad Naviera Ultragas Ltda.

La Compañía Sud Americana de Vapores

La Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) fue creada legalmente el 9 de octubre de 1872, por Decreto del Presidente de la República y fue el resultado de la fusión de la Compañía Nacional de Vapores a la Compañía Chilena de Vapores. Como su origen y nombre lo indica, no obstante la época de preponderancia de la navegación comercial a vela, la CSAV en ningún tiempo operó comercialmente buques a vela. Los primeros años de la compañía fueron bastante difíciles a causa de la fuerte competencia extranjera. En particular, de la Pacific Steam Navigation Company (PSNC), que había empezado a operar en la costa del Pacífico y en Chile hacia treinta años, que en 1875 tenía una flota de 50 buques con 1,11.525 toneladas y que para servir esta región disponga de una subvención del Gobierno de Chile para atender un servicio regular de Valparaíso a Melipulli (Puerto Montt) y transportar correspondencia. De manera que ya estaba en posesión del mercado naviero en el cabotaje y en el comercio exterior. Por otra parte, la ordenanza de Aduanas de diciembre de 1872 reafirmó, en su artículo 29, que "el comercio entre uno y otro puerto de la República podía hacerse por toda clase de buques"

En estas circunstancias difíciles la CSAV, entra a competir en el cabotaje nacional e inicia su primera experiencia internacional con un servicio al puerto de Callao, Perú, en 1873.

En 1874, por la ley del 6 de agosto, se aprueba un contrato del Gobierno con la CSAV por el cual se le otorga una subvención de cien mil pesos anuales con la obligación de transportar correspondencia y de establecer una línea entre Panamá y Valparaíso. La extensión a Panamá, tiene muy corta duración; se hace imposible ante la competencia de la PSNC en asociación y connivencia con la Panamá Railroad Co. de tal modo que al año siguiente, por ley del 29 de diciembre de 1875, se exime a la CSAV de la obligación de prolongar su línea desde Callao a Panamá. En todos estos años la competencia de la PSNC fue extremadamente ruinosa para la CSAV, con fuertes pérdidas, en sus balances, viéndose

obligada a firmar un convenio con ella que dejó reducida sus posibilidades de tráfico hasta Valdivia por el sur y Callao por el norte, a partir de julio de 1877.

Paradójicamente, la Guerra del Pacífico desencadenada en 1879; resultó beneficiosa para la CSAV, pues en virtud del mismo contrato de 1874 tuvo la obligación de poner a disposición del Gobierno sus buques y tripulaciones para el desempeño de Comisiones de guerra, siendo de costa de este sus gastos de mantención y el pago de arriendo a la compañía, así como la compensación por la pérdida de algún buque en acciones de guerra u otras.

En 1888, por ley del 29 de diciembre, se renovó el contrato del Gobierno con la CSAV por otros diez años, otorgándole una subvención anual de S 125,000, con la obligación de mantener servicio semanal de Valparaíso a Callao y de Valparaíso a Constitución servicio quincenal de Valparaíso a Melipulli (Puerto Montt) e intermedios y de mandar construir buques especiales para atender Chiloé, amén de otras servidumbres de carga, correspondencia y pasajeros.

En 1888, por ley del 1° de febrero, en un contrato adicional con nuevas subvenciones, la CSAV adquiere las obligaciones de establecer línea directa a Panamá con escala en los puertos azucareros peruanos y en Guayaquil; poner un vapor de 300 toneladas de carga en la navegación del río Imperial; aumentar su flota con un nuevo vapor de primera clase de 1.500 toneladas y 16 nudos y mejorar las condiciones de máquinas y de velocidad de los que poseía.

En 1891; durante la guerra civil, la CSAV se vio afectada en la operación de sus buques por las obligaciones del contrato vigente con el Gobierno, por un lado y por la acción de guerra de la Escuadra por el otro. Los perjuicios por todas estas acciones le fueron compensados por el Gobierno después de muchas gestiones y juicios, en 1899

En todos estos años, la CSAV estuvo sufriendo, además, una inagotable y dura competencia comercial con la PSNC, también favorecida por contratos con el Gobierno de Chile. En efecto, por ley del 26 de enero de 1887 se le otorga, esta compañía extranjera una nueva, subvención de \$ 50.000 anuales y la "concesión de todas y cada una de las franquicias que gocen cualquiera de los otros vapores nacionales", con excepción de la contribución de faro y tonelaje, todo ello con la obligación de establecer y mantener la siguiente frecuencia de viajes mensuales: dos entre Valparaíso, y Panamá dos entre Valparaíso y Puerto Montt y uno entre Valparaíso y Liverpool. Por ley del 2 de enero de 1894 se le prorrogó este contrato hasta 1898. Así, desde una posición de mayor poder, la PSNC obligó a continuas negociaciones y convenios a la CSAV, para poder subsistir y ampliar sus servicios.

Con todo, como lo expresa Jorge Allard Piderit en Cien Años de la Compañía Sud Americana de Vapores, "la última década del siglo pasado y la primera del presente siglo se caracterizaron por una expansión de los servicios de la Compañía, que ésta atendió ordenando la construcción de catorce nuevas unidades" A estas alturas su línea al exterior, llegaba a Panamá regularmente, en el cabotaje cubría el transporte desde Arica a Puerto Montt y hacia el sur mantenía varias líneas regionales a Castro y Ancud, a Maullín a Melinka y en convenio con la Sociedad Industrial de Aisén a Puerto Chacabuco.

La guerra mundial de 1914, el mismo año de la apertura del canal de Panamá, sorprendió a la CSAV con suficientes buques como para atender las necesidades del país, aunque con un programa de reemplazo y de renovación de naves que no pudo ser realizado por hallarse copados con órdenes de construcción los astilleros europeos y estadounidenses.

No obstante, con los buques disponibles, la CSAV afrontó la emergencia bélica mundial y contribuyó decisivamente a mantener el flujo del comercio exterior de Chile y a evitar que se llegara a una situación crítica. La atención de una mayor demanda de transportes, casi sin competencia extranjera, hizo posible que la compañía obtuviera buenos resultados económicos en los cuatro años de guerra.

La década de los años 20, que culminó con la crisis mundial del 29 al 31, fue desastrosa para la actividad naviera y, naturalmente para la CSAV. Una crisis mundial de fletes repercutió sobre los de cabotaje, junto a otros factores económicos. Todo ello fue tan grave que estuvo a punto de llevar a la liquidación de la compañía en 1931. Para quitar tan extrema medida se debió devolver buques, vender otros y reducir, drásticamente el capital con grandes pérdidas. Por estas mismas razones se explica que la Ley de Cabotaje de 1922 no haya dado todos los frutos que de la reserva nacional del cabotaje podía esperarse.

En 1936, con gran respaldo del Gobierno, en particular del Ministro de Hacienda de entonces, don Gustavo Ross Santa María, la CSAV inicia un proyecto de modernización de su flota y manda a construir en Dinamarca tres motonaves -Copiapo, Aconcagua e Imperial- que son recibidas en Chile a fines de 1937 y comienzos de 1938, con las cuales establece por primera vez el servicio a Europa esto mismo año, recalando a Nueva York a su regreso. Para estos efectos y para poder asegurar el éxito económico en esta línea, debió gestionar su ingreso a la Magellan Conference, lo que consiguió sólo después de grandes esfuerzos a mediados de 1938.

En 1939, a solicitud de las respectivas compañías navieras nacionales competidoras la CSAV absorbió, mediante la compra de sus acciones, a la Sociedad Anónima Marítima Chilena (ex González, Soffia & Cía.) y a W.R. James & Cía. Este mismo año, al iniciarse la Segunda Guerra Mundial en septiembre, la compañía suspende sus viajes a Europa, y mantiene sólo la línea Valparaíso-Nueva York e intermedios, durante toda la guerra, lo que implicó establecer un transitorio "pool" con la Grace Line, suspendido a fines de 1941.

En 1940 la compañía decidió separar los servicios de cabotaje de los del exterior para estos efectos se activa la Sociedad Anónima Marítima Chilena y vendiéndole vapores que participaban en el cabotaje. Esta nueva sociedad a su vez, a comienzos de 1943, se fusiona con la empresa naviera nacional Rafael Torres & Cía. y constituyen la Sociedad Anónima Marítima de Chile, que dura hasta 1947, año en que se acuerda su liquidación y sus buques van a la venta y al desguace.

Durante la Segunda Guerra Mundial el Gobierno de Chile le entrega a la CSAV, para su operación, etneo naves danesas internadas en el país que pertenecían al armador Lauritzen y habían estado sirviendo" la línea Nueva York Valparaíso como West Coast Line. En la guerra, dos de estos buques se perdieron, el Tolten, torpedeado en 1942, y el Choapa, hundido a la entrada de Nueva York en 1944, luego de sufrir en neblina dos colisiones mientras se hallaba en su fondeadero de convoy.

También en el año 1943, la compañía realizó una ventajosa venta de sus tres motonaves rápidas al Gobierno de los Estados Unidos, a través de la War Shipping Administration y como solución provisoria con el objeto de no afectar al transporte marítimo nacional, recibió en arriendo cuatro buques bastante más lentos, pero de 8.000 toneladas de carga, con los cuales aumentó su capacidad.

En 1947 la compañía amplió sus servicios al golfo de México, aprovechando la decisión de las autoridades estadounidenses, que en 1942 cambió su terminal a Nueva Orleans a causa de la guerra submarina.

En 1950 reanudó el servicio a Europa con recalada a Nueva York, de regreso. Esto la obligó a realizar prolongadas y difíciles negociaciones -que contaron con el amplio respaldo del Gobierno de Chile- para entrar a la European-South Pacific and Magellan Conference, lo que logró hacer con aceptación de plenos derechos en 1953.

En 1958 se incorpora como accionista de SONAP, con un 50%.

En 1961 creó la filial Sud Americana Agendas Aéreas y Marítimas S.A. (SAAM)

En 1978 creó una filial naviera en Panamá la Corvina Shipping Co.

En 1979 estableció los servicios a Escandinavia, incluyendo Finlandia, Suecia, Noruega y Dinamarca.

En 1981 suscribió un convenio con Bardor Blue Sea para regularizar un tráfico con países asiáticos. Posteriormente fue sustituido por otro convenio en colaboración con Transnaves de Ecuador, que rige actualmente. Esto mismo año creó el servicio al Mediterráneo, que incluye los puertos de Nápoles, Génova, Livorno, Marsella y Valencia.

En 1982 creó la empresa subsidiaria Transport Combinado Multimodal Ltda. con el objeto de atender el servicio regular de cabotaje en contenedores y el transbordo del carga desde y hacia el extranjero, entre Valparaíso y Punta Arenas.

Finalmente, en 1984, inauguró el servicio EUROSAL, que integra con las siguientes empresas extranjeras: Compagnie Maritime Belge, Amberes, Hapag Lloyd A.G., Hamburgo Bremen, Johnson Line A.B., Estocolmo, Nedlloyd Linjen Bu, Rotterdam, The Pacific Steam Navigation Company, Liverpool, Compañía Naviera Marasia S.A., Madrid, Transportes Navieros Ecuatorianos Guayaquil y Líneas Navieras Bolivianas SAM, La Paz. Este servicio une los puertos del porte de Europa con los de la costa oeste de Sudamérica.

La Compañía Chilena de Navegación Interoceánica

La Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (CCNI) fue constituida legalmente el 31 de marzo de 1930, fundada por dos empresas navieras chilenas creadas en Punta Arenas: Braun & Blanchard (1904) y Menéndez Behety (1874). Este mismo año en cumplimiento a la razón de su creación, la CCNI estableció el servicio regular a Argentina, Uruguay y Brasil, que mantiene hasta hoy.

En 1934 inicia línea a Nueva York, vía canal de Panamá.

En 1953 establece línea a la costa oeste de Estados Unidos

En 1955 efectúa su primer transporte de petróleo crudo chileno desde Tierra del Fuego a Concón y tres años después, en 1958, se constituye en accionista de la Sociedad Anónima de Navegación Petrolera (SONAP), adquiriendo el 50% de sus acciones.

En 1961 constituye la Naviera Santa Fe para transportar hierro a Argentina. En este mismo año adquiere Agencias Universales S.A. (AGUNSA) y realiza el primer transporte chileno de gas licuado.

En 1972 la Corporación de Fomento de la Producción (CORFO) adquiere el 92,9% de las acciones de la compañía.

En 1973 establece una línea regular a Japón, con la cooperación de Kawasaki Kisen Kaisha y en 1976 la extiende a Corea, Hong Kong, Taiwán y Filipinas.

En 1980 inicia un servicio regular a Sudáfrica.

En 1981 inaugura el servicio Andes Express, en conjunto con Kawasaki Kaisha y Nippon Yusen Kaisha. Este mismo año crea los Servicios Integrados de Transporte Ltda. (SITRANS) e inicia un servicio "puerta a puerta" entre Estados Unidos y Chile.

En 1982 inaugura el primer servicio Full Container entre la costa este de Estados Unidos y Chile; en este mismo año otro igual desde el norte de Europa, Reino Unido y Mediterráneo a Chile, en conjunto con Sea-Land.

En 1983 la CORFO vende el 50% de las acciones que poseía en la CCNI.

En 1984 la CCNI en conjunto con Kawasaki Kisen Kaisha Mitsui O.S.K. Lines y Nippon Yusen Kaisha, integran los servicios Andes Express y Samex. En conjunto con Naviera Universal S.A., de Perú, este mismo año establece un servicio regular al sudeste asiático, que incluye Malasia, Singapur, Indonesia y Nueva Zelanda.

En 1985, en el mes de; abril, la CORFO vende el restante 46% de las acciones que todavía poseía en la CCNI, pero continúa siendo accionista con una serie especial de acciones. En este mismo año procede a racionalizar el servicio a Sudáfrica, en conjunto con Naviera Universal S.A. de Perú, Transportes Navieros Ecuatorianos Líneas Agromar S.A. de Colombia y Unicorn de Sudáfrica,

La Empresa Marítima del Estado

Fue creada a fines del año 1933, con sede original en Puerto Montt como el Departamento Marítimo de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, con el objeto de dar continuidad al transporte hacia la zona austral por medio de la vía marítima. En esta condición fue conocida como Ferronave. Pero el 5 de septiembre de 1953 el Gobierno de entonces, del General Carlos Ibáñez del Campo, la transformó en una compañía naviera neta, independiente de Ferrocarriles del Estado, pasando a denominarse Empresa Marítima del Estado. Hasta 1968, EMPREMAR se mantuvo atendiendo el cabotaje, de preferencia el de la zona austral, conforme a su objetivo original. Pero en este año se resolvió e inició la participación en el comercio exterior de cargas a granel por medio de naves arrendadas. Luego, ordenó la construcción de seis buques, de 16.056 dwt, con los cuales; pasa a figurar de inmediato entre las grandes del país.

En 1975 obtuvo la aceptación de ingresar a la European South; Pacific and Magellan Conference, pero con derecho únicamente a participar en el tráfico Mediterráneo-Costa oeste de Sudamérica. Inició, así, su primer servicio de línea al exterior. En este mismo año entró también a participar en el transporte de petróleo desde el golfo Pérsico a Chile de África a Chile, y posteriormente en el transporte de mineral en forma de pallets desde Huasco a Japón estableciendo un servicio de transporte combinado de petróleo-mineral de hierro de mayor rendimiento económico.

A comienzos de 1980, EMPREMAR modernizó el servicio de cabotaje entre Valparaíso y Punta Arenas mediante la aplicación de contenedores en un sistema multimodal. Para este servicio debió arrendar el portacontenedor Riggi.

A mediados de 1981, EMPREMAR amplió sus servicios extendiéndolos al tráfico norte de Europa. Para ello debió unirse al grupo EURANDINO, compuesto por las líneas Armement Deppe, Compagnie Generate Maritime, Compañía Peruana de Vapores y Consorcio Nacional Peruano, grupo naviero que cubre el tráfico comercial entre los puertos de la zona de Hamburgo-La Pallice y la costa oeste de Sudamérica

La Sociedad Anónima de Navegación Petrolera

El transporte marítimo petrolero bajo bandera chilena fue iniciado por las compañías distribuidoras Copec, Esso y Shell en 1943, o sea, en medio de la crisis de transportes creada por la Segunda Guerra Mundial que afectó muy gravemente a Chile, especialmente en su abastecimiento de combustibles líquidos. Estas compañías distribuidoras adquirieron para el tráfico de productos limpios el D/T Don Pancho, de 5.000 dwt y para su operación crearon la Sociedad de Navegación Petrolera Ltda., sociedad colectiva constituida por escritura pública el 16 de diciembre de 1943, precursora de la actual empresa naviera SONAP. El Don Pancho se mantuvo en servicio hasta el año 1947.

En 1951 esta misma sociedad petrolera ordenó construir en astilleros belgas el B/T. Sonap, de 16.755 dwt, el que se incorporó al servicio en 1952 y continuó realizando el transporte de productos limpios que efectuaba su antecesor Don Pancho.

En 1954, por Decreto Supremo 4.701 de 30 de junio, nació a la vida legal la actual Sociedad Anónima de Navegación Petrolera (SONAP) y cuatro años más tarde, en 1958 la CSAV y la CCNI adquieren la totalidad de sus acciones. Esta última compañía venía realizando el transporte de petróleo crudo nacional, entre los yacimientos de Enap en Tierra del Fuego y Quintero, desde 1955, con el B/T Kaposia, de 16.255 dwt, de su propiedad. En 1960, luego de transformar este buque en Alemania, aumentándole su capacidad a 23.296 dwt a CCNI lo traspassa a SONAP, pasando a llamarse Punta Arenas.

En 1961, SONAP se adjudicó un contrato de transporte de crudo de la Empresa Nacional de Petróleo y para atender este tráfico adquirió ese mismo año el B/T Manantiales, de 26.145 dwt. Posteriormente, en 1963, el B/T Magallanes y, en 1965, el B/T Cabo de Hornos, ambos de 30.800 dwt.

En 1970 la CSAV, CCNI y SONAP forman una comunidad petrolera que adquiera al B/T Cabo Tamar de 61.260 dwt, y manda construir el metalero-petrolero Cabo Pilar, de 68.932 dwt, el cual se incorpora al servicio en 1971. Ambos buques son entregados a SONAP para su explotación. El Cabo Pilar es empleado en el transporte de petróleo crudo de Venezuela a Chile y en sus viajes de retorno transporta a Estados Unidos u otros países en el Caribe minerales de hierro chilenos y/o peruanos o petróleo crudo de Perú y/o Ecuador.

En 1975, SONAP adquiere el al Punta Ángeles de 20.438 dwt, con el cual vuelve a operar en el tráfico de productos limpios, que había discontinuado al darde baja el B/T Punta Arenas, en 1972. En el lapso intermedio este tráfico lo habían hecho naves extranjeras.

En 1976, en reemplazo del Magallanes y, Cabo de Hornos que son vendidos para desguace; SONAP adquiere los B/T Punta Arenas II, de 35.898 dwt, y Cabo de Hornos II de 37.532 dwt Con este último buque se estuvo efectuando el transporte del petróleo crudo nacional desde la zona del estrecho de Magallanes a San Vicente y Quintero, hasta mediados de 1980, en que la mayor producción de ENAP obligó a sustituirlo por naves de mayor capacidad, arrendadas por tiempo.

En 1981 la Compañía Naviera Interoceangas S.A., accionista de SONAP desde 1966, adquirió las acciones que eran de propiedad de la CCNI.

En todo este tiempo SONAP ha participado en los más variados tráficos, consecuente con las oportunidades del mercado y el mejor aprovechamiento de sus naves, y según las fluctuaciones ha debido recurrir a naves arrendadas por tiempo

En el mismo año 1981, como consecuencia de la Ley 3059 que abrió el comercio marítimo de cabotaje y servicio exterior a todas las banderas SONAP, al igual que el resto de

los armadores nacionales, se vio obligada a reducir los costos de operación de sus naves para estar en condiciones de competir, por lo que necesitó cambiar sus naves a bandera extranjera. Para estos efectos creó la subsidiaria liberiana Sunshine Limited, que adquirió el OBO Makedonia Star, de 58.867 dwt, actualmente de registro de SONAP.

La Naviera Chilena del Pacífico S.A.

La Naviera Chilena del Pacífico S.A. (NACHIPA) fue autorizada por Decreto Supremo 5178 de 30 de junio de 1948, con el objeto de explotar el transporte marítimo, fluvial, lacustre y terrestre, tanto de carga como de pasajeros incluyendo el transporte multimodal, internacional. En este año compró su primer buque, el Algarrobo. En los años siguientes fue aumentando su flota en 1949, el vapor Alerce en 1950 los vapores Álamo y Almendro, en 1954 los vapores Raúl y Roble y en 1957 el vapor Araucaria.

En 1958 perdió el vapor Alerce. En 1962, en julio firmó un acuerdo de tráfico y cuentas con Naviera Coronel S.A., por medio del cual NACHIPA entró a administrar el negocio marítimo de esa sociedad, que concurrió con sus naves Boca Maule y Federico Schwager tráfico del carbón para la Compañía Carbonífera y de Fundición Schwager S.A. En este mismo año NACHIPA adquirió el segundo Algarrobo que se perdió al año siguiente.

Como consecuencia de la situación del negocio naviero, en el cual sus naves, operaban en condiciones antieconómicas, NACHIPA fue vendiendo sus buques terminando en 1968 con la venta del Almendro y del Araucaria.

En julio de 1974 NACHIPA forma la Compañía de Transportes Terrestres Los Conquistadores Ltda. aportando el 75% del capital, a fin de complementar el negocio naviero.

En 1977 incorpora a su flota la M/N Renacimiento de 17.000 toneladas de capacidad de carga, adquirida en conjunto y a partes iguales con Naviera Coronel S.A.

En 1982 incorporó la M/H Alborada, de 19.000 dwt, y en noviembre de ese año donó a la Armada de Chile el antiguo vapor Doca Maule. En 1984 agregó a su flota la M/N Futuro; de 27.000 dwt, construida en 1948. En 1987 naufragó la M/N Alborada

La Naviera Interoceangas S.A.

La Naviera Interoceangas S.A. (NISA) fue constituida el 9 de junio de 1961, para dedicarse inicialmente al transporte de gas licuado a granel. El capital fue suscrito por accionistas privados chilenos y por filiales de Gazocean de París. Entre 1974 y 1981 participó también como accionista la Empresa Nacional de Petróleo. En la actualidad la empresa pertenece a accionistas privados chilenos y a Gazocean Internacional de Ginebra, una filial de Gazocean de París

Hasta 1983 la empresa realizó el transporte de cabotaje de gas licuado a granel con los BTG *Copérnico* y *Galileo*, los que fueron vendidos para desguace en 1984. En 1979, NISA inició una diversificación de sus actividades; hacia otras aéreas, del transporte. A tal efecto adquirió un porcentaje mayoritario de Helicópteros Andes S.A dedicada a la prestación de servicios especializados con helicópteros y aviones en la prospección pesquera y minera, servicios de extinción de incendios, taxi aéreo y a mantener una línea aérea regular a Copiapó; este mismo año NISA creó la Naviera Magallanes (NAVIMAG), para operar el tráfico de transbordadores entre Puerto Montt y Puerto Natales con naves especializadas Roll on Roll of, y complementar el servicio de estas naves creó una empresa de transporte terrestre.

Fletamentos Intermodales Limitada, con operación fundamental entre la XII Región y las zonas central y sur del país.

En 1981, NISA adquirió las acciones de la CCNI en la Sociedad Anónima de Navegación Petrolera, de la cual era accionista desde antes, logrando una participación del 50% en esta sociedad.

En 1982, NISA se inició en el transporte marítimo internacional con dos buques convencionales a través de una filial en Panamá, Cape Horn Shipping Inc, operando estas naves desde una oficina comercial en Santiago, dedicada también al fletamento de naves.

Por último, NISA participa en la Compañía Marítima de Punta Arenas S.A. (COMAPA), agencia marítima de la XII Región, y presta servicios de apoyo con un remolcador a las plataformas petroleras del estrecho de Magallanes.

En febrero de 1985, NISA vendió las acciones que poseía en SONAP a la Sociedad Pesquera Coloso S.A.

La Transmares Naviera Chilena Ltda.

La Transmares Naviera Chilena Ltda., fue fundada en 1969 a raíz de un contrato para transportar cebada malteada en sacos desde San Antonio, Chile a Porto Alegre, Brasil, puerto de aguas poco profundas. El servicio comenzó con el vapor *s/s Alberto Haverbeck*, construido el año 1937 y con una capacidad de carga de 3.300 *dwt*, que posteriormente fue reemplazado por la *M/N Cordillera*, ex *Naumburg* construida el año 1952 y de 4.400 *dwt*.

La actividad principal de Transmares es el transporte regular de carga entre Chile, Uruguay y Brasil.

Transmares, también participa en el transporte de embarque completos de sal y concentrados de cobre a granel a Brasil, con tonelaje propio y fletado.

En 1987, Transmares inició sus operaciones en el cabotaje

La Sociedad Naviera Ultragas Ltda.

Fue fundada en 1960 para cumplir un contrato de cinco años transportando gas licuado de petróleo (propano) a través del estrecho de Magallanes. El fletador era Servigas S.A, y con este fin Ultragas construyó el *B/P Ultragas*; con una capacidad de 90.3 metros cúbicos, en el astillero: Gustav Wolkwau en, Hamburgo. Esta embarcación fue el vigésimo segundo gasero que se construía en aquel entonces y era el más pequeño del mundo.

Durante las décadas de los años 60 y 70; Ultragas desarrollo; el transporte de gas licuado de petróleo a Ushuaia y Río Gallegos en el sur de Argentina, y después a lo largo de la costa chilena.

En 1966, Ultragas hizo construir el *Sylvia*, un pequeño buque tanque con una capacidad de 276 m³ (agrandado a 440 m³ en 1972) en el astillero Marco Chilena en Iquique, Chile. Desde entonces Ultragas ha efectuado transportes de productos refinados de petróleo tanto en la costa chilena como en las rutas de comercio internacional.

En 1982 adquirió el buque granelero *Villarrica* de 25.634 *dwt*.

En 1987 ha sido incorporado a la flota el buque granelero *Osorno*, de 71.776 *dwt*, para transportar carbón entre el puerto de Pecket en el sur de Chile y Tocopilla en el norte.

En 1966 se construyó el primer remolcador, *Ultramar I*, en el astillero Cassens Werft en Emden. Este comenzó a operar una vez inaugurado el nuevo puerto de Arica.

Hoy en día Ultragas opera 12 remolcadores, los cuales están distribuidos entre Arica, al extremo norte de Chile, y Punta Arenas, en el estrecho de Magallanes.

A lo largo de los años Ultragas ha efectuado diversos remolques oceánicos, servicios a la industria costa afuera y operaciones de salvataje. Estos servicios abarcan la costa del Pacífico en Sudamérica y se han extendido al Atlántico sur y a la Antártica

Ultragas inició su participación en las operaciones de exploración y explotación de petróleo costa afuera en el estrecho de Magallanes, en 1984.

* * *