

# LA INDUSTRIA NAVAL\*

*John Volker Charles  
Capitán de Navío*

## INTRODUCCION

La embarcación, el buque, barco, bajel, navío o nave es el ingenio creado por el hombre para incursionar en el elemento líquido, más allá de su ámbito natural primitivo que es la tierra firme. Del tronco que le hizo flotar, tal vez por accidente, hasta un buque actual no solamente hay miles de años sino también una distancia asombrosamente larga en avance tecnológico.

Sin embargo, igual que en el caso de aquel ser que aprendía a extender su dominio traspasando barreras acuáticas y para el cual la base flotante era indispensable, la nave actual es inseparable del quehacer marítimo, por mucho que la Humanidad haya progresado y la inteligencia humana haya creado elementos de la más alta complejidad que hoy son equipo normal en cualquier nave.

Es este, en consecuencia, el objeto fundamental de que se vale el hombre para hacer uso de los océanos, que cubren las tres cuartas partes de la superficie del planeta. Gracias a las naves, cualesquiera sean sus características, es posible comunicarse, transportar mercancías, explotar sus riquezas biológicas o minerales y hasta combatir, si llega el caso, sobre los océanos, bajo sus aguas o más allá, en las profundidades del subsuelo marino, si de extracciones minerales se trata.

Expuesta esta realidad, es fácil apreciar la gravitación que para todas las actividades marítimas tienen las naves en sí, su construcción, reparaciones, mantenimiento y también, algo muy importante, su modernización o reposición de acuerdo a los avances aparecidos durante su vida útil.

## LAS POLITICAS MARITIMAS Y LA INDUSTRIA NAVAL

Si captamos la relevancia de la nave como herramienta indispensable para alcanzar plenamente el dominio y aprovechamiento de nuestros mares, además de la función de intercambio con otras naciones del Globo, se concluye que la industria naval debiera ser objeto de una constante y sistematizada atención por parte de la comunidad nacional.

Este aserto no es producto de la tendencia habitual en los profesionales de una especialidad, para engrandecer la importancia de esta actividad. Muy por el contrario, la afirmación tiene fundamentos reales, asentados y demostrados por lo que está sucediendo en nuestro país, cuando empieza a desarrollar una actividad marítima de rasgos progresistas, altamente productivos y en crecimiento.

Alguien podría aducir equivocadamente que el desarrollo marítimo es perfectamente posible sin contar con una industria naval propia, toda vez que Chile ha llegado a producciones muy considerables con buques que, mayoritariamente, compran sus empresarios en astilleros extranjeros y que, en muchos casos, mantienen y reparan también en el exterior.

Eso es efectivo y hasta ahora no se ha visto un daño mayor para las actividades marítimas nacionales. Tampoco se ha percibido que la economía en Chile se haya resentido por esas

---

\* Tema expuesto por el autor en el Seminario Políticas Marítimas Nacionales, organizado por la Universidad Marítima de Chile y efectuado en el Hotel "Miramar" entre el 29 y 30 de noviembre de 1990.

decisiones; es que en ambos casos el presente ha sido tan exitoso que ha impedido extender la vista hacia el futuro, que será el tiempo de los efectos negativos, cuando las naciones que proveen de embarcaciones a Chile aumenten sus actividades y compitan con nosotros, o cuando el país no disponga de fuentes de trabajo de un buen nivel para acoger a las generaciones de jóvenes que requerirán actividades donde ganarse la vida.

Todo lo anterior debe sumarse al peso negativo que tiene para un país el ser dependiente de otros para poder desarrollarse en los términos que corresponden a los méritos de su gente y a las riquezas de su territorio.

La industria naval imparte independencia real a un país marítimo y, al mismo tiempo, dinamiza su economía al generar producciones indirectas en empresas proveedoras de la más diversa índole.

Por otra parte, la industria naval genera un incremento de la capacidad de investigación científica y de manejo de nuevas técnicas de alto grado de especialización en desarrollo tecnológico, al mismo tiempo que eleva el nivel de las industrias productoras que concurren como proveedoras de equipos, piezas y partes a la construcción naval.

## **CHILE, PAIS MARITIMO**

Si lo expuesto tiene validez para cualquier nación, para Chile constituye una necesidad en cuya satisfacción, de acuerdo a la mayoría de los especialistas en estudios marítimos, el país se encuentra claramente atrasado. Por cierto que no es una situación irreversible, pero —si hay que hablar con franqueza— no se dispone de mucho tiempo para revertir una condición disminuida que empezará a gravitar pronto en el desarrollo marítimo nacional.

Los factores determinantes del potencial marítimo de un país son su situación geográfica, configuración física, extensión territorial, riquezas naturales terrestres y marítimas; todo ello agregado a la visión, fortaleza y determinación de su gente.

Chile tiene tales características sobradamente y en la actualidad hasta se han fortalecido con el cambio del eje geopolítico del mundo desde el Atlántico al Pacífico, al desplazarse a este océano la importancia de los mercados consumidores del mundo. Chile ocupa un amplio espacio del Pacífico y controla los pasos oceánicos del estrecho de Magallanes y el mar de Drake; hacia el oeste se proyecta con isla de Pascua y con la aplicación del concepto de Mar Presencial influye sobre un espacio oceánico de enorme magnitud.

¿Por qué razón Chile se quedó atrás en materia de industria naval, si tiene tantos como valiosos motivos para haberse definido desde su nacimiento y haber actuado en consecuencia como país marítimo?

En verdad, si se suma los hechos de inspiración marítima que acometió este país desde su nacimiento, resulta inexplicable la lentitud con que asumió un rol marítimo, que fue suyo pero que dejó inactivo, condigno con sus caracteres geográficos, comerciales, estratégicos y humanos.

A meses de fundar Santiago, Valdivia ordenó la construcción de un pequeño navío para conectarse con el Virreinato de Lima. La belicosidad de los aborígenes terminó con el proyecto cuando mataron a sus constructores. Lo que antes había hecho el *Santiaguillo* no pudo hacerse en sentido inverso, como eran los deseos del conquistador. No obstante, a poco de establecerse los españoles en la desembocadura del río Maulé, a comienzos del siglo XVIII, fueron iniciadas las construcciones de pequeños navíos en los varaderos de la villa de Nueva Bilbao de Gardoqui, como se llamó por entonces a Constitución. Esas embarcaciones, a fines de siglo desplazaban ya hasta 12 toneladas y fueron famosas por sus largas travesías hacia el norte, donde alcanzaron

hasta el istmo de Panamá, llevando productos agrícolas del sur de Chile.

El 21 de febrero de 1811 una de las primeras leyes de la naciente República declaró la Libertad de Comercio y Navegación y seis de sus artículos prescriben franquicias para el desarrollo y fomento de astilleros.

Años después María Graham escribió que la disyuntiva para Chile era: O ser un país marítimo o no ser nada. Ya se había cumplido la hazaña de formar la primera escuadra y alistar la Escuadra Libertadora del Perú y la flota chilena era la más poderosa del continente.

Con el paso de los años llegó la máquina de vapor y el país preparó en la Escuela de Artes y Oficios los mecánicos para manejarlas en sus primeros buques de guerra. En 1851, en los Astilleros Duprat de Valparaíso, es botado el primer buque de guerra construido hasta entonces en Sudamérica, la corbeta *Constitución*, de 644 toneladas.

El auge del transporte marítimo de la costa del Pacífico justificó la existencia en Valparaíso de dos diques flotantes, de 2 mil y 4.500 toneladas de levante, respectivamente, de propiedad de la Sociedad de Diques Flotantes de Valparaíso, los cuales fueron construidos íntegramente en Chile. Los diques y maestranzas de aquella empresa tuvieron participación destacada en la Guerra del Pacífico, en la carena de los blindados chilenos y en las reparaciones de las averías que estos produjeron al *Huáscar* después de su captura en el Combate de Angamos.

En 1898, en los Astilleros de Lever y Murphy, de Caleta Abarca, fueron armadas las torpederas *Mutilla* y *Contreras* y dos años más tarde era colocada la quilla del escampavía *Meteoro*, de 750 toneladas.

Antes, en 1890, la Armada de Chile había dispuesto la construcción de un dique seco en Talcahuano, con el fin de que atendiera las naves de la institución. Destacamos el notable acierto de la ubicación de dicho astillero; muchos años después, ya en plena segunda mitad del siglo xx, firmas internacionales del más alto nivel reconocieron el mérito geográfico y estratégico de esa ubicación.

Lo anterior es sólo una enumeración parcial de hechos dentro de los cuales queremos solamente mencionar la más grande e impresionante hazaña naval cumplida por nuestro país: La Guerra del Pacífico, cuyo principal campo de decisión estuvo siempre en el mar, sin que esta afirmación conlleve ni el más mínimo desmedro para el ejército, cuyo heroísmo no es necesario exaltar.

Tales sucesos, de guerra y de paz, ponen de manifiesto la capacidad, visión, aptitudes y coraje de Chile para ser un país esencialmente marítimo. Inexplicablemente, debieron pasar muchas décadas para que retomara su vocación; esperamos que para siempre y que ésta, debidamente estimulada, lo convierta de país marítimo en potencia oceánica, que es el rol que le corresponde.

## **LA INDUSTRIA NAVAL REPARADORA Y CONSTRUCTORA**

Parece necesario repetir que para muchos autores la industria naval incluye otras actividades que son ajenas a la reparación y construcción de naves y que se relacionan con el transporte marítimo, la implementación portuaria, la fabricación de equipos electrónicos para usos marítimos, pesqueros, científicos, de prospección submarina, etc.

Para mayor claridad, dejamos expresamente señalado que estamos refiriendo este trabajo a la llamada industria naval "básica", es decir, los astilleros reparadores y los constructores.

"Ambos alrededor del mismo medio de transporte, usan los mismos insumos, ocupan gran cantidad de mano de obra, pero tienen distinto giro. El astillero reparador vende un servicio;

éste es de valor relativamente bajo, recibe pago al contado, requiere de un trabajador de mente ágil, con conocimientos e iniciativa en sus desempeños. La planta es difícilmente programable y debe caracterizarse por una gran flexibilidad. Necesita de instalaciones y talleres de una amplia gama para satisfacer oportunamente los requerimientos de cada cliente".

En esta definición están contenidas las características propias de un astillero reparador que atiende un gran número de naves en el año, muchas con casos distintos, a cada uno de las cuales hay que dar una satisfacción rápida, eficiente y segura. Los porteños tienen una visión muy clara de un astillero reparador en el dique *Valparaíso III*, que una semana puede estar ocupado con un enorme metalero y a la siguiente contiene dos o tres naves pesqueras de menor tamaño. Cualquiera puede necesitar sólo una carena y pintura, pero habrá otros que necesitarán la rectificación de un motor o de un eje propulsor. Para todo eso el astillero reparador debe estar preparado y apto.

Distinto es el caso del astillero constructor. Este es una industria de síntesis que debe estar cerca del mar, aunque no todo el proceso de construcción se haga en el astillero mismo. En este sentido los astilleros constructores pueden diferir mucho unos de otros ya que algunos pueden limitarse al armado de partes producidas por otras empresas, aportando solamente su capacidad de ingeniería; en tanto que habrá otros que funcionen contando con grandes talleres para fabricar sus propios y más importantes insumos, como pueden ser las tuberías, calderas, motores, etc.

El producto de un astillero constructor es de un alto precio. En consecuencia, requiere de inversiones considerables y un sólido capital de trabajo, para conformar los cuales muchas veces debe entrar en sociedad con entidades financieras, sean éstas de origen privado o estatal.

Como su mercado es siempre internacional, el astillero constructor debe competir arduamente no sólo en lo que corresponde a calidad técnica sino también, casi siempre de un modo principal, en lo que a condiciones de financiamiento se refiere.

## **SITUACION ACTUAL DE LOS ASTILLEROS REPARADORES NACIONALES**

Durante los 90 años de este siglo la actividad de los astilleros reparadores nacionales ha tenido diversas etapas. Con la apertura del canal de Panamá, en 1914, terminó el movimiento de naves que utilizaba el litoral chileno. El país no contaba con un comercio internacional que fuera capaz de compensar el movimiento que proporcionaba el tráfico marítimo que desde entonces prefirió la vía corta del canal en reemplazo de la larga vuelta por el estrecho de Magallanes.

El resultado fue que no fueron establecidos nuevos astilleros reparadores en Chile y que muchos de los existentes desaparecieron debido al aumento del tamaño de las naves y a su creciente complejidad tecnológica. Esta situación se extendió hasta que se inició el auge de la pesca en aguas chilenas, en 1960, cuando los mercados internacionales se interesaron por la harina de pescado, en forma mayoritaria, y por especies mayores, en segundo término. Pese a que no hubo incentivos legales ni financieros y a la resuelta y generalmente subsidiada competencia extranjera, algunos astilleros nacionales alcanzaron estabilidad y solidez.

La longitud del litoral y el empuje de los empresarios de esta actividad provocó otro efecto paralelo. A la proliferación de astilleros reparadores siguió la nutrida aparición de maestranzas que efectúan reparaciones a flote, mantención de equipos y fabricación de partes. Así, hay 21 astilleros reparadores y 32 maestranzas navales, diseminadas en el litoral entre Arica y Punta Arenas, además de un gran número de talleres y maestranzas menores que, también y en su medida, prestan servicios similares.

Se observa que en cuanto a reparaciones el país muestra una cantidad de pequeños pres-

tadores de servicios muy superior a la que sería normal para la cantidad de naves de variadas características que atiende.

Las causas son dos:

—Lo extenso de nuestro litoral y

—Las diferencias de poder económico de sus clientes.

No obstante, es útil saber el número de naves mercantes que operan en aguas chilenas:

— Buques extranjeros de alto bordo que recalán en puertos chilenos: 500

— Buques nacionales:

De alto bordo ..... 36

Naves menores ..... 25

Buques de pesca medianos y menores ..... 428

Remolcadores de alta mar y puerto..... 40

Embarcaciones de servicio portuario..... 150

Embarcaciones de placer, mayores ..... 35

Buques costa afuera..... 20

No se han contado en este análisis, por carecer de datos exactos, las naves pesqueras extranjeras. Sin embargo, hay que dejar constancia que todas ellas constituyen un importante mercado potencial porque se trata de naves que operan muy alejadas de sus bases, para las cuales resulta muy conveniente contar con servicios de reparaciones de buena calidad cercanos a sus campos de acción. Nos estamos refiriendo a las flotas pesqueras de alta mar de terceras banderas que operan fuera de las 200 millas de la Zona Económica Exclusiva y las que ejecutan sus faenas en las áreas australes de los océanos Pacífico y Atlántico y mar de Drake. Cálculos estimativos asignan una cantidad aproximada de 600 unidades a la suma de las flotas extranjeras que pescan frente al litoral chileno y 400 unidades a las que lo hacen en aguas australes.

A lo anterior habría que agregar los buques y equipos costa afuera de terceras banderas, especialmente argentinos, que trabajan en el Atlántico sur o en aguas antárticas. También deben ser consideradas las unidades de turismo, rompehielos y científicas que están efectuando travesías al Continente Antártico con progresiva frecuencia.

## **PERSPECTIVAS DEL MERCADO DE ASTILLEROS DE REPARACIONES**

Las cifras mencionadas permiten efectuar un diagnóstico optimista hacia el futuro y dar por terminada en 1989 la etapa recesiva que se inició a comienzos de la década de los años 80 por efecto de la crisis mundial.

En ese período de fuerte depresión en todos los mercados, la disminución de costos de explotación se extendió de manera casi obsesiva. Dentro del ramo naval, uno de los más afectados fue el de mantención y reparación de los buques, por la vía de distanciar lo más posible esos trabajos.

La vuelta a la normalidad del comercio internacional, las demandas alimentarias de enormes poblaciones, la incorporación al consumo de considerables grupos humanos y el cambio adelantado del centro de desarrollo desde el Atlántico al Pacífico han impartido dinamismo a los intercambios internacionales. El transporte marítimo ha progresado de manera adecuada al presente y nuevas tecnologías han sido incorporadas a los sistemas ya conocidos en la última década, generando naves especializadas en distintos transportes, cada uno de los cuales requiere de equipos típicos para su actividad.

Esto también ha significado una ampliación para el mercado de reparaciones debido a la edad de las naves que conforman la flota mundial en la actualidad. Teniendo presente que el período recesivo no sólo afectó la reparación y mantenimiento de las naves sino también su renovación, es posible deducir que la antigüedad de esas unidades va imponiéndole una creciente necesidad de reparaciones, lo que se convierte en un factor adicional para sustentar el optimismo que hemos esbozado.

A pesar de todo, y aun a riesgo de ser reiterativo, estimamos que el desarrollo real de nuestro potencial marítimo demanda la formulación de políticas consistentes con la realidad económica chilena, pero que contengan los equilibrios necesarios para compensar las franquicias de astilleros de otros países, los cuales suelen dejar fuera de competencia las propuestas hechas por los nuestros. Esto es particularmente válido cuando se trata de buques mercantes de alto bordo, los cuales suelen programar sus reparaciones en los puertos extranjeros de destino, para sacar provecho de las ventajas económicas que obtienen a través de una tributación inferior o de precios simplemente subsidiados por dichas naciones.

### **SITUACION MUNDIAL DE LOS ASTILLEROS CONSTRUCTORES**

Decíamos anteriormente que el astillero constructor entrega un producto de un alto valor unitario y que, por lo tanto, requiere de apreciables inversiones y de un fuerte capital de trabajo.

Así como el término del período recesivo permite augurar una reactivación del trabajo en cuanto a reparaciones y mantenimiento de naves, puede esperarse un acontecer superior en la actividad constructora de naves.

En efecto, en 1989 se apreció un notorio repunte en cuanto a las órdenes. A nivel mundial hubo un total de 227 contratos de construcción, con una suma de 9 millones 881 mil toneladas DWT. Esta cifra es un 73% mayor que la del año anterior y supera en un 250% a la del período de 1987.

En el presente, el total de órdenes alcanza a 39 millones 870 mil toneladas DWT, distribuidas en 1.269 naves. Si el nivel de órdenes por embarcaciones nuevas continuara en ese ritmo generaría sumas espectaculares que podrían superar los 37 millones de toneladas DWT a entregar en el primer trimestre de 1991. No es posible concebir que la curva de contratos de construcción de naves mantenga la misma trayectoria. Sin embargo, no cabe duda que el mundo marítimo está en un proceso de reactivación de especiales caracteres.

Empero, no todo es optimismo en el mercado de la construcción naval. Si bien la edad promedio de la flota mundial es de 16 años, los astilleros mundiales han presentado presupuestos atractivos y los bancos han sido flexibles para los financiamientos, todos factores estimulantes para la colocación de nuevas órdenes; hay especialistas que afirman que es muy poco probable que el resurgimiento de la construcción naval se sostenga firme hasta fines del año 1991, a no ser que bajen los precios de las naves o sean alzados los valores de los fletes.

El mercado mundial de la construcción naval es muy sensible a la situación económica del comercio internacional y eso motiva la cautela de los observadores aludidos. A pesar de todo es un hecho irrefutable que en el presente hay un notorio repunte en la construcción naval mundial.

Durante 1990 los astilleros japoneses superaron el 38% del total mundial, Corea del Sur se colocó en segundo lugar con un 23%. Les siguen: Italia, Brasil, el Reino Unido, Yugoslavia y Taiwán.

Los tipos de buques que han sido ordenados son los siguientes: Petroleros, un 46%;

graneleros, 38,9%; portacontenedores, 8% y buques de carga general, 2,5%.

Es posible que dentro del rubro "carga general" estén incluidos los buques pesqueros de altura y los factoría, pero es evidente que si solamente en las aguas aledañas a nuestra zona exclusiva operan no menos de mil naves, a un plazo relativamente corto habrá una presión mundial por la renovación de ese tipo de barcos, cuyo desgaste es relativamente más intenso que el de otros, por las clases de faenas y travesías que efectúan.

## **LA CONSTRUCCION DE BUQUES EN CHILE**

Con mucho esfuerzo, el país ha alcanzado un grado de desarrollo de su capacidad constructora de naves que es compatible con las necesidades que debería satisfacer en la actualidad.

Es útil reseñar brevemente los astilleros que constituyen la dotación chilena para la construcción naval.

### **Astilleros y Maestranzas de la Armada**

Esta empresa autónoma del Estado está capacitada para la construcción de buques y artefactos navales en su planta de Talcahuano, incluyendo complejas unidades navales de combate.

Sus gradas de construcción de buques de hasta 50 mil toneladas DWT están completadas con un moderno taller automatizado de fabricación de partes y paneles de acero, talleres rodantes de armado de bloques, talleres de terminaciones de gradas y a flote, además de toda la infraestructura y equipamiento de un astillero reparador.

La construcción naval también se encuentra presente en la planta de ASMAR en Valparaíso, la cual se ha especializado en embarcaciones con casco de fibra de vidrio y de acero, cuya demanda ha aumentado en los últimos días.

En general, ASMAR percibe como mercado de gran interés las naves mercantes de tonelaje medio y bajo, las naves auxiliares de combate para la Armada de Chile y armadas extranjeras, para lo cual cuenta con personal altamente capacitado y sólidos nexos con astilleros y firmas de ingeniería naval extranjeras.

### **Astillero Arica**

Ubicado en este puerto nortino, desarrolla una gran actividad de construcción y reparación orientada a la atención de las necesidades del grupo económico al cual pertenece, habiendo incursionado sólo ocasionalmente en la atención de terceros.

Cuenta con una plataforma elevadora de hasta 880 toneladas.

### **Astilleros Marco Chilena**

Este astillero, constructor y reparador de naves ubicado en el puerto de Iquique, se ha especializado en la construcción de pesqueros, principalmente del tipo *Purse Seiner* americano, con el puente a proa, de gran utilización en el norte chileno. Cuenta con un carro cuña con capacidad de 500 toneladas de izado y puede construir pesqueros de hasta mil metros cúbicos de capacidad de bodegas.

## **Astilleros y Servicios Navales**

Este astillero constructor, ubicado en Valdivia, ha tenido una gran participación en la industria naval chilena, habiendo construido diversos tipos de naves pesqueras, hasta de 850 metros cúbicos de bodega, transbordadores, barcasas y ferries y en los últimos años ha incurrido con gran éxito en el mercado de lanchas rápidas y para pesca deportiva, yates y otras embarcaciones.

Cuenta con un carro cuña con capacidad de levante de hasta mil toneladas y muestra un permanente esfuerzo de actualización tecnológica y una alta capacidad de ingeniería.

A pesar de la calidad alcanzada por la construcción naval chilena, la actividad de los astilleros se ha visto disminuida en el último tiempo al bajar el número de órdenes de construcción a causa de diversos factores que serán analizados más adelante. Lo cierto, en el presente, es que si continúa esta situación, indefectiblemente habrá despidos de personal que, casi siempre, es altamente calificado. Esto es grave en los casos de las ciudades de Arica, Iquique y Valdivia, donde no hay posibilidades de que tales trabajadores sean absorbidos por otras actividades industriales.

Es posible que la razón más gravitante para este estado de cosas sea la competencia de astilleros de otros países, sumada a ciertas circunstancias legales chilenas que asignan beneficios a la compra en el exterior de buques usados.

Es necesario tener presente que, en la práctica, todos los astilleros existentes en el mundo reciben subsidios de sus Gobiernos por motivos de seguridad nacional y porque la construcción naval es una industria de altos efectos multiplicadores. Por un lado, juega la defensa cuando requiere tener independencia para construir y reparar sus propias naves de guerra y, por otra, actúa la economía, proporcionando fuentes de trabajo en número apreciable, a través de diversas industrias que confluyen con sus productos a la construcción de naves.

Los subsidios en esos países tienen, en consecuencia, una doble justificación y sirven para mantener los astilleros en actividad al darles posibilidades de competir en el mercado de naves del mundo.

Pero hay además otros factores que provocan problemas a la industria naval chilena. En los últimos diez años Chile ha visto ingresar a la pesca de cerco un número aproximado de 200 buques, de los cuales solamente 48 han sido construidos en el país; el resto han sido buques usados que fueron adquiridos por industriales chilenos en el mercado exterior, gracias a una interpretación hecha por la Aduana de un capítulo de la Ley de Fomento de la Marina Mercante, mediante el cual es posible ingresar naves usadas como Bienes de Capital, acogiéndolas al beneficio de diferir el pago de derechos aduaneros hasta por 7 años, debiendo cancelar al contado sólo el 7,5% del monto total. Con esa franquicia resulta más conveniente la compra de un buque extranjero usado que uno nuevo nacional.

A lo anterior se suman otros factores transitorios que desalientan a los armadores nacionales para la adquisición de nuevas unidades: Tasas de interés bancario altas, falta de líneas de financiamiento, modalidades cambiarias también inadecuadas y, específicamente en la pesca, la incertidumbre existente ante la nueva legislación. Estas son las razones que han hecho disminuir las órdenes en todos los astilleros del país.

Respecto de buques para el cabotaje, la situación es parecida, aunque se trata de un mercado más escaso por el momento. Los tráficos que ofrecen mejores perspectivas al armador nacional ya están copados y deberá esperar aumentos de esas demandas para intervenir en ellos, ordenando sólo entonces las nuevas naves.

Con referencia a buques para la Armada de Chile, el Comandante en Jefe, Almirante Jorge



Martínez Busch, ha declarado recientemente que se estudia el incremento de naves de patrullaje para el territorio marítimo chileno.

Si se quiere mirar al futuro y proyectar una actividad como la construcción naval es imprescindible sustentar el presente de modo que haya una base desde donde iniciar esa proyección. El análisis de la realidad actual permite concluir que el país cuenta con una excelente industria naval, adecuada a su tamaño, población y características económicas presentes, que —sin embargo— está subutilizada por condiciones adversas que sería posible revertir mediante decisiones político-económicas adoptadas oportunamente, con miras a incentivar los mercados internos y extranjeros.

Si se reconoce la importancia estratégica y económica que tiene la industria naval para el país y éste no tiene aún las condiciones para generarse un mercado rentable habría que crearlas para que pudiera ingresar en forma competitiva en el mercado internacional.

En el país se ha logrado en los últimos años un amplio conocimiento de la actividad exportadora, el cual es posible aprovechar para la industria naval. Los mercados internacionales son accesibles por buenos productos, colocados en condiciones competitivas, desafío que los astilleros chilenos están dispuestos a aceptar con los riesgos inherentes, toda vez que la captación de porcentajes mínimos será un aporte reactivador de enorme y positiva gravitación para el sector.

## **CONCLUSIONES**

De lo anterior se desprenden algunas conclusiones que conviene dejar expresadas en este seminario orientado a efectuar aportes a las políticas oceánicas futuras del país. Ellas son:

—Es necesario que exista un organismo superior, con rango ministerial, que pueda coordinar todas las actividades marítimas del país de un modo racional, sistematizado y eficiente, con miras a que el mar aporte a Chile todo su caudal de riqueza, cautelando su condición natural, pero convirtiéndolo en fuente activadora del proceso de desarrollo nacional.

—Debe implementarse y poner en práctica la Política Oceánica de Chile que diseñó ODEPLAN en 1976, con el fin de incentivar aquellos aspectos de la actividad marítima que inciden mayoritariamente en la debida explotación de nuestra riqueza oceánica.

—En la complementación futura de esa política oceánica debe tenerse en cuenta, con especial prioridad, el aprovechamiento de la capacidad instalada, física y humana de los astilleros chilenos, por ser factores de independencia marítima y generar directa e indirectamente actividades conexas, con el consiguiente aumento de fuentes de trabajo.

—Es necesario analizar objetivamente la legislación y reglamentación actuales, entre otras, la Ley de Fomento de la Marina Mercante, de manera de modificarlas en todos aquellos aspectos que por falta de claridad dejaron brechas interpretativas que distorsionaron su espíritu, con evidente daño para el desarrollo de la industria naval chilena.

—Desde 1976 existe la idea, que es parte de la Política Oceánica de Chile, de establecer un Fondo de Desarrollo de la Industria Naval. Ella merece ser estudiada de nuevo como una vía para alentar a los empresarios marítimos, tanto nacionales como extranjeros, en la contratación de sus construcciones y/o reparaciones en astilleros chilenos. ★