

## *El Cabotaje en Chile*

*E*n términos genéricos, cabotaje es el tráfico marítimo comercial que se realiza entre puntos de la costa relativamente próximos, siguiendo rutas de navegación cercanas a ella. La raíz etimológica de la expresión cabotaje, tanto en castellano como en francés e italiano, es el vocablo "cabo", lo que está señalando su estrecha vinculación con la configuración costera que le sirve de referencia.

En términos legales, el cabotaje se refiere a aquella navegación comercial que sirve a puntos costeros del territorio nacional, aun cuando ésta requiera apartarse de las cercanías de costa, como es el caso de España, que incluye las vinculaciones marítimas con las islas Baleares y Canarias y, también, el de Chile, que incluye a sus islas oceánicas de Juan Fernández y Pascua, así como su territorio antártico.

---

En Chile, el cabotaje ha sido fundamental para el desarrollo del país, tanto en su etapa colonial como en la republicana, pero paulatinamente ha ido perdiendo importancia, agudizando el creciente desequilibrio entre centro y periferia que caracteriza al desarrollo nacional y afectando significativamente la necesaria integración de las regiones, particularmente de las más extremas, tanto al oeste como al norte y al sur.

En el largo período histórico del Reino de Chile, su vinculación marítima con el Virreinato del Perú y Panamá, en ese entonces única vía de transporte masivo para su comercio, era, geográfica y legalmente, un típico cabotaje. Solamente en los años postreros de esa prolongada etapa histórica, el comercio utilizó rutas más abiertas al Pacífico y a Europa, instaurándose así un rudimentario servicio de ultramar; sin embargo, por su irregularidad, basada en las duras condiciones de la ineludible navegación por las vías australes o en las imprevisibles interrupciones derivadas de los frecuentes realineamientos de la política internacional europea, nunca alcanzó en el comercio global mayor influencia que el cabotaje tradicional, entendido como aquel que se realizaba a lo largo de la costa occidental de América.

En la primera mitad del siglo XIX, Chile continuó utilizando el cabotaje como su vía esencial de desarrollo económico, posibilitando el comercio interno de su producción, la ampliación de sus áreas de asentamiento poblacional y el surgimiento de actividades extractivas que constituyeron la base de su incipiente industria. La flota a vela remanente del período colonial

tenía capacidad suficiente para atender mayoritariamente tales requerimientos, por lo que es posible considerar que, en este período, el cabotaje se desarrolló en su conjunto bajo el predominio de la bandera nacional.

Posteriormente, en particular a partir de la navegación a vapor que permitió un más seguro empleo del estrecho de Magallanes y también por el creciente uso del nuevo corredor ferroviario en el istmo de Panamá, surgió la dura competencia que planteó al cabotaje nacional el tráfico de ultramar de otras banderas, dado que el carácter terminal que adquirieron nuestras costas les permitía utilizar a bajo costo espacios disponibles para movilizar carga en el litoral chileno; esta sobreviniente ventaja comparativa de las flotas de ultramar fue un duro obstáculo para la marina mercante nacional, cuyas actividades de cabotaje fueron restringiéndose con el correr del tiempo, salvo en algunos tramos marginales de escasa significación en el movimiento global.

Por otra parte, junto con el avance del siglo XIX, y aún más a lo largo del XX, el cabotaje tuvo que hacer frente al fuerte desarrollo de las redes ferroviarias y carreteras que volcaron las rutas del transporte comercial interno hacia el valle longitudinal e incluso, a través de los valles transversales, hasta el Norte Verde, manteniendo sólo al despoblado Norte Grande y a las remotas regiones australes como áreas residuales de su ya más bien legendaria presencia decimonónica en todo el litoral.

En la segunda mitad del siglo XX, el cabotaje ve todavía más reducido su quehacer; queda prácticamente marginado del Norte Grande al eclipsarse el homogéneo y declinante mundo salitrero para transformarse en el pujante y variado norte cuprero-pesquero-industrial-comercial, cuyas demandas de transporte para diversificadas cargas puerta a puerta justificaron ingentes inversiones en infraestructura; es así como al limitado y lento ferrocarril nortino, escasamente competitivo frente a la vía marítima, vinieran a agregarse, para carga general, la expedita carretera panamericana y, para pasajeros y carga menor, el transporte aéreo, desarticulando con ello al masivo pero relativamente lento transporte por mar.

En el sur, este mismo tráfico aéreo, junto al transporte carretero a través de territorio argentino, fueron restando significación al cabotaje austral; de hecho, el cabotaje quedó restringido al ámbito turístico regional y a las cargas a granel de los sectores siderúrgico y energético, si bien en los últimos tiempos se advierte en el tráfico sur-austral un cierto repunte en el empleo de transbordadores.

---

El complejo caso del cabotaje nacional, sucintamente expuesto, tiene connotaciones de variada índole, siendo las más negativas su baja rentabilidad para el empresario y su evidente incomodidad para el usuario, generadas ambas, básicamente, en dos hechos ineludibles: los intrínsecos cambios de medio físico que sufren las cargas entre productor y consumidor y la tramitación burocrática que el control de la permeabilidad fronteriza del mar exige, aunque esto último no tenga necesariamente que alcanzar los rangos excesivos y agobiantes que por lo general adquiere la concurrente participación de innumerables servicios fiscalizadores.

*Frente a ello, surgen como factores favorables, su bajo costo a distancias mayores y los avances tecnológicos en consolidación de carga y en sistemas de transbordo, destacándose particularmente el contenedor y el buque roll on-roll off.*

*Toda esta problemática incide tan directamente en las expectativas nacionales para un desarrollo económico integral, que el análisis de sus soluciones es parte importante del quehacer político-administrativo de las autoridades centrales, regionales y municipales y de los grupos intermedios y entes académicos comprometidos con el progreso del país.*

*En apoyo de tales actividades, el Centro de Estudios Estratégicos de la Armada y la Liga Marítima de Chile, empeñados por igual en impulsar la debida consideración en nuestro país de la significativa trascendencia del mar, programaron el seminario "El Cabotaje en Chile", que se llevó a efecto en Valparaíso, en el Centro de Eventos de la Armada, el día 10 de Agosto recién pasado, concitando el evidente interés y la más plena participación de numerosos representantes del amplio espectro de fuerzas vivas vinculadas al tema.*

-----

*REVISTA DE MARINA, atenta a esta temática desde su fundación en 1885, ha incluido frecuentemente en sus páginas numerosos artículos que la abordan con amplitud y profundidad; publicados a lo largo de más de cien años, han perfilado, naturalmente y por lo general, las tendencias y enfoques político-económicos dominantes en cada una de las tantas etapas que conforman ese dilatado lapso histórico.*

*Así, al recorrerlas cronológicamente, es posible encontrar, inicialmente, evidencias de los declinantes vestigios proteccionistas propios de la primera mitad del siglo XIX, desplazados luego por el arrollador y prolongado auge librecambista -entendido a veces con severidad principista y otras, con notorios visos de pragmatismo criollo- que abarca el resto de ese siglo y comienzos del XX, para dar lentamente paso a remozadas ideas de corte neoproteccionista, eufemísticamente denominadas de fomento y ayuda, hasta llegar hoy en día a recientes elaboraciones que se sitúan en el escenario acotado por los exigentes rasgos aperturistas del modelo social de mercado predominante en la actualidad.*

*Dada la clara pertenencia de este tema a su más propia línea editorial, Revista de Marina, sin perjuicio de la publicación in extenso que hará el Centro de Estudios Estratégicos de la Armada, incluye en la presente edición, con especial complacencia, dos de las ponencias expuestas en dicho seminario, cuyos contenidos se adecuan, con brillo, al elevado nivel académico que tales citas intelectuales del mundo marino han tomado por costumbre alcanzar.*

*Nuestra publicación se asocia así a la conformación de un marco por demás propicio para el sereno debate y difusión del importante tema "el cabotaje", de crucial y permanente relevancia para las actividades marítimas nacionales que hoy, con su renovada gravitación, están participando activa y destacadamente en el diseño del perfil de Chile para el siglo XXI.*

★ ★ ★