

EL CABOTAJE*

FACTOR DE INTEGRACION NACIONAL

Alex Waghorn Jarpa
Capitán de Navío

La Armada de Chile, desde que existe como institución, se ha impuesto el desafío de crear en la ciudadanía nacional una sólida y creciente conciencia marítima. Asimismo, a través del tiempo ha contribuido decididamente a la noble tarea de impulsar y velar por un desarrollo marítimo nacional armónico y poderoso.

Dicha voluntad y vocación marítima se han expresado mediante una constante participación en la conformación e integración del territorio nacional por la vía marítima y en un esfuerzo permanente por lograr actividad y presencia efectiva en nuestro litoral y espacios marítimos jurisdiccionales.

Una visión histórica marítima nos hace recordar algunos episodios memorables como las operaciones de la Primera Escuadra Nacional, la ocupación del estrecho de Magallanes, la Guerra del Pacífico, la incorporación de la isla de Pascua, los actos de soberanía chilena en la Antártida, el apoyo a los pioneros que fueron poblando nuestra zona austral y las tradicionales campañas de levantamientos hidrográficos y científicos en la región de los canales australes.

Todos aquellos hechos históricos tuvieron una vinculación directa con el desarrollo marítimo y fueron conformando el prestigio naval-marítimo, integrando las poblaciones y recursos naturales, extendiendo y consolidando nuestro territorio soberano y contribuyendo al vital e importante proceso de integración nacional.

Pero aquellos acontecimientos no lo fueron todo, hubo un factor de vital importancia que fue cumpliendo el papel trascendente de vincular, de apoyar, de integrar y este fue "el transporte marítimo nacional, denominado técnicamente como el Cabotaje".

La definición del Cabotaje, según la Ley N° 18.454, que modifica el D.L. N° 3059 de "Fomento a la Marina Mercante" y su Reglamento, indica que se éste se entenderá por tal: "el transporte marítimo, fluvial o lacustre de pasajeros y de carga entre puntos del territorio nacional y entre éstos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la Zona Económica Exclusiva".

Referirse al Cabotaje, es tratar en esencia el tema del transporte de la carga y pasajeros entre puntos del territorio nacional por la vía marítima. Como Oficial de Marina, me parece de extraordinaria importancia que estemos dando comienzo a una instancia más de reflexión que convoca a expertos y autoridades para proponer a la comunidad nacional iniciativas que pueden ser novedosas y concluyentes y eventualmente transformarse en hechos concretos que favorezcan el CABOTAJE como un elemento vital del transporte marítimo y de integración nacional.

Y es precisamente en esos ámbitos donde la Armada de Chile, a través del tiempo, ha participado con decidido apoyo, fomentando y protegiendo a la Marina Mercante Nacional y proporcionando las condiciones para que ésta, de acuerdo a normas de sana competencia, pueda

* Exposición efectuada por el autor en el Seminario "El Cabotaje en Chile", organizado por el Centro de Estudios Estratégicos de la Armada y la Liga Marítima de Chile, llevado a cabo el 10 de agosto de 1994 en el Centro de Eventos de la Armada, en Valparaíso.

conseguir un efectivo crecimiento material y profesional, bajo bandera nacional, para asegurar ahora y en el futuro un transporte marítimo eficiente y económico que conlleve al bien común de todos los chilenos.

Hoy, al referirnos al cabotaje, damos un nuevo paso en este navegar del transporte marítimo, que no sólo comercia, sino que además contribuye en forma vital al proceso productivo y de integración nacional.

Importancia del Transporte.

En las primeras páginas de la publicación "Introducción al Transporte Marítimo"¹, su autor don Tomás Sepúlveda Whittle nos plantea que el transporte en general es una industria de servicio, sin el cual no es posible ni el comercio, ni el progreso, ni la vida misma de las naciones. No cabe duda que las relaciones entre los miembros de una comunidad, las regiones y los países dependen de los transportes disponibles y éstos son una actividad indispensable para el desarrollo de la sociedad, la industria y el intercambio de productos a través del comercio. También el transporte permite la extensión e intercambio de ideas, influencias culturales y una clara y positiva integración regional y nacional.

Y así ha sido históricamente en Chile, en donde, el Transporte Marítimo de Cabotaje ha tenido una influencia vital en el desarrollo progresivo de las comunidades productivas y consumidoras, como asimismo, de las regiones más aisladas y alejadas del centro, aquellas que por su realidad geográfica sólo pueden ser accedidas por el mar.

Visión Histórica Marítima.

Nuestra historia nos relata que Chile fue descubierto por el mar, en el extremo austral, en la magnífica y epopéyica expedición de Magallanes en 1520. Sin embargo, paradójicamente, el desarrollo de las comunidades y los centros poblacionales se ubicaron mayoritariamente en la zona central, en donde el recurso agrícola pareció ser la única riqueza natural explotable.

Hacia fines de la época colonial, la principal actividad marítima, la constituía el CABOTAJE entre los puertos de Coquimbo, Valparaíso, Concepción, Valdivia y Chiloé. Las rutas marítimas habían sido establecidas como el único medio disponible para lograr la comercialización de los productos y abastecimientos para la subsistencia de las nacientes poblaciones radicadas en aquellas zonas geográficas, además de integrar el territorio, extender la cultura y ejercer el poder a través de expediciones marítimas y militares.

En las primeras décadas del siglo pasado, destaca la visión y voluntad de O'Higgins para impulsar un proyecto marítimo, en donde surgen la apertura del libre comercio y el incentivo legal necesario para el fomento de la marina mercante, vigorizando con ello el comercio marítimo de ultramar y el de cabotaje.

En la época republicana, con la primera Ley de Navegación de 1836, Diego Portales abrió nuevas perspectivas en el desarrollo de una conciencia marítima, otorgando un especial auge y preocupación por la actividad marítima portuaria, la que tuvo una clara incidencia en el cabotaje, porque facilitó y permitió un mejor manejo y distribución de las cargas hacia las zonas más apartadas del territorio en un proceso de vínculo e integración.

En el período portaliano y en las décadas siguientes, el comercio chileno creció y junto con ello, la flota de la Marina Mercante Nacional, todo lo cual redundó en una substancial mejora en la economía del país.

En dicha época surgen los primeros intentos de la navegación a vapor y un factor que en ese entonces favoreció notablemente al transporte marítimo fue el tendido transversal del ferrocarril desde el interior hacia los principales puertos, facilitando de ese modo un incremento en la producción y distribución de recursos naturales y un mejor y más fácil acceso al comercio exterior y de cabotaje a través de la vía marítima.

Hacia el área austral, la ocupación de Chiloé y del estrecho de Magallanes y la fundación de Puerto Montt como núcleo para la colonización de esa región, aseguraron la presencia chilena en dichos territorios, aportando una trascendental capacidad de proyección futura, tanto en el ámbito socio-económico como en el orden geopolítico y estratégico. Las naves de la Armada y

¹ "Introducción al Transporte Marítimo" de Tomás Sepúlveda Whittle. Revista de Marina, Colección Emérita, Valparaíso, 1984.

de la Marina Mercante Nacional de la época tuvieron sin duda una participación destacada en el transporte marítimo de cabotaje y actividades de integración y desarrollo nacional.

En tanto, hacia el norte, se descubrieron los yacimientos de guaneras costeras, las que son declaradas como propiedad del Estado al sur del paralelo 23. Este suceso indudablemente impulsó y vigorizó nuevas necesidades de comercio entre centros productivos y consumidores, que requirieron del tráfico de cabotaje para su distribución.

Lo señalado, junto con la producción minera nacional en el centro y norte del país, constituyeron los elementos principales que fueron abriendo nuevas perspectivas en la economía nacional. Con todo ello, la actividad marítima de cabotaje cobró su debida importancia como factor de vínculo y de comercio altamente ventajoso para los fines de desarrollo e integración nacional de ese período.

En la segunda mitad del siglo XIX, el país se encontraba en pleno apogeo de la explotación de los recursos mineros, guaneros y agrícolas. Era necesario unir los centros productores con los de consumo; como no había caminos para ello, esto se hacía por la ruta natural siempre disponible: la vía marítima.

El mar se consagró definitivamente en esos años, en un efectivo vínculo de unión y comercio para todo el territorio nacional, en donde el cabotaje contribuía en forma vital al desarrollo e integración de Chile.

En ese período también se producen una serie de acontecimientos políticos, estratégicos, económicos y sociales relacionados con el mar y que tuvieron una influencia trascendente, a veces positiva y otras negativa, en el desarrollo marítimo nacional y específicamente en la actividad de transporte marítimo que materializaban los buques de la Marina Mercante.

La guerra contra España hace que esta pujante Marina Mercante se debilite y casi desaparezca, mientras el principal puerto nacional, Valparaíso, era afectado por un destructivo bombardeo y subsiguiente incendio.

Por su parte, posteriormente, el carácter marítimo de la Guerra del Pacífico influyó decididamente en la Marina Mercante Nacional. Durante el desarrollo de la guerra, los buques mercantes fueron requisados y participaron activamente como transportes de tropas en las operaciones sobre territorio enemigo y en apoyo

logístico de la fuerza naval, quedando así demostrado el doble valor de una Marina Mercante que no sólo está al servicio del desarrollo económico e integración nacional sino que es un instrumento significativo para las operaciones navales en tiempo de guerra.

Como resultado de la guerra, se extiende el litoral norte más allá del río Loa. La posesión de grandes y atractivos yacimientos de salitre y cobre abrieron nuevos polos de desarrollo para el intercambio comercial marítimo; la incorporación de la isla de Pascua al territorio nacional, marca un nuevo devenir en la presencia de Chile en el Pacífico confirmando con ello la voluntad nacional de estar presente en todos los litorales y proyectar nuestros intereses en todos los espacios marítimos; los trabajos hidrográficos y científicos de la Armada aseguraban nuevas rutas de cabotaje a las islas esporádicas y en los archipiélagos australes hasta el cabo de Hornos.

Todos estos acontecimientos favorecieron el cabotaje, más bien dicho, exigieron un transporte marítimo nacional que se dedicara y contribuyera a la necesaria integración y al vital intercambio de productos de subsistencia y desarrollo. Pero éste, a veces, no se produjo con la intensidad necesaria debido a que en ocasiones la legislación vigente dificultaba o no otorgaba las facilidades que se requerían para que los empresarios navieros consideraran el cabotaje como un servicio económicamente conveniente.

Por su parte, en el país se fomentan las grandes inversiones en infraestructura, expandiendo la red de ferrocarriles y caminos longitudinales de norte a sur, lo que se constituyó en la primera señal de un transporte terrestre alternativo, el que a través del tiempo afectará al cabotaje nacional por algunas consideraciones que favorecerán al sistema caminero y de ferrocarriles.

Los acontecimientos vividos durante el siglo XX también influyeron en forma importante en el transporte marítimo y en el cabotaje. Es que todo gran acontecimiento siempre trasciende y se vincula con la actividad y desarrollo marítimo de un país, en especial si éste depende vitalmente de la vía marítima.

No cabe ninguna duda que la apertura del canal de Panamá, las dos guerras mundiales y las crisis del Salitre, fueron un golpe casi mortal para el tráfico de ultramar y la Marina Mercante fue reduciéndose en forma drástica hasta mantener ape-

nas el mínimo necesario para asegurar un tráfico de cabotaje que posibilitara el vital flujo de intercambio de productos entre las regiones productivas y consumidoras nacionales. Sin embargo, en este período no todo fue negativo, por cuanto el desafío marítimo que siempre estuvo presente en algunas mentes privilegiadas, llevó a intentar la apertura del istmo de Ofqui como parte de los programas de colonización y vinculación marítima de los territorios australes.

FERRONAVE de la época, hoy EMPREMAR, y la Armada de Chile, en un papel subsidiario, desarrollaron por su parte el tradicional enlace marítimo con los territorios australes más aislados, todo lo cual sería complementado más tarde con la declaración de puerto libre para Punta Arenas y la explotación de los yacimientos petrolíferos de Tierra del Fuego. El cabotaje volvía a tener un incentivo; había ruta, puertos, carga y comercio.

A partir de la declaración que fijaba los límites del territorio antártico chileno, hecha por el Presidente don Pedro Aguirre Cerda, se programó e inició para desarrollarse en forma continua el proceso de expediciones anuales a la Antártica, forma de cabotaje integrador que asumió la Armada en un apoyo logístico vital para aquella lejana tierra de Chile.

En el Norte se decreta puerto libre para Arica, fomentándose la actividad económica que se traduce en una importante actividad marítima de cabotaje.

El recuento histórico presentado nos comprueba como hecho cierto que nuestro país, desde sus comienzos y en la medida que fue consolidando sus espacios geográficos, terrestres y marítimos, requirió necesariamente de transporte marítimo que lo vinculara comercialmente y lo integrara territorialmente de cabo a cabo, es decir, requirió de cabotaje.

En la actualidad, los desafíos siguen estando presentes y la integración nacional requiere del mismo tráfico de cabotaje de antaño para lograr la necesaria consolidación que permita un desarrollo armónico y sostenido para cada una de las regiones en las cuales nuestro país se ha organizado.



Oleo de Thomas Somerscales 1902.

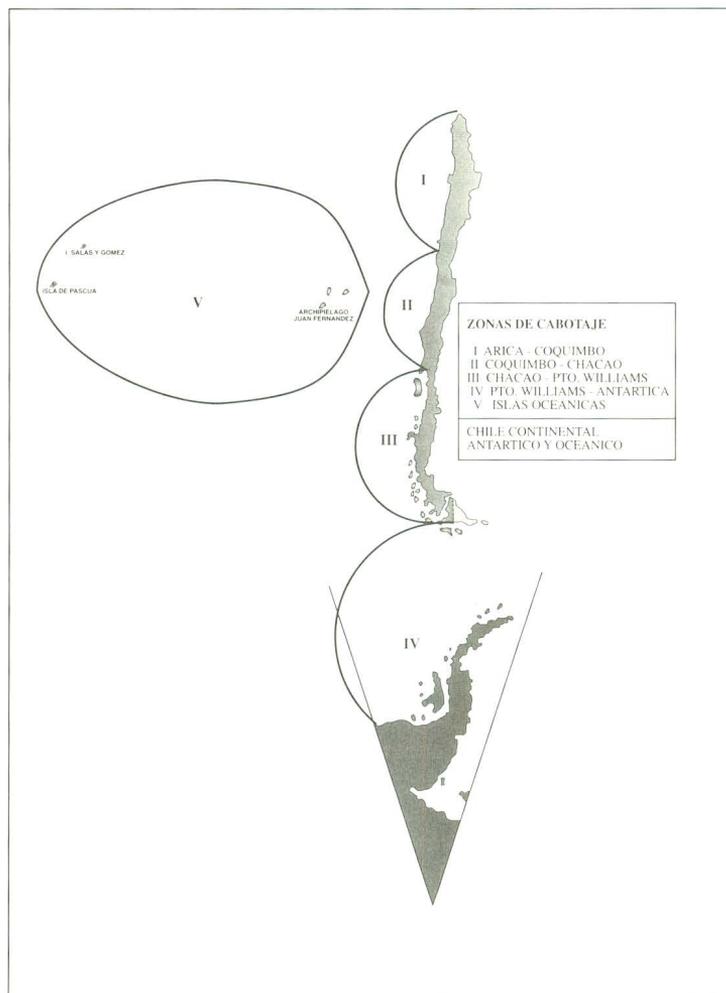
Realidad Geográfica Marítima.

Sabido es que la condición geográfica esencial que posee un territorio va a determinar el grado de dependencia de éste con respecto al sistema de transporte que debería predominar.

Los principales considerandos que establecen dicha condición son: Ubicación - Extensión - Forma y Distribución de los Recursos y Población.

Estudios de las líneas de comunicaciones marítimas de Chile efectuados en nuestra Academia de Guerra Naval, concluyen que por el carácter insular de nuestro país el transporte marítimo es, sin lugar a dudas, el que en forma

natural y por imposición geográfica obtiene claras ventajas comparativas con respecto al terrestre. De hecho, la característica de Chile como país elongado hace que sus centros de producción y consumo estén ubicados hacia el interior pero cerca de nuestro extenso litoral, aunque separados por largas distancias; es además un territorio geográficamente discontinuado, en donde las materias primas, la infraestructura industrial y la población están distribuidos desuniformemente a lo largo del territorio nacional. Todo lo anterior, concurre a que una integración de las distintas regiones mediante el tráfico de cabotaje sea el



vínculo más eficaz y completo para el intercambio de los grandes volúmenes de carga que debe distribuirse en el ámbito nacional.

Ante esta realidad, las autoridades políticas, administrativas y técnicas, junto con las empresas navieras y productivas debieran generar los instrumentos legales y de procedimiento que privilegien el tráfico marítimo de cabotaje.

En relación a la insularidad de Chile, existen distintas versiones respecto a dividir el país en islas o zonas dentro del contexto de un territorio que es un gigantesco archipiélago. Me pareció interesante desde el punto de vista del cabotaje, plantear una división relacionada con el comercio marítimo y teniendo presente las características oceánicas y del litoral que de una u otra forma afecta al logro de un tráfico de cabotaje regular y sostenido. Esta configuración considera 5 islas o

zonas, cuyo vínculo común y factor de cohesión es indiscutiblemente "el mar". Ellas son:

I. La Zona Continental Marítima desde la Línea de la Concordia hasta Coquimbo, la que denominaremos la "Zona Norte".

II. La Zona Continental Marítima desde Coquimbo hasta el canal Chacao, que denominaremos la "Zona Centro-Sur".

III. La Zona Austral Marítima, que recorre todas las aguas interiores y archipiélagos desde el canal Chacao a Puerto Williams, la reconoceremos como la "Zona Austral".

IV. La Zona Interoceánica Antártica, que une los territorios magallánicos nacionales de los océanos Pacífico y Atlántico con la Antártica, que denominaremos la "Zona Antártica".

V. La Zona Insular Chilena Oceánica, que abarca las islas esporádicas de Juan Fernández, y de San Félix y San Ambrosio, y las islas polinésicas de Salas y Gómez e isla de Pascua, la cual denominaremos "Zona Insular Pacífico".

En efecto, cada una de las zonas señaladas tiene sus características

propias como fuente generadora de materias primas, productos manufacturados, perspectivas de turismo, condiciones oceánicas para la navegación, litoral e infraestructura portuaria. Asimismo, cada una tiene sus propias necesidades y requieren de un intercambio comercial que les permita vincularse con el exterior y con el resto de las regiones en un proceso claro y evidente de interdependencia, lo que exige una necesaria integración nacional.

Una breve visión estadística, nos permitirá observar algunos aspectos relevantes con respecto al cabotaje en cada una de las zonas mencionadas.

Así tenemos que durante el año 1993, la Zona Norte, que cubre desde la Primera a la Cuarta Región, movilizó por sus puertos, para el tráfico de cabotaje, las siguientes cargas:

TIPO DE CARGA	EMBARCADA	DESEMBARCADA
GENERAL	16.381 TON/MET.	39.118 TON /MET.
GRANEL	1.836.172 TON/MET.	1.380.318 TON/MET.
LIQUIDA	891 TON/MET.	1.415.088 TON/MET.
TOTALES	1.853.444 TON/MET.	2.834.524 TON/MET.

Total movilizado: 4.687.968 toneladas métricas.

El gran total de carga movilizado en los puertos de la Zona Norte alcanzó a 4.687.968 toneladas métricas, lo que corresponde a un 30,88 % del tráfico de cabotaje nacional.

Al respecto, podemos observar que el movimiento de carga general es bastante bajo y la causa más probable de ello es que un gran volumen de carga se traslada por la vía terrestre longitudinal.

Es significativo visualizar que los movimientos de graneles y líquidos, especialmente los de desembarque corresponden tanto al combustible líquido como al carbón que provienen de la Duodécima Región. El intercambio de productos y materias primas de la zona extrema austral a la zona extrema norte conforma la base de

una positiva integración nacional y ello se logra a través del cabotaje, único medio posible para trasladar grandes volúmenes a distancias tan extendidas.

También es notorio el embarque de graneles que se producen en esta zona, que corresponden a la producción minera del cobre, sal, salitre, fierro y harina de pescado hacia los centros de procesamiento y distribución ubicados en otras zonas territoriales.

En la Zona Centro-Sur, las cifras nos indican los siguientes movimientos de carga en sus puertos, los cuales fueron transportados por el tráfico de cabotaje:

TIPO DE CARGA	EMBARCADA	DESEMBARCADA
GENERAL	358.430 TON/MET.	156.964 TON /MET.
GRANEL	486.439 TON/MET.	2.514.970 TON/MET.
LIQUIDA	2.175.122 TON/MET.	1.537.102 TON/MET.
TOTALES	3.019.991 TON/MET.	4.209.036 TON/MET.

Total movilizado: 7.229.027 toneladas métricas.

En este caso, el gran total de carga movilizado en los puertos para el tráfico de cabotaje alcanzó a 7.229.027 toneladas métricas, lo que corresponde a un 47,62 % del cabotaje nacional.

La Zona Centro-Sur cubre desde la Quinta a la Novena Región, incluyendo la Región Metropolitana y se caracteriza por la gran con-

centración de población (11.113.348 habitantes) y por ser el centro productor y distribuidor de bienes, servicios y productos manufacturados más importantes del país.

Se dice que es la zona corazón de Chile y ella recibe la mayoría de las materias primas que se transforman en productos terminados para el uso

y consumo del país o la exportación. En la estadística destaca el embarque de productos refinados de combustible en Quintero y San Vicente. Aún cuando el movimiento de carga general es cercano al medio millón de toneladas métricas, esta es una cifra que aún se considera baja, siendo evidente que está afectada por la competencia del transporte terrestre.

Consecuente con lo expuesto y dada la

interdependencia y complementariedad de recursos entre las distintas regiones o zonas, podemos apreciar que el comercio marítimo vuelve a contribuir al proceso integrador de una gran parte del país y ello se logra gracias al tráfico de cabotaje.

En la Zona Austral, por su parte, la estadística nos señala el siguiente movimiento de carga para cabotaje en sus puertos:

TIPO DE CARGA	EMBARCADA	DESEMBARCADA
GENERAL	256.176 TON/MET.	431.680 TON /MET.
GRANEL	1.572.677 TON/MET.	0 TON/MET.
LIQUIDA	887.565 TON/MET.	111.838 TON/MET.
TOTALES	2.716.418 TON/MET.	543.518 TON/MET.

Total movilizado: 3.259.936 toneladas métricas.

El gran total de carga movilizado para el tráfico de cabotaje en este caso alcanzó a 3.259.936 toneladas métricas, lo que corresponde al 21,47 % del cabotaje nacional.

Las características y configuración geográfica insular de este territorio y la casi ausencia de rutas camineras, nos señala en forma evidente que esta zona depende vitalmente del transporte marítimo y su único y más importante medio de vínculo es a través del tráfico de cabotaje, que le permite el necesario intercambio de productos, el traslado de cargas hacia y desde otras zonas y la propia integración inter e intrarregional.

La particularidad mencionada de que prácticamente toda la carga se traslada por vía marítima por ausencia de caminos, se refleja en forma inmediata al comparar el movimiento de carga general con respecto al de la Zona Centro-Sur. La diferencia es notable y es 172.462 toneladas métricas mayor, es decir, un tercio más que la zona que cubre desde la Quinta a la Novena Región, y en circunstancias que su población es de, prácticamente, 10 millones menos de habitantes. Asimismo, aquí se observa un cabotaje regional

con características propias, que serán planteadas por otro expositor más tarde.²

Otro aspecto interesante que avala la importancia del cabotaje, como factor de integración nacional, es el alto volumen de carga granel de caliza y carbón, que se traslada desde esta zona austral a las zonas industriales de Talcahuano y Tocopilla, respectivamente.

Las Zonas Antártica e Insular Pacífico, presentan las siguientes estadísticas en movimiento total de carga:

- Zona Antártica:	Insular Pacífico:
22 tons. mtcas.	9.037 tons. mtcas.

En relación a las zonas Antártica e Insular Pacífico, es notorio que el volumen de carga obedece sólo a la necesidad de subsistencia y al abastecimiento requerido para satisfacer necesidades básicas de la población y de la industria del turismo.

² Se refiere a la exposición del Sr. Eduardo Salazar Retamales sobre ARMASUR, Asociación de Armadores del Sur, que agrupa al cabotaje de Puerto Montt al sur.

Aquí, en los territorios más alejados, des poblados y de escasos recursos explotables, se presenta el ejemplo clásico, en donde el tráfico de cabotaje contribuye en forma vital, convirtiéndose en el factor integrador por esencia mediante una efectiva presencia que otorga posibilidad de desarrollo y de seguridad en un contexto estratégico nacional.

Un análisis general de las estadísticas presentadas, nos indica que el servicio de cabotaje en carga de graneles y líquidos se encuentra regulado, estable, productivo y ventajoso, destacándose que los volúmenes de carga normalmente se manejan en terminales especializados, lo cual facilita enormemente su distribución. Sin embargo, el servicio de cabotaje de carga general, se aprecia débil y con pocas expectativas de superación. Esta debilidad se hace cada vez más notoria por cuanto una línea de transporte regular requiere de una estabilidad en los volúmenes de carga a transportar, de una regularidad en el tiempo y de una demanda de fletes en ambos sentidos, condición que se hace difícil en nuestro país por la baja densidad de las poblaciones extremas, la escasa actividad interna en algunas regiones y, sobre todo, por la alta competencia que presenta el transporte terrestre en las regiones que recorre el sistema carretero longitudinal.

Un ejemplo que refleja esta realidad es el siguiente: desde el puerto de Valparaíso salen en cabotaje de carga general al norte sólo 4.000 toneladas/año, mientras que a isla de Pascua, con sólo 2.774 habitantes, se transportan 3.200 toneladas/año, a Punta Arenas 95.000 toneladas/año y a otros puertos de la zona sur 10.000 toneladas/año. El efecto de la carretera longitudinal y los camiones es evidente.

Cabotaje y Seguridad Nacional.

Quisiera referirme brevemente a este tema.

Hemos señalado que la configuración geográfica de nuestro país, su extenso litoral de 2.665 millas náuticas y la necesidad de transportar materias primas y productos manufacturados desde las zonas de producción hacia los centros de consumo o a los puertos de exportación, constituyen factores determinantes en la generación de un cabotaje variado y competitivo, que a su vez permita una intercomunicación

entre las distintas regiones o zonas geográficas, posibilitando con ello la integración y desarrollo nacional. Sin embargo, a veces, por distintas razones, no se entiende la importancia de este vital tráfico marítimo que es el cabotaje.

La real trascendencia del transporte marítimo de cabotaje, se comprende y pasa a ser un tema recurrente, cuando se presentan catástrofes, tales como terremotos o temporales, atentados o accidentes, los cuales destruyen o dañan seriamente el vulnerable, costoso e indefenso sistema carretero longitudinal, lo cual interrumpe las comunicaciones terrestres por varios días dejando aislado al país en tantos sectores incomunicados entre sí, como cortes o daños en los caminos o puentes se presenten.

Es en estas ocasiones, en los momentos difíciles, cuando las correspondientes autoridades, los medios de comunicación y la opinión pública se recuerdan del tráfico de Cabotaje, por cuanto éste se transforma en el único medio de transporte masivo disponible para superar las emergencias y satisfacer la demanda de trasladar en forma impostergable las cargas desde el centro del país, que son vitales para la subsistencia de las poblaciones que han quedado aisladas.

Es que no puede ser de otra forma, porque el transporte marítimo es el sistema natural de enlace que nuestro país tiene a su disposición.

Lo mismo ocurre cuando se presenta otro tipo de emergencia, en que el tráfico marítimo de cabotaje nuevamente juega un papel importante, como en el caso de un conflicto bélico que daña la infraestructura carretera nacional, o un boicot comercial o una huelga de camioneros.

Al respecto, la Ley de Navegación N° 2.222, en su artículo 98, especifica que los buques nacionales y sus dotaciones "se incorporarán al servicio activo en caso de guerra. Lo mismo podrá ocurrir en caso de conflictos internacionales que amenacen la seguridad del país, conmoción interna, calamidad pública, motín, paralización del transporte marítimo que afecta la normalidad de este servicio o cualquier otra emergencia, debidamente calificada por el Presidente de la República". Es necesario además indicar que el transporte marítimo es la única actividad comercial nacional a la cual se le exige explícitamente que las dotaciones de sus buques sea el 100 % chilena (art. 14 de la Ley 2.222).

En cualquier contingencia los buques que siempre están disponibles para cumplir con las vitales tareas de unir marítimamente al país son

las naves destinadas exclusivamente al cabotaje, pues gran parte de las dedicadas al comercio exterior estarán navegando en mares lejanos y demorarán días cruciales para recalar y estar disponibles en los puertos nacionales.

En síntesis, mientras mayor sea el número de naves dedicadas al cabotaje, la Armada Nacional, a través de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante Nacional que es la responsable de su movilización, dispondrá de mayores posibilidades para contar con transporte marítimo adecuado en cantidad y oportunidad para afrontar las contingencias que afectan a la seguridad nacional.

Normalmente ha ocurrido que una vez resuelta la situación de emergencia, el cabotaje cae en el olvido, sometiéndose a las realidades administrativas que le hacen difícil competir con los otros sistemas de transporte.

En este sentido, quisiera aclarar que coincido plenamente con todos aquellos especialistas en la materia en cuanto a que los sistemas de transporte son complementarios y unos tienen ventajas comparativas con respecto a otros, en razón de su característica y modo de empleo, en distancias a recorrer, por el servicio que prestan y por las facilidades de tipo administrativas que las autoridades relacionadas le han permitido. El transporte integrado es una realidad y constituye un desafío implementarlo en forma ventajosa.

Evolución del Cabotaje.

En el gráfico adjunto, se puede apreciar que el volumen de carga transportado por el cabotaje se ha mantenido constante en los últimos 10 años, con un mejor comportamiento en determinados años, debido principalmente a una particular mejoría económica del país, especialmente de los centros productores de recursos mineros y forestales.

La disminución del año 1993 también encuentra su explicación en que las plantas de poder de CODELCO en Tocopilla, adquirieron carbón del extranjero de mejor calidad y más barato, con lo cual afectó la estadística de cabotaje, que pareciera quedarse estancado en el tiempo, entre los 7,5 millones y 8,0 millones de toneladas de carga transportada.

Al observar las estadísticas del volumen de carga transportado por el tráfico de cabotaje, éste aparece con señales de estancamiento con tendencia a disminuir aún más su participación en el sistema de transporte y en la actividad económica nacional.

Ante tal evidencia, surge la natural interrogante del porque le ocurre esta situación al cabotaje, cuando en forma persistente se ha demostrado que históricamente, por imposición geográfica y por ventajas comparativas, el transporte marítimo en Chile es el sistema más conveniente para movilizar carga en el ámbito nacional, además de constituir un factor de integración, de desarrollo y de seguridad nacional de gran trascendencia para nuestro país.

Interesante dilema que no tiene claras explicaciones y requiere algunas respuestas.

No hay ninguna duda que por la importancia mencionada, el cabotaje en Chile debe ser impulsado y fortalecido.

He aquí algunas ideas que he reunido durante la preparación del trabajo, que espero sean un aporte útil en relación al cabotaje como factor de integración nacional.

Durante los últimos años, se ha analizado reiteradamente el problema de capacidad de mover mayores volúmenes de carga, mediante el empleo de buques roll on-roll off y portacontenedores, llegándose a la conclusión de que la alternativa más rentable sería la construcción de terminales RO-RO en determinados puertos del país, que faciliten el flujo de las naves de cabotaje del tipo de transbordadores, los que podrían embarcar camiones y pasajeros para realizar, por vía marítima, tramos longitudinales superiores a los 400 ó 500 kilómetros. Con ello se lograría un sistema integrado altamente ventajoso, con beneficios para las distintas regiones, especialmente la zona norte, en donde las condiciones meteorológicas y estado de mar normalmente favorecerán un tránsito seguro.

Este tipo de cabotaje favorecería la integración regional en cada una de las zonas mencionadas, posibilitando que las diferentes regiones se desarrollen y fortalezcan con una distribución más armónica de los habitantes y un grado de actividad acorde a las potencialidades y a la capacidad productiva característica de cada una de ellas.

Posiblemente, la Junta de Adelanto de Arica y las comunidades de Iquique apoyarían con toda

su fuerza la posible materialización de este cabotaje con transbordadores, al más puro estilo europeo o como es el caso de transporte de cabotaje regional en nuestra zona austral.

Hace un par de semanas, tuve el privilegio de asistir a una conferencia expositiva del Proyecto Bío-Bío, que consiste en determinar la factibilidad de hacer navegable el río Bío-Bío desde el pueblo de Nacimiento hasta el puerto de San Vicente, cubriendo una distancia de aproximadamente 150 kilómetros, con una proyección invaluable de transporte fluvial para el traslado de la voluminosa carga que produce en esa zona la industria forestal, todo lo cual, en la actualidad se hace por caminos angostos, difíciles de mantener y de gran costo. En esa oportunidad, recordé lo importante que puede ser esta otra forma de transporte.

El "Cabotaje Fluvial" es una idea que un grupo de ingenieros y emprendedores empresarios de Concepción están proponiendo e impulsando para agregarse al existente cabotaje fluvial en el río Maule en Constitución y en el río Calle Calle en Valdivia-Corral.

Este es un ámbito del transporte muy interesante, poco conocido, del que ni siquiera hay estadísticas, pero que estimo puede representar un complemento valioso al cabotaje marítimo.

Otra idea que pareciera cobrar importancia y respetando el marco de un adecuado equilibrio entre desarrollo y seguridad nacional, es la posibilidad de que los puertos chilenos de la zona norte, como Arica, Iquique, Tocopilla y Antofagasta puedan atender importantes volúmenes de carga proveniente del hinterland latinoamericano para acceder al océano Pacífico, tales como la producción de Bolivia, Brasil y el Norte de Argentina, empleando para ello almacenes extraportuarios y explotando los beneficios del Convenio Internacional de Transporte Multimodal.

Si ello ocurriese, los caminos y ferrocarriles transversales vincularían dichos países con nuestros puertos, que se transformarían en verdaderos polos de desarrollo, para exportar productos o para derivarlos a otros puertos nacionales más al sur, generando un expectante tráfico de cabotaje que también serviría en sentido inverso a productos nacionales de exportación al Cono Sur.

Lo mismo ocurriría en forma inversa en el tráfico exterior, es decir, las cargas provenientes del exterior para esos países de la zona corazón de

Sudamérica podrían recalar a cualquier puerto mayor de nuestra zona centro-sur y desde allí, a través del cabotaje, se podría redestinar a puertos que tienen acceso a las vías terrestres de comunicaciones, que nos enlazarían con el hinterland mencionado.

Esta posibilidad podría generar una atractiva actividad marítima y contribuiría en forma importante al desarrollo de las regiones norteñas, en donde habría que, en beneficio de la seguridad nacional, afianzar más la presencia y soberanía chilena mediante un refuerzo poblacional coherente. En esta perspectiva, el tráfico de cabotaje tiene un papel importante que cumplir como factor de integración nacional.

En otro ámbito, quisiera mencionar que en las últimas décadas, con una profunda visión geopolítica se ha impulsado el desarrollo de la Carretera Austral, la cual ha permitido el poblamiento y explotación de extensas zonas que en la actualidad no son aprovechadas en esa región. Esta nueva posibilidad permitirá que se incorporen a la producción nacional recursos madereros, minerales, ganaderos, energéticos y pesqueros. Para su explotación, se necesitarán colonizadores y junto a ellos, los servicios de abastecimiento que esta posible explotación conlleve. Lo anterior requerirá de nuevos puertos para apoyar la penetración hacia el interior y de un tráfico de cabotaje para transportar los insumos y la producción de estas nuevas áreas generadoras de recursos hacia otros centros distribuidores o de consumo.

Nuevamente el cabotaje surge como factor trascendente de integración y desarrollo nacional y ese es un concepto que los empresarios navieros que operan en la Zona Austral conocen por experiencia y lo comprenden en toda su magnitud.

A manera de conclusión, quisiera reafirmar que el Cabotaje en Chile constituye, por definición, historia, geografía y evolución política, económica y estratégica, un factor trascendente y vital para la subsistencia, integración, desarrollo y seguridad nacional. Además posibilita con creces el fomento de la economía del país y asegura el bienestar de toda la comunidad nacional.

Quisiera terminar mi intervención haciendo referencia a una cita que el libro "El Poder Naval

Chileno”³ hace mención en sus últimas páginas y que corresponde al escritor y periodista don Carlos Silva Vildósola, quien escribiera un artículo denominado “Chile y el Mar”, aparecido en el Diario “El Mercurio” de Santiago, de fecha 31 de diciembre de 1916. En una parte de él, se expresa :

“No hay industria más necesaria, más nacional, más vigente para los chilenos, que la industria de los transportes marítimos y ninguna que les pague mejores sus sacrificios, que les remunere mejor sus capitales. Organizarla, protegerla, impulsarla por todos los medios, es el primer deber de todo hombre que algo tenga que ver con

los negocios políticos de Chile”.

Lograr que el tráfico de cabotaje se reubique en el sitio de privilegio que le corresponde a una nación con destino marítimo, constituye un verdadero y apremiante desafío para todos los estamentos públicos y privados que tienen relación con el transporte marítimo. Al no asumirlo, se corre el riesgo de que el cabotaje se debilite en el tiempo, lo cual afectará en forma trascendente en la integración nacional, seguridad del país y una irrecuperable pérdida en las posibilidades de desarrollo de nuestra nación.

¡ FORTALECER EL CABOTAJE ES INTEGRAR A CHILE !

³ “El Poder Naval Chileno”, Revista de Marina, Ed. Universitaria, Valparaíso, 1985, pág. 603.



Transbordador "Evangelistas", en Puerto Montt.

