

MODERNIZACION PORTUARIA: "UN DESAFIO PARA EL BICENTENARIO" *

"Mare Vitale Est"

Humberto Senarega Puga **



Introducción.

Las estadísticas disponibles indican que más del 90% del intercambio comercial del país se desarrolla por vía marítima y los especialistas coinciden en señalar que parte

importante del comercio mundial al inicio del presente siglo, seguirá incrementándose en la Cuenca del Pacífico.

Entre los países ribereños, Chile destaca por su privilegiada posición geográfica y lo que antes parecía una desventaja, hoy se ha transformado en una fortaleza que es posible capitalizar. Adicionalmente, nuestro país ha ido consolidando a nivel nacional, una conciencia que cada vez con mayor fuerza reconoce la trascendencia que para el desarrollo del país representa la actividad marítima y la importancia de aprovechar las oportunidades que se visualizan.

Percibiendo esta realidad, es que en la segunda mitad de los años noventa se dio impulso a la modernización del sector portuario nacional, mediante la promulgación de cuerpos legales que concretaran las aspiraciones de autoridades y empresarios. Las medidas dispuestas involucraron una serie de reformas en los principales puertos del país.

Por la trascendencia que representan las transformaciones emprendidas, su reper-

cusión en el acontecer nacional y su contribución al incremento de los Intereses Marítimos Nacionales, el presente trabajo, de acuerdo a las características del concurso, está orientado a describir resumidamente el escenario y los aspectos más relevantes relacionados con el proceso de modernización en desarrollo.

A través de las siguientes líneas se sintetizará en un lenguaje sencillo la evolución de la situación portuaria nacional y el contenido de algunos documentos incluidos en diversas publicaciones, a fin de comprender en mejor forma la situación actual, los efectos del marco legal vigente y los desafíos que esto representa, en los inicios del tercer milenio y en la víspera del Bicentenario de la Independencia de la República de Chile.

Las modestas aspiraciones del autor, sólo pretenden introducir al lector en un tema vigente y de trascendencia para el país, despertando adicionalmente el interés por profundizar en una materia que todo marino debe conocer.

El escenario de los desafíos.

Seguramente en los inicios del siglo XX la mayoría de las personas en el mundo no esperaba grandes cambios, incluyendo el ámbito de la actividad marítima. Sin embargo la historia nos muestra que precisamente en "los últimos cien años, se han producido más cambios que en todos los siglos anteriores".¹

* Ensayo realizado en Julio de 2000, ganador del Primer Concurso de Extensión Académica relacionado con Intereses Marítimos, auspiciado por la Liga Marítima y la Academia de Guerra Naval, para alumnos de dicho plantel.

** Capitán de Corbeta, Oficial de Estado Mayor.

1. Organización Marítima Internacional. Informe Primer Trimestre de 2000.

Hoy por el contrario, al iniciarse un nuevo siglo y también otro milenio, aún cuando no podamos predecir exactamente qué cambios ocurrirán, podemos visualizar ciertos avances en el ámbito marítimo, los cuales involucrarán al mundo y con seguridad a nuestro país.

La población mundial crecerá y por ende también lo hará la demanda por alimentos y otros bienes. Países como Chile continuarán desarrollándose y en ese proceso requerirán una mayor cantidad de materias primas para las industrias en expansión, más combustible para satisfacer estas necesidades y por lo tanto aumentará el intercambio comercial de productos. Como la tendencia indica, el transporte marítimo deberá satisfacer estas necesidades, considerando sus ventajas comparativas en cuanto a costos, volumen de carga, seguridad y respeto por el medio ambiente.

Los combustibles derivados del petróleo serán más escasos y de acuerdo a los avances tecnológicos, se abren "insospechadas interrogantes respecto a la energía solar, nuclear o alguna otra fuente por descubrirse".²

Tal como existirán buques más veloces, también crecerá el tamaño de los mismos, según se compatibilicen los aspectos económicos y logísticos. Adicionalmente los sistemas de control serán más complejos y la electrónica aportará innovación, exactitud y rapidez en estos procesos. La navegación será más tecnológica y segura, debido a la implementación de mejores ayudas automáticas, que asistirán las funciones de las tripulaciones. Las cartas electrónicas desplazarán a las de papel y a los compases magnéticos, dada su disminución de confiabilidad como ayuda radiogoniométrica.

Los enlaces satelitales en combinación con otros avances, optimizarán los sistemas de organización y control de tráfico, permitiendo además variar automáticamente los rumbos a fin de evitar peligros a la navegación y adoptar medidas de salvamento en forma casi instantánea. Indudablemente que los adelantos meteorológicos contribuirán a esta labor, al implementar mejores sistemas de predicción que disminuyan los riesgos de navegación por zonas peligrosas.

En el plano de las comunicaciones, es probablemente donde con mayor nitidez se aprecia una revolución tecnológica. Se ven lejanos aquellos años en que al zarpar las naves quedaban prácticamente aisladas y sólo una limitada capacidad de enlace radial era el nexo con tierra. Hoy la versatilidad de los sistemas y la globalización del



Buque turístico recalando a la bahía de Valparaíso.

Siguiendo el avance de los buques de pasajeros, las naves de carga serán más rápidas y en pocos años no nos sorprenderá contemplar velocidades superiores a los 50 nudos, lo que disminuirá los tiempos de traslado, haciendo más eficaz y competitivo el transporte marítimo.

2. Ibid 1.

mundo, tienen en las comunicaciones su máxima expresión. Un capitán con su buque en emergencia puede comunicarse simultáneamente con su dueño, armador y quienes lo socorren, lo cual contribuye a tomar mejores decisiones.

Quizás en el 2099, algún periodista describiría a los "viejos lobos de mar"³ de esos años, haciendo sus reuniones de camaradería y recordando con nostalgia sus largas estancias en los puertos del mundo. Probablemente contarían historias marineras que relatarían cómo eran los riesgos de antaño y las dificultades que les producía intentar ver un partido de fútbol de las Olimpiadas de Sydney 2000, en el Pacífico Sur, comprendiendo a las nuevas generaciones de marinos, porque carecen de emoción y atractivo en su trabajo.

El origen del cambio.

En el país, basados principalmente en el modelo económico imperante en la época, desde hace décadas la explotación, administración y desarrollo de todos los puertos estatales, se concentraba en manos de una sola entidad pública, la Empresa Portuaria de Chile (Emporchi).

A contar de 1981, se modificó la ley orgánica de Emporchi reestructurándose el sistema portuario, en el sentido de suprimir la operación exclusiva de la propia Emporchi al interior de los puertos estatales, permitiéndose a empresas privadas el libre acceso a la operación de servicios de movilización de carga.

Con la dictación de una nueva ley en 1990, se estableció en el sector privado la ejecución de los servicios de estiba, desestiba, transferencia y porteo, lo cual produjo libertad en los particulares, para elegir la empresa que les brindaría tales servicios. Con esto, Emporchi quedó limitada a cumplir tareas de almacenaje y administración de la infraestructura portuaria.



Vista de Valparaíso con sus almacenes pertenecientes a Emporchi, 1996.

Si bien es cierto las anteriores reformas contribuyeron a aumentar la productividad y elevar el rendimiento del sistema portuario estatal, las autoridades estimaron que el sistema multioperador implementado, no generó los incentivos de largo plazo esperados, para captar la inversión privada en infraestructura y tecnología. Esta evaluación concluyó en la necesidad de efectuar mayores transformaciones, a fin de incrementar las acciones que contribuyeran a lograr las metas propuestas.

La modernización portuaria estatal.

El aumento de la capacidad de las naves, la mayor rapidez de los tránsitos, la necesidad de disminuir los tiempos de operación en los puertos y la modernización de los elementos de transferencia de carga, son entre otros, algunos de los factores que originaron la modernización del sector portuario estatal.

Asimismo, la demanda por servicios que hagan más eficiente el empleo de los espacios y el equipamiento portuario, hicieron necesario crear las condiciones para atraer la inversión de capitales privados.

Al inicio de la década de los noventa, existía consenso internacional respecto de la importancia de "descentralizar los puertos y la urgencia con que debía hacerse".⁴ La com-

3. Expresión que se refiere a experimentados profesionales del mar.

4. Informe de la CEPAL 1991. "La Reestructuración de Empresas Públicas: El Caso de los Puertos de América Latina y el Caribe".

presión del problema indicado en el país, concitó el acuerdo entre los principales entes involucrados, a fin de materializar en una ley, una serie de iniciativas tendientes a concentrar en esta normativa, los principales aspectos para mejorar la administración de la actividad portuaria nacional.

¿Qué contiene la ley?

En 1997, con la promulgación de la ley N° 19.542 de Modernización del Sector Portuario Estatal (en adelante La Ley), se dio inicio a un proceso de transformación, cuyas principales disposiciones se pueden resumir en los siguientes aspectos:

- *Calendario referencial de inversiones.* En lo substancial establece un programa de inversiones en frentes de atraque, áreas conexas y bienes comunes de los puertos, los cuales pueden ser ejecutados por las mismas Empresas Portuarias o por particulares. El calendario, debe ser estructurado por dichas Empresas.

- *Planes maestros portuarios.* Elaborados por las mismas Empresas Portuarias, establecen un Plan Territorial en el que se delimitan las áreas marítimas y terrestres comprometidas. Esta planificación se orientará al desarrollo de puertos o terminales y eventuales ámbitos en que se desarrollarán las actividades, tales como la pesca, turismo o industria entre otras.

- *Regulación de la licitación.* Mediante el establecimiento de normas específicas, se regulan los procesos de licitación pública para el otorgamiento de Concesiones Portuarias en un plazo de hasta 30 años. Por otra parte se establecen los procedimientos para celebrar contratos de arrendamiento y el marco reglamentario en el que participarán las personas naturales o jurídicas incluidas en las sociedades que formen las Empresas Portuarias. Este aspecto es particularmente importante para la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante Nacional (Directemar), dado que a contar del

vencimiento de las actuales concesiones a favor de esta Dirección, éstas deberán ser renovadas por la propia empresa propietaria de los bienes portuarios.

- *Comité portuario.* A través de los instrumentos previstos, se crea un Comité Portuario de Coordinación de Servicios Públicos, para la coordinación de los órganos y autoridades de la administración del Estado, quienes deberán velar por la eficiencia de las actividades desarrolladas en los recintos portuarios. Adicionalmente, se enfatiza la necesidad de que estos funcionarios simplifiquen y agilicen los trámites para el mejor aprovechamiento de los medios disponibles. Todo lo anterior, con el propósito de evitar interferencias y duplicidad de funciones con los otros entes involucrados.

- *Planes de gestión.* Se determina elaborar Planes de Gestión Anuales, a fin de "promover la calidad y eficiencia en la gestión estratégica, operacional, económica y administrativa de las empresas, como asimismo el mejoramiento en la calidad de la prestación de los Servicios Portuarios".⁵ A su vez se le asigna al Ministerio de Transportes y telecomunicaciones la responsabilidad de "mantener una estadística unificada de los indicadores de gestión de las diversas empresas con el objeto de comparar su evolución".⁶

- *Actividades de empresas portuarias.* Mediante diferentes procedimientos, se adecúan las normas legales aplicables a las Empresas Portuarias creadas por La Ley. En términos generales, las empresas tendrán por objeto administrar, explotar servicios, desarrollar y conservar los puertos terminales y bienes que detenten.

Otras disposiciones.

Entre otras disposiciones, La Ley determina que los puertos y terminales administrados por las Empresas Portuarias sean de uso público y estén obligados a prestar servicios en forma continua y permanente, ya sea directamente o a través de terceros. Para cum-

5. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Informe de Gestión 1998.

6. Reglamento para la Elaboración de los Planes de Gestión Anual de Empresas Portuarias creadas por la Ley N° 19.542.

plir con lo anterior, las empresas podrán otorgar concesiones portuarias, celebrar contratos de arrendamiento o constituir sociedades anónimas abiertas, las cuales no podrán administrar y explotar los frentes de atraque. A su vez para cumplir con el objeto anterior, se dispone que los servicios de estiba, desestiba, transferencia de carga y porteo en los recintos portuarios, deben ser prestados por particulares debidamente habilitados. En cambio los servicios de almacenamiento y acopio podrán ser realizados por particulares o las citadas empresas.

Es importante destacar que las empresas tendrán la obligación de realizar directamente algunas funciones, tal como la coordinación de la operación de los agentes y servicios públicos que intervengan o deban intervenir en el interior de los recintos portuarios, de acuerdo con el Decreto Supremo que establezca las normas que rijan dicha relación. Esta actividad será desarrollada paralelamente a las facultades que la Ley de Navegación le entrega a la Autoridad Marítima, lo que representa una interferencia con las responsabilidades asignadas a la Directemar en relación con los recintos portuarios.

La normativa vigente declara transferible la concesión portuaria, como un todo, a quien reúna los requisitos legales para ser el concesionario.

Otro aspecto interesante lo constituye la regulación de las labores de movilización de carga en los frentes de atraque, en base a los sistemas multioperadores, es decir, mediante un sistema "de operación portuaria donde las distintas empresas de muellaje pueden prestar sus servicios en un mismo frente de atraque",⁷ salvo que la licitación pública se implemente en esquema de monooperador en ellos.

La Ley incluye una serie de definiciones legales, las cuales de alguna manera vienen a llenar un vacío existente o bien son creadas para satisfacer las necesidades que otorguen operatividad a la misma.

En otro plano, se debe consignar que La Ley no establece limitaciones relativas a la nacionalidad de las personas naturales o jurídicas que eventualmente exploten un frente de atraque, mediante la obtención de una concesión marítima, aún cuando sí existen en las actividades de estiba y desestiba.

Objetivos específicos de la modernización.

La Ley promulgada en 1997 representó la apertura a la inversión privada en puertos estatales, a través de concesiones para la operación de terminales portuarios y asimismo, mediante un ininterrumpido cronograma, la descentralización de Emporchi en diez empresas estatales autónomas.

Tal como La Ley lo expresa, "*Las licitaciones de concesiones a privados, buscan fundamentalmente incentivar la inversión en eficiencia, para atender en forma oportuna y mejorada la demanda de Servicios Portuarios, evitando que los puertos se transformen en un cuello de botella para el creciente comercio exterior*".⁸ Entre sus objetivos más importantes se pueden destacar los siguientes:

- *Licitaciones competitivas.* Mediante el fomento de la competencia transparente entre los diversos componentes, sobre la base de las mismas reglas para los principales puertos.
- *Frentes de atraque.* Uso intensivo de los Frentes de atraque, aumentando la capacidad física y operativa de los puertos.
- *Inversión privada.* Hacerla más eficiente y modernizar los frentes licitados a través de inversiones en tecnología, con el propósito de reducir las tarifas portuarias, los costos portuarios por efecto de la disminución de tiempos de espera de las naves y el ahorro de fletes debido a la recepción de naves de mayor tamaño.
- *Incentivar la competencia.* Velando por la sana competencia y promoviéndola entre terminales licitados y nuevos puertos. Por otra parte, protegiendo a los usuarios de discriminaciones en el Servicio Portuario.

7. Ley N° 19.542. Ministerio de Transportes y Comunicaciones Moderniza el Sector Portuario Estatal. 19-Dic.-97.

8. Ibid 7.

- *Calidad del servicio.* Asegurando la calidad del servicio a los usuarios, en términos de tiempos de espera y atención de naves.

La descentralización.

Durante 1998 se formaron diez Empresas Portuarias autónomas, con patrimonio propio y continuadoras legales de EMPORCHI, distribuidas en los principales puertos del país, organizadas en base a Directorios nombrados por el Presidente de la República y sujetas a las regulaciones del funcionamiento de Sociedades Anónimas. Dichas empresas son:

- Empresa Portuaria Arica.
- Empresa Portuaria Iquique.
- Empresa portuaria Antofagasta.
- Empresa Portuaria Coquimbo.
- Empresa Portuaria Valparaíso.
- Empresa Portuaria San Antonio.
- Empresa Portuaria Talcahuano-San Vicente.
- Empresa Portuaria Puerto Montt.
- Empresa Portuaria Chacabuco.
- Empresa Portuaria Austral (Opera en el puerto de Punta Arenas y el terminal de transbordadores de Puerto Natales).

Las empresas anteriores tendrán "duración indefinida y se relacionarán con el Gobierno por intermedio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones",⁹ para lo cual también se le han fijado sus funciones y responsabilidades.

El proceso de descentralización de la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI), constituyó la primera fase de la planificación. El término de esta etapa en diciembre de 1998, marcó la disolución de EMPORCHI.

Licitación de concesiones.

Mediante un proceso paralelo a la descentralización, a contar del último trimestre de 1998, se llevó a cabo la etapa de licitaciones de concesiones de frentes de atraque, administrado por los diferentes directorios de las

empresas portuarias. La situación de los frentes de atraque licitados al mes de Junio del presente año es la siguiente:

1999

- Frente de atraque N°1 del Puerto de Valparaíso; sitios de atraque N° 1-2-3-4-5.
- Terminal Norte del puerto de San Antonio; Muelle Panul.
- Terminal de Contenedores del puerto de San Antonio; Molo Sur.
- Puerto de Talcahuano - San Vicente.

2000

- Frente de Atraque N° 2 del puerto de Iquique; sitios de atraque N° 3 - 4.
- Terminal N°2 del puerto de Arica; sitios de atraque N° 1-2-3.

Efectos en la situación laboral.

Junto con la implementación de las disposiciones contenidas en La Ley, se estableció la jubilación anticipada de cierta cantidad de trabajadores y en otros casos, algunos de ellos se acogieron a un plan de retiro voluntario.

Durante el año 1999 se originó un conflicto en el sector de los trabajadores portuarios, quienes a raíz de la licitación de los puertos estatales sintieron amenazadas sus fuentes de trabajo. Ante esa realidad, se llegó a un acuerdo entre el gobierno y las principales representaciones sindicales, que en lo substancial involucró las siguientes acciones:

- Estudiar una solución para los trabajadores en estado de invalidez parcial o temporal.
- Promover un Proyecto de Ley para reemplazar el contrato del trabajador portuario eventual, por uno de mayor estabilidad laboral.
- Implementar un Programa de Fiscalización Preventiva de la normativa laboral.
- Establecer un Comité de Coordinación de Seguridad en los puertos.
- Desarrollar un Programa de Protección Social.

9. Ibid 7.

- Despachar un Proyecto de Ley que modifica el Código del Trabajo, eliminando la contratación de trabajadores portuarios bajo la modalidad de contrato y finiquito diario.
- Promulgar un nuevo Reglamento de Trabajo Portuario.

Reglamento de trabajo portuario.

El 24 de enero de 2000, se dictó el Decreto Supremo N° 90 del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, que fijó un texto refundido del Reglamento de Trabajo Portuario, el cual estableció los siguientes aspectos de interés:

- Sólo podrán desempeñarse como trabajadores portuarios aquellos que previamente hayan aprobado un curso básico de seguridad de faenas portuarias.
- La Autoridad Marítima deberá elaborar una base de datos computacional que individualice al trabajador y la fecha de aprobación de curso básico de seguridad de faena portuarias.
- La Autoridad Marítima otorgará a los trabajadores portuarios incorporados a la base de datos, un permiso de seguridad nominado e intransferible.
- Las empresas de muellaje deberán remitir a las Capitanías de Puerto, una nómina con los trabajadores contratados y que realicen un turno.
- La Autoridad Marítima efectuará el control de acceso a los puertos, a través de la verificación de la información contenida en la nómina a que se refiere el artículo precedente.

En lo general la mayoría de las medidas dispuestas ya se encuentran vigentes y controladas por la Autoridad Marítima.

¿Cuáles son los beneficios de la modernización?

Los beneficios de la modernización, derivados del proceso de transformación de los frentes de atraque licitados, se pueden

expresar en una disminución general de los costos portuarios, como consecuencia de los siguientes aspectos sintetizados:

- Reducción de tarifas portuarias.
- Mayor eficiencia y reducción de los tiempos de espera de las naves.
- Menor valor de los costos de transporte, debido a la posibilidad de atraer naves de mayor capacidad con menores tarifas de flete marítimo, en los frentes modernizados.



Modernización y ampliación de los recintos portuarios de Valparaíso, 1997.

"Mare Vitale Est".

Desde aproximadamente 1980 que la Administración del Estado viene desarrollando una estrategia económica basada en la aplicación de los principios del libre mercado, que favorece la iniciativa privada y define la función del Estado como subsidiaria.

En este contexto la apertura al comercio exterior y el intercambio comercial que ello concita, constituyen la base de la economía del país. Si continuamos en esta línea de razonamiento, comprobaremos que de acuerdo a las estadísticas, alrededor del 90% del la carga nacional movilizada emplea como medio de transporte la vía marítima, lo que a su vez representa alrededor del 75% del valor total de los bienes intercambiados.¹⁰

Consecuente con lo señalado, también podremos apreciar que las exportaciones de rubros tan importantes como la minería

10. Para ampliar información consultar Boletín Estadístico Marítimo, ediciones 1999 y 2000.

y forestales, así como las importaciones de vehículos y maquinaria pesada, son movilizados a través del mar.

La actual fisonomía de las Líneas de Comunicaciones Marítimas de Chile, posee un movimiento de naves que tienen como destinatarios más relevantes, los terminales marítimos ubicados en Asia y Europa, los cuales en conjunto concentran más del 70% de la valorización total de los productos enviados al exterior. Así mismo, Norteamérica, se ha transformado paulatinamente en el principal origen de las importaciones nacionales, las que equivalen hoy en día a más del 35% del valor total de los productos ingresados al país.¹¹

De los antecedentes apreciados, se deduce que existe una notoria "sensibilidad y dependencia del intercambio comercial del país, en relación a las Líneas de Comunicaciones Marítimas entre Chile y Asia - Oceanía, en conjunto con las que nos comunican con el canal de Panamá y la costa Oeste de EE.UU., a través del Pacífico".¹²

Como ejemplo ilustrativo se puede citar el caso de Asia. Hacia esta región se transporta el 40% de las exportaciones de cobre y se importa más del 50% de los computadores e insumos electrónicos y cerca del 60% de los vehículos de pasajeros, camiones y automóviles que llegan al país.

Por otra parte los acuerdos de la Convención sobre el Derecho del Mar (CON-VE-MAR), han originado un incremento de las disputas territoriales en aquellas áreas marítimas abundantes en recursos, lo cual se intensificará en la medida que la población mundial continúe creciendo y por lo tanto también lo haga la demanda por los bienes y productos.

En el Asia-Pacífico se estima que la "rápida sucesión de acontecimientos que se

ha dado en el Pacífico Sur es producto de un efecto dominó, en el que los primeros conflictos comenzaron a enviar a otros países señales de que ningún grupo racial es demasiado pequeño como para exigir su propia representación política".¹³ La inestabilidad continuará y China aparece como actor trascendente, que en la medida de no lograr acuerdos estables con Taiwán, constituirá una amenaza para los otros estados, quienes a su vez estarán concentrados en dirimir sus disputas en las aguas archipelágicas y litorales. Por otra parte, existen antecedentes que muestran a China "con inversiones portuarias claves a cada extremo del canal de Panamá, mediante acuerdos con empresas que incluyen una compañía controlada por el gobierno chino y un destacado multimillonario de Hong Kong fuertemente dependiente de Beijing, paralelamente existe una estrecha asociación con la Corporación Naviera Oceánica China que ha estado bajo la supervisión del Ejército de Liberación Popular chino por años".¹⁴

También existe un desarrollo de corredores bioceánicos entre las costas Este y Oeste de EE.UU., lo cual entre otras cosas podría indicar un cierto desinterés por el futuro del Canal, sin embargo por su valor estratégico es difícil de asumirlo. Sin lugar a dudas que la evolución de estas situaciones pueden tener proyecciones y consecuencias dignas de un estudio prospectivo más acabado.

Mención aparte merece las consecuencias que puedan tener los acuerdos entre Corea del Norte y del Sur, en la medida que los intereses de China, Rusia, Japón y EE.UU. no se contrapongan en esa área de interés.

"Los volúmenes de importación y exportación, es decir, el Transporte Marítimo, ciertamente son un elemento *VITAL* para la

11. Ibid 6.

12. Importancia de las Líneas de Comunicaciones Marítimas para Chile. Trabajo elaborado en la Academia de Guerra Naval en 1999, por los Capitanes de Corbeta Elio Corcuera M. y Juan Widow L.

13. Crisis en Pacífico Sur Tienen Trasfondos Comunes. Ximena Villalón Mussóns, "El Mercurio" de Santiago, 12 de junio de 2000.

14. Evolución de la Influencia del Poder Naval en el Siglo XXI. John Dowling.

economía del país"¹⁵ y por ende es indispensable asegurar su normal flujo. No se requiere un análisis profundo, para comprender los efectos que puede tener en Chile la interrupción del comercio exterior, hacia o desde las áreas señaladas en los párrafos anteriores. En ese caso, no tan sólo tiene incidencia en el desarrollo, sino en la subsistencia nacional con sus eventuales efectos económicos y sociales.

En el umbral del Bicentenario de la República de Chile, la modernización portuaria es coherente con la actual Política Nacional y representa parte esencial de los Intereses Marítimos de la nación.

Los desafíos para el bicentenario.

Como se ha visto el objetivo fundamental de La Ley de Modernización Portuaria, ha sido crear las condiciones para lograr una explotación más eficiente del sector portuario estatal, incentivando la inversión de privados en lo relacionado con infraestructura, tecnología y gestión, así como el desarrollo de mayores niveles de competencia al interior de cada uno de los puertos.

El panorama mundial actual, se encuentra dominado por el fenómeno de la globalización, los continuos avances tecnológicos y está regido por concepciones económicas liberales, en las que el comercio exterior es el sustento económico de muchos países. Luego pareciera ser el ambiente apropiado para consolidar las reformas puestas en práctica con La Ley.

Lo anterior constituye el mayor desafío para los actores involucrados, quienes al disponer de una legislación adecuada, deberán superar los inconvenientes o vacíos que eventualmente puedan producirse, a fin de materializar en el mediano plazo, los objetivos planteados en La Ley.

En este sentido, los objetivos de corto y mediano plazo para materializar las metas propuestas, se podrían identificar de la siguiente forma:

- Asegurar la protección del medio ambiente.
- Compatibilizar las responsabilidades y obligaciones de la Autoridad Marítima con las atribuciones y funciones de privados dispuestas en La Ley.
- Dar seguridad e independencia al país para su transporte marítimo.
- Minimizar el costo total del transporte marítimo.
- Minimizar la inversión de capital.
- Maximizar la recuperación del capital invertido.
- Maximizar el rendimiento de las instalaciones portuarias existentes.
- Ofrecer a las compañías navieras y consignatorios, las mayores posibilidades de un servicio de calidad, en términos de aumentar la velocidad de transferencia y reducir las mermas, daños y pérdidas de mercancía.
- Operar los puertos al menor costo posible.
- Optimizar el tiempo de estadía de los buques en puerto.
- Optimizar las relaciones laborales y promover la participación de los trabajadores con un nuevo método de diálogo.



La implementación de Megapuertos con verdaderos complejos de infraestructura.

15. "Entender el Cambio". Conferencia dictada por el Sr. Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Don Jorge Patricio Arancibia Reyes, el 6 de abril de 1999, en la Escuela de Guerra Naval de Argentina.

- Otorgar al recurso humano, estabilidad en su fuente laboral.

Sin lugar a dudas que el cumplimiento de los objetivos planteados, deberá tener presente el escenario internacional en el que cada vez con más fuerza se consolida la implementación de Megapuertos, verdaderos complejos de infraestructura, que concentran los servicios más variados y necesarios por el transporte marítimo. Así mismo, también se deberá considerar la tendencia a reforzar la estructuración de Alianzas Navieras y Logísticas, las cuales constituyen en cierta forma la base del futuro transporte marítimo.

Como marco del proceso en desarrollo, es importante tener como "faro"¹⁶ las palabras del destacado escritor Benjamín Subercaseaux, quien se refiere a nuestro país diciendo que *"Chile es una tierra de océano. O sea, un país que por su estructura y su posición geográfica no tiene mejor objetivo, ni mejor riqueza, ni mejor destino - más aún - ni otra salvación que el mar. Para el mar nació, del mar se alimentaron sus aborígenes, por el mar se consolidó su conquista, en el mar se afianzó su independencia, del mar deberá extraer su sustento y sin el mar no tiene sentido su comercio"*. No es casualidad que "navegando" por Internet, las encontremos como introducción de la información que la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante ofrece a la comunidad. Con especial acierto, Subercaseaux interpreta el destino de nuestra nación, cuya naturaleza marítima exige espíritu creativo, claridad, estabilidad de la legislación vigente, y una adecuada dosis de pragmatismo. A lo anterior debemos agregar la función de la Armada de Chile, institución que se encuentra comprometida en ambiciosos proyectos de renovación de su Poder Naval, cuyo rol es esencial en la defensa y seguridad de los Intereses Marítimos.

Estos serán los pilares sobre los cuales se construirá la modernización portuaria y se

enfrentarán con éxito los desafíos que nos presenta el Bicentenario de la Independencia de la República de Chile.

Conclusiones.

- La futura situación mundial, aparejada a un significativo avance tecnológico, contribuirá al crecimiento y perfeccionamiento de la actividad marítima mundial. En este contexto, el proceso de globalización impone a las empresas navieras optimizar su gestión, a fin de estar acordes a los nuevos escenarios que plantea la realidad internacional.

- La actividad portuaria nacional se regía por una legislación antigua que cumplió parcialmente con las metas propuestas y no generó los incentivos de inversión esperados. En 1997 se inició el actual proceso de modernización, a través de un cuerpo legal que concentró los principales aspectos relacionados con el mejoramiento de la gestión en la administración portuaria nacional. Los objetivos del proceso emprendido buscan incentivar la inversión y optimizar los servicios brindados en los puertos del país.

- La materialización de la nueva legislación ha incluido la implementación de una serie de reglamentos y disposiciones orientados a obtener beneficios mediante la reducción de los costos del transporte marítimo, optimización del rendimiento de las naves y por otra parte, una concentración de las recaladas en aquellos puertos eficientes y de menores costos de operación.

- Entre los efectos negativos producidos por la aplicación de La Ley, se incluyen algunos vacíos legales que se contraponen con las atribuciones entregadas anteriormente a la Autoridad Marítima, los cuales deberán ser subsanados en la medida que se materialicen las medidas dispuestas. Asimismo, la situación laboral de los trabajadores portuarios, también deberá ser estabilizada, sin perjuicio de las acciones que ya se encuentran vigentes.

- El desarrollo económico del país se sustenta vitalmente en el intercambio comer-

cial que se realiza por la vía marítima, debido a lo cual es esencial asegurar la normalidad del transporte marítimo y elevar su rendimiento, lo cual es coincidente con la Visión Estratégica de la Armada de Chile y sus proyectos en desarrollo.

- La trascendencia que tiene para la subsistencia y el desarrollo de Chile el comercio marítimo, plantea nuevos desafíos que tie-

nen, en la modernización portuaria, una importante expresión de la preparación para enfrentarlos. El cumplimiento de los objetivos planteados deberá tener presente las soluciones y tendencias mundiales, junto al análisis de la realidad particular del escenario nacional, a fin de vencer los obstáculos aparecidos y consolidar exitosamente el proceso emprendido.

BIBLIOGRAFIA

- Ley N° 19.542 del 19-Dic.-97. "Modernización del Sector Portuario Estatal".
- Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Informe de Gestión 1998.
- "El Mercurio" de Valparaíso. Artículos varios 1998-1999 y 2000.
- "Normas para la coordinación de los órganos de la administración del estado relacionados con actividades que se desarrollen dentro de los recintos portuarios (Diario Oficial del 04-Sep.-99).
- Reglamento para la elaboración de planes de gestión anual de las Empresas Portuarias (Diario Oficial del 23-Oct.-99).
- "Importancia de las Líneas de Comunicaciones Marítimas para Chile". Trabajo elaborado en la Academia de Guerra Naval en 1999, por los Capitanes de Corbeta Elio Corcuera Miranda y Juan Widow Lira.
- Empresa Portuaria de Valparaíso. Memoria Anual 1999.
- Archivos de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático de la DIRECTEMAR.
- Informe de la CEPAL 1991. "La Reestructuración de Empresas Públicas: El Caso de los Puertos de América Latina y el Caribe".
- Reglamento de Trabajo Portuario. D.S. N° 90 del Ministerio del Trabajo y Previsión Social (24-Ene.-2000).
- Organización Marítima Internacional. Informe primer trimestre de 2000.
- Boletín Estadístico Marítimo, ediciones 1999 y 2000.
- Evolución de la Influencia del Poder Naval en el Siglo XXI. John Dowing.
- Internet www.directemar.cl.
- "...A Través del Mar". Concepto Estratégico de la Armada de Chile.

