

EL TRANSPORTE MARÍTIMO

En el Comercio Exterior de Chile.

*Ricardo Claro Valdés**

Cuando el hombre aprendió a navegar hizo posible el intercambio a través del mar. Es cierto que el desarrollo del comercio exterior por vía marítima fue lento, demorando muchos siglos.

Es que el cambio tecnológico en el transporte marítimo fue lento. Primero fue el bote a remos. Después la embarcación a vela que se usó hasta la década de los años 30 del siglo pasado. Recordemos, por ejemplo, que hasta esa época venían grandes veleros de Europa a cargar salitre chileno, cruzando por el cabo de Hornos. En el siglo XIX se desarrolló el motor a vapor, producido fundamentalmente por la combustión de carbón (también a leña) que se mantuvo hasta la introducción del motor a petróleo.

Este cambio tecnológico, hizo posible aumentar paulatinamente la dimensión de las embarcaciones, la capacidad de carga, la velocidad, tener una mayor seguridad en la navegación y una baja en los costos. La invención de los contenedores también ha facilitado mucho el transporte y ha reducido, también, los costos en forma considerable.

La ubicación geográfica de Chile lo hace muy dependiente del transporte marítimo para desarrollar su comercio exterior.

Por eso las restricciones impuestas por España, durante el período colonial o indiano, en que existía un monopolio en beneficio de la metrópoli, restringiendo en gran medida las posibilidades de un comercio más abierto, limitándose éste a intercambios con aquella y con los virreinos hispanoamericanos lo que obviamente redujo el crecimiento económico. El monopolio español también dio lugar al contrabando, que practicaban barcos ingleses, franceses y holandeses.

Hoy, aproximadamente dos tercios del comercio mundial, se efectúa por vía marítima. Esto está aumentando con el desarrollo impresionante de China. Hay que destacar que un porcentaje muy alto del comercio europeo se hace por vía terrestre y navegación fluvial. Sin este factor, el porcentaje del transporte marítimo sería mucho mayor.

El comercio internacional crece, como promedio, al doble de la velocidad de crecimiento del producto geográfico bruto mundial. El crecimiento en China es aún superior.

La globalización aumenta notablemente la demanda por transporte marítimo.

Debo afirmar también que los cambios tecnológicos en el transporte marítimo constituyen, por otra parte, uno de los pilares de la globalización, junto a los cambios espectaculares producidos en las comunicaciones y los sistemas de información.

Además debo señalar que el transporte marítimo es, tal vez, la actividad económica más globalizada.

Voy a poner un ejemplo, tomado de la operación de la Compañía Sud-Americana de Vapores, compañía que presido desde 1988.

- CSAV, compañía chilena, opera a través de un contrato de "charter" o arrendamiento;
- un barco de propiedad alemana;
- construido en Polonia;
- que tiene registro y bandera de Chipre;

- operado por un capitán nacido en la India, contratado a través de una sociedad de Hong Kong, y tripulación chilena;
- el barco está asegurado en compañías de seguro francesas, a través de agentes estadounidenses;
- y los otros riesgos (P & I), a través de una mutual noruega.
- Transporta carga holandesa desde Rotterdam a San Antonio, cuyo terminal de contenedores está dado en concesión a Stevedoring Services of America, CSAV e International Finance Corporation (IFC), filial del Banco Mundial.

En el caso de Chile, la CSAV es, indudablemente, la empresa más globalizada de Chile. Navega en todos los mares y recalca en todos los continentes. Tiene oficinas regionales en New Jersey, EE.UU. de A.; Hamburgo; Sao Paulo; Hong Kong. Agencias propias en numerosos países, incluyendo 9 en China.

Empleados de las más diversas nacionalidades. Capitanes chilenos, indios y mexicanos. Tripulaciones chilenas.

En Chile, con la apertura a la economía mundial iniciada en el Gobierno Militar, y con la globalización mundial que tomó impulso en la última década del siglo XX, se incrementa notablemente el comercio exterior chileno.

En 1971 las exportaciones más las importaciones, representaban un 16% del PGB. En 2002 aportaban un 51%.

La mayor parte de las exportaciones, entre 96% y 97% por volumen, salen de Chile por vía marítima. El porcentaje es menor si lo apreciamos por el valor FOB de los bienes y fluctúa entre el 86% y el 90%. (La razón es que los bienes de mayor valor pueden pagar un flete aéreo).

Si analizamos las importaciones por vía marítima, el volumen varía entre 71% y 59% y en valor varía entre 58% y 60% del total. La diferencia de porcentajes entre exportaciones e importaciones está determinada fundamentalmente por las importaciones de gas licuado que hacemos desde Argentina por gasoducto.

Peligros que afectan la seguridad de la navegación:

Piratería. No es un tema de novelas del pasado.

a) Existe en Brasil. Un barco de la CSAV fue asaltado en el puerto de Río de Janeiro, hace unos 4 ó 5 años. Los asaltantes se movilizaban en lanchas rápidas y se acercaron al barco por el lado contrario al puerto. Subieron a él y le robaron dinero y objetos personales a toda la tripulación.

b) Son famosos los actos de piratería en el Lejano Oriente, especialmente en el estrecho de Malacca-Singapur.

Actos terroristas. Se estima que estos actos, en el mar o en puerto, pueden aumentar en el futuro.

Han existido pocos incidentes mayores desde 1985, en que el barco de pasajeros *Achille Lauro* fue secuestrado por guerrillas palestinas. En el año 2000 hubo varios actos, siendo el más importante el ataque con explosivos al USS *Cole* de la Marina de los Estados Unidos, que dejó numerosos muertos y heridos y causó graves daños en el buque. Este año un petrolero francés fue dañado con explosivos.

A consecuencia de los actos terroristas del 11 de septiembre de 2001, el Gobierno de los Estados Unidos de América, en forma algo tardía, ha empezado a tomar medidas de seguridad relacionadas con el transporte marítimo, especialmente en lo que se refiere a los contenedores. Estas medidas, absolutamente legítimas, tienen preocupados a los navieros, por el alza de costos y demoras que pueden causar.

Lugares conflictivos.

- El estrecho Malacca-Singapur, ya mencionado en relación con actos de piratería.
- El Mar del Sur de China.
- Las aguas del archipiélago de Indonesia.

Todos estos lugares están fuera del alcance de nuestra Armada.

El Gobierno de Japón, entre otros, tiene mucha preocupación por este tema.

El canal de Panamá es, a mi juicio, un lugar de alto riesgo para posibles actos terroristas.

En el acto de iniciación del Mes del Mar 2002, en Iquique, me referí al tema al preguntar al Senador Fernando Flores, que fue uno de los oradores. Manifesté en esa ocasión que la seguridad del Canal estaba gravemente amenazada por la guerrilla colombiana, financiada por los narcotraficantes, señalando que la acción terrorista era relativamente fácil de realizar y que tendría un gravísimo efecto en el comercio de Chile.

Con mucha satisfacción he leído que el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Miguel Ángel Vergara anunció, en su discurso en la jornada realizada en Talcahuano, que dio inicio al Mes del Mar este año, que se hará próximamente un ejercicio denominado Panamax 2003. Participarán la Marina de los Estados Unidos de América, Panamá y la Armada de Chile, con el objeto de buscar medidas de protección del Canal ante eventuales ataques terroristas.

Recalcó el señor Almirante, que Chile era el cuarto usuario mundial del Canal.

Es muy importante esta decisión de la Armada, que estaba estudiando el tema desde hace algún tiempo, por los efectos gravísimos que un ataque de esta naturaleza podría provocar.

Por último no está demás expresar algo que he manifestado en otras ocasiones: pienso que los terroristas de Al Qaeda podrían aliarse con los guerrilleros colombianos, considerando la importancia estratégica del Canal. Esta hipótesis cabe dentro del concepto de globalización del terrorismo.

* * *

* Abogado y empresario. Presidente de la Compañía Sudamericana de Vapores S.A. Vicepresidente de la Fundación Mar de Chile. Ponencia presentada en el Seminario “La Marina en el Contexto del Comercio Seguro”, organizado por la Academia de Guerra Naval y la Universidad Diego Portales, Santiago 20 de junio de 2003.