



## Desde la independencia hasta nuestros días, la marina mercante ha sido un pilar en el desarrollo de Chile

Esta actividad tiene 207 años de trayectoria formal en nuestro país, tiempo durante el cual ha sido socio fundamental en la evolución económica de la nación, adaptándose a los cambios experimentados por el mundo.

La marina mercante de Chile nació junto con la independencia del país, si bien no hay un acto puntual que establezca el inicio de las actividades de este sector, fue en 1818 cuando esta actividad cobró relevancia para mantener la economía del territorio nacional.

Durante la Colonia, el comercio marítimo chileno estaba subordinado a las regulaciones de España. Los puertos de Valparaíso y Concepción eran claves, pero la activi-

dad era limitada por el monopolio comercial español y la prioridad dada a puertos como Callao, en Perú. Las embarcaciones locales, principalmente pequeñas, se dedicaban al cabotaje y al comercio con Perú, transportando productos como trigo, cueros y sebo. La piratería y los conflictos con potencias europeas como Inglaterra y Holanda dificultaban el desarrollo de una flota mercante robusta.

Con la independencia de Chile en

1818, la marina mercante se volvió indispensable para la actividad económica de la nación. La creación de la Armada Nacional, liderada por Lord Cochrane y otros, fortaleció la protección de las rutas marítimas.

Valparaíso se consolidó como el principal puerto del Pacífico sudamericano, especialmente tras el auge del comercio con Europa y Estados Unidos durante la fiebre del oro en California, entre 1848 y 1850. Barcos chilenos y extranjeros trans-

portaban trigo, harina y minerales.

En 1840, se fundó la Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV), una de las primeras empresas navieras de América Latina, marcando el inicio de una marina mercante moderna con buques a vapor. Sin embargo, la flota chilena era aún pequeña y dependía en gran medida de tripulaciones y barcos extranjeros.

### AUGE

Durante el siglo XIX se produjo un crecimiento significativo de la actividad, gracias a la exportación de salitre desde el norte de Chile, especialmente tras la Guerra del Pacífico, la cual otorgó a Chile territorios ricos en este recurso.

En esa misma línea, la marina mercante se benefició de la modernización de puertos como Iquique, Antofagasta y Valparaíso, y de la construcción de astilleros locales.

Empresas como CSAV expandieron sus operaciones, conectando Chile con mercados internacionales en Europa, Asia y América del Norte. Los buques a vapor reemplazaron gradualmente a los veleros. A pesar del avance, la marina mercante chilena enfrentaba la competencia de flotas extranjeras, como la británica, alemana y estadounidense, dominadores del transporte transoceánico.

Ya entrado el siglo XX, diferentes

hechos afectarían el transporte marítimo, como la Primera Guerra Mundial y la posterior crisis del salitre, a causa de la invención de sustitutos sintéticos, todo lo cual afectó gravemente a la marina mercante chilena, reduciendo la demanda de transporte marítimo.

Como consecuencia, el Estado chileno comenzó a intervenir más activamente en el sector, promoviendo políticas proteccionistas para fortalecer la flota nacional. Se crearon incentivos para la construcción naval y se regularon los fletes.

En 1960, se fundó la Empresa Marítima del Estado (EMPREMAR), con el objetivo de operar una flota estatal que garantizara el transporte de carga estratégica y redujera la dependencia de navieras extranjeras.

De igual forma la aparición de nueva tecnología permitió la construcción de buques más grandes y especializados, como graneleros y petroleros, para satisfacer las necesidades de una economía en crecimiento.

En el último tercio del siglo XX, durante la dictadura, se implementaron políticas neoliberales que transformaron la marina mercante. Se privatizaron empresas estatales como EMPREMAR y se eliminaron subsidios a la industria naviera.

La CSAV, que había crecido como una de las principales navieras de

América Latina, se adaptó al mercado global, enfocándose en el transporte de contenedores, siguiendo las tendencias del comercio marítimo. Sin embargo, la desregulación permitió que flotas extranjeras dominaran el cabotaje chileno, debilitando a los armadores nacionales. La marina mercante perdió peso estratégico frente a la apertura comercial.

Trascurrido ese periodo, la marina mercante chilena buscó equilibrar la competitividad en un mercado globalizado con la protección de intereses nacionales. La CSAV se consolidó como una de las mayores navieras del mundo en el transporte de contenedores, aunque enfrentó una crisis financiera en la década de 2010. El cabotaje sigue siendo vital para conectar el territorio fragmentado de Chile, especialmente en la Patagonia, donde operan ferries y buques especializados.

Los principales puertos han invertido en infraestructura para manejar el comercio con Asia, especialmente con China, el mayor socio comercial de Chile.

Desafíos actuales incluyen la descarbonización del transporte marítimo, la competencia global y la necesidad de modernizar la flota para cumplir con normativas ambientales.



Desde hace más de dos siglos, los buques que conforman la marina mercante de Chile han surcado los mares del mundo.

### Carga marítima crece en los puertos de la Región

La Región de Biobío es una de las zonas con logística marítima más importante del país. Según datos del Instituto Nacional de Estadísticas (INE) nuestra zona movilizó en sus puertos 2.173.071 toneladas hasta abril de 2025, con una variación positiva de 38%, considerando los anteriores 12 meses.

Lo anterior demuestra una recuperación del sector, tras las consecuencias dejadas por la pandemia a principios de la década. Desglosando las cifras actuales, el instituto señala que las cargas embarcadas al exterior fueron de 1.045.738 toneladas, con un crecimiento de 73,3%, con incrementos en los contenedores, los graneles y carga general.

Por su parte, la carga desembarcada del exterior fue de 694.644 toneladas, con un aumento del 19,1%.



La variación interanual de carga movilizada en los puertos del Biobío fue de 38% hasta abril de 2025.