

LA VENEZOLANA DE NAVEGACION

Salvador de la Plaza

B. 1961.34

(Especial para "El Nacional")

En febrero de 1.959, la Venezolana de Navegación (C.A.V.N.) y en relación a la acertada resolución del gobierno de oponerse al aumento de la tarifa de fletes propuesto por los consorcios navieros de la Conferencia del Caribe, expresó en su Carta N° 3: "Además, estamos en una etapa de la vida venezolana que reclama consecuencia con los intereses reales, a corto y largo plazo, de la Nación. Estamos justamente empeñados en fomentar los medios materiales para cimentar nuestro porvenir económico, trabajando desde ahora por hacerlo estable, próspero, definitivamente independiente. Uno de esos medios, de gran importancia estratégica, es el engrandecimiento de la flota mercante nacional, para que sea capaz en un futuro prudencial de movilizar toda la carga correspondiente a nuestro comercio exterior, tanto importación como exportación. Para ello hay que mantener una actitud de FAVORECIMIENTO de los intereses del país, sin que esto implique un debilitamiento de la estructura económica de la Empresa, sino todo lo contrario, su CONSOLIDACION y constante expansión. La decisión de mantener la tarifa actual -y de efectuar reducciones cuando la situación de los costos y la escala de operaciones lo haga posible- se ajusta perfectamente a esa aspiración de desarrollo". La realización de esos anhelos nacionalistas -hoy por muchas evidencias más exigentes que ayer- ha encontrado en los últimos meses serios obstáculos, entre ellos represalias exteriores y el creciente deterioro de la situación financiera de la CAVN, deterioro éste que han intentado aprovechar los que siempre se han opuesto a que Venezuela cuente con una flota propia que independice su desarrollo económico del yugo de consorcios navieros extranjeros. Sin examinar las causas que han provocado el deterioro y esquivando los correctivos, se han lanzado a poner en práctica las conocidas tretas de alarmar para so-pretexto de la incapacidad del Estado para administrar empresas, abogar porque la CANV, como ya lo lograron con las líneas internacionales de la LAV, pase a manos de la "empresa privada" fusionándola con la Grace Line en una especie de "VIASA" marítima. Despojar a Venezuela de los instrumentos que le permitirían construir y defender su economía nacional y que contra tantos tropiezos han venido forjándose, parece ser directiva que cobra impulso de semana en semana. ¿Para dónde vá el barco?. Los que recuerden el juego infantil que completen el verso con las correcciones apropiadas.

A diferencia de la LAV, el volumen de carga a transportar en sus unidades es el problema principal de la CAVN. Bodegas vacías o a medio llenar ocasionan pérdidas cuantiosas, por lo que todos los países y para propender al desarrollo de sus marinas nacionales han tomado medidas tendientes a asegurarles un volumen de carga conveniente. Por ejemplo, en América Latina Chile y Brasil establecieron que el 50% por lo menos de la carga de importación debía ser acarreada por barcos nacionales. Los Estados Unidos, no obstante su gigantesco desarrollo, no han renunciado a tomar medidas de protección, a las que por cierto se oponen drásticamente cuando son acordadas por uno de nuestros países, como luego veremos. "En julio de 1959 el gobierno de Eisenhower estableció un fuerte impuesto de exportación sobre el valor de sus mercancías que, con destino al Ecua-

dor, se transporten en barcos de bandera distinta a la estadounidense. En canto llano, lo anterior significa que la Flota Mercante Grancolombiana -empresa de la cual son propietarios el Ecuador y Colombia-, será desplazada, por los poderosos consorcios navieros norteamericanos, de una fuente de actividad vital para su desarrollo y quizás también para su existencia" ("La Gaceta", Bogotá, reproducida por "La Esfera", 31-7-59).

La CAVN en ese sentido no había recibido protección, dependiendo su volumen de carga de contingencias en las que sus propios medios tenían que jugar papel determinante. Los acuerdos oficiales sobre la conveniencia de que las importaciones de los organismos del gobierno fueran transportadas en barcos de la CAVN; las invitaciones a los importadores privados para que prefirieran los navíos nacionales, no pasaron de ser buenos propósitos sin resultados tangibles ya que los exportadores, aduciendo contratos previos con consorcios norteamericanos, excusaban atender los requerimientos de sus clientes. - La carga transportada por la CAVN, por esas causas, nunca llegó a ser estable, disminuyendo de año en año. Por fin, en febrero pasado, el Ministro de Fomento, por Resolución N° 331, acordó que para poder gozar una mercancía de exoneración de derechos arancelarios se requería fuera transportada por barcos de la CAVN. El consiguiente mayor volumen de carga mejoraría en mucho la situación, pero no sería suficiente, por lo que la Directiva de la CAVN, en su Informe a la Asamblea de Accionistas reunida en ese mismo mes de febrero, insistió en que debía lograrse del gobierno adoptara, además, medidas para que las mercancías sujetas a licencia previa fueran obligatoriamente transportadas en barcos de la CAVN, así como las amparadas por el llamado "aforo estadístico", es decir, maquinarias, piezas, para montaje de automóviles, etc. que pagan solo un bolívar de derecho por tonelada a fin de registrar clase y volumen de la importación.

Esa resolución con ser tan importante, por si sola no podía remediar el deterioro financiero de la Empresa, por una parte porque se perdió mucho tiempo en encarar el problema del volumen de la carga y, por la otra, porque en sus actividades normales se permitió que fueran acumulándose deficiencias y problemas que han debido ser resueltos desde hacía años. Su línea de barcos de Costa y Río, por ejemplo, que se justifica plenamente como servicio público, le ha ocasionado pérdidas de más o menos 3 millones por año. Sin embargo, esas pérdidas no le han sido repuestas por el Estado con el obligado subsidio. Así mismo, en los años 59 y 60 barcos de la CAVN fueron usados para transportar importaciones (arroz, azúcar, etc.) del BAP y para exportaciones de cemento a Centro América, con grandes pérdidas para la Empresa, las que tampoco el Estado reembolsó no obstante tratarse de servicios necesarios y justificados. Al hacer pesar sobre la Empresa esas pérdidas, se comprometió su estabilidad financiera. La ausencia de la más elemental coordinación de las medidas que se toman es una característica del momento presente, como si existiera un premeditado plan para que el aumento exagerado e injustificado de egresos conduzca a las empresas a un fracaso administrativo y fracasadas, el mal menor sea la entrega de las mismas a interesados extranjeros que como caimanes en boca de caño las están esperando para "salvarlas", para tragárselas con todo y pabellón.

El Export-Import Bank tiene por norma que los dólares de los empréstitos que otor-

ga deben ser gastados en los mismos Estados Unidos en la adquisición de maquinarias y artículos varios, debiendo ser transportados en barcos de bandera estadounidense. Recientemente el Congreso Nacional autorizó la contratación de un empréstito con ese banco por cien millones de dólares y en la respectiva Ley estableció: "Las divisas provenientes de dicho crédito se destinarán al pago de importaciones provenientes de los Estados Unidos, y en particular, maquinaria, equipos y material de transporte realizadas por personas de derecho público o de derecho privado, así como también, para cancelar obligaciones pendientes con el exterior causadas por importaciones anteriores del mismo origen", humillante imposición que antes de haber sido perfeccionada la contratación, ha tenido graves repercusiones en el volumen de carga de la CAVN, pues mercancías que conforme a la Resolución 331 debían ser transportadas en sus unidades, han pasado a barcos de los consorcios navieros norteamericanos, lo que desmiente el rumor de que la CAVN se había visto precisada a ceder a competidores navieros parte de su carga por no disponer de suficiente bodega para transportar toda la que le había caído por arte de magia. Si igual procedimiento se ampliara a los otros empréstitos, lo que no sería extraño ocurriera, el volumen de carga de la CAVN disminuiría en forma tan considerable que la existencia misma de la empresa estaría en peligro. -

No se exime a las Directivas de la CAVN de las responsabilidades que puedan caberle en el deterioro financiero de la empresa. Es este un aspecto que para poder emitir opinión se requiere disponer de documentación que no ha estado a nuestro alcance. ¿Cómo se explica que una empresa que en 1957 tuvo 16.694.452 bolívares de utilidades arroje pérdidas en 1960 por 11.705.298 bolívares?. Varias han podido ser las causas: disminución del volumen de carga, altos costos por reparación de unidades en malas condiciones, arrastre de pérdidas con las cuales no debía correr la empresa, deficiencias organizativas, burocracia "adicional", etc. que actuando conjuntamente provocaron una situación desesperada. La investigación de hechos es por tanto imperiosa para precisar las medidas con las cuales salvar a la CAVN.

Pero lo que no puede permitirse de ninguna manera es que con los trucos del Export Import Bank se ponga en peligro a la empresa, así como tampoco que se aproveche una "información confidencial" sobre la situación interna para montar todo un escándalo con el cual camuflar el propósito de que la CAVN pase a manos "privadas", se la fusione a la Grace Line, desaparezca como empresa controlada integralmente por el Estado y para defensa e incremento de los intereses nacionales. -

(1).- En solo la carga con puertos norteamericanos, la disminución fué de 354.999 toneladas métricas en 1957 a 194.873 en 1960.-