

198  
AÑOS



MARINA  
**MERCANTE**  
CHILENA



# CABOTAJE EN CHILE: MOMENTOS DECISIVOS



# QUÉ ES CABOTAJE

---

Según indica el artículo 3 de la Ley de Fomento a la Marina Mercante Nacional (la “Ley de Fomento”), se entiende por cabotaje 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.

Según RAE: Navegación que hacen los buques entre los puertos de un mismo país sin apartarse de la costa.



# MARCO LEGAL

---



## **Ley de Fomento a la Marina Mercante (LFMM)**

Artículo 3º.- El cabotaje queda reservado a las naves chilenas. Se entenderá por tal el transporte marítimo, fluvial o lacustre de pasajeros y de carga entre puntos del territorio nacional.....

## **Ley de Navegación**

Art. 98. Los capitanes y las dotaciones de todas las naves o artefactos navales forman parte de la Reserva Naval de la República, y se incorporarán al servicio activo en caso de guerra, calamidad pública u otra emergencia.....

Art. 100. En caso de emergencia nacional o internacional, previo decreto del Presidente de la República, se podrá tomar a su cargo la movilización de las naves mercantes y especiales....



# MARCO LEGAL - EXCEPCIONES

El artículo 3° de la LFMM, que reserva el cabotaje para naves de bandera chilena, fija casos de excepción dónde las naves extranjeras pueden participar en el cabotaje en Chile.

- **Licitación Pública:** Para volúmenes de carga mayores a 900 toneladas, se efectúa un llamado a licitación.
- **Permiso especial o waiver:** Para cargas iguales o menores a 900 toneladas, y que no exista disponibilidad de naves de bandera chilena. Tal autorización también se entrega en el caso del transporte de pasajeros.
- **Reputación de naves:** Permite considerar como chilenas las naves extranjeras arrendadas por empresas chilenas, siempre que esta reputación sea por un plazo no superior a seis meses y el tonelaje arrendado no exceda del 50% de los tonelajes propios de la empresa.



# EL CABOTAJE EN CHILE

---

En nuestro país, se identifican cuatro mercados relevantes dónde participa el cabotaje marítimo:

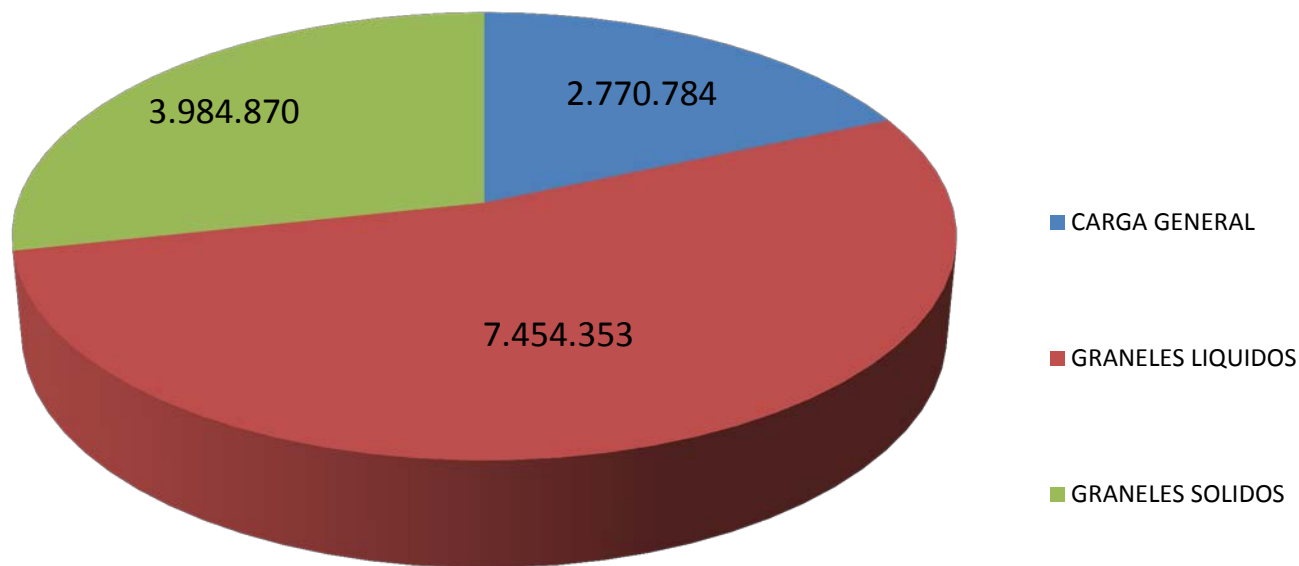
- Transporte de graneles líquidos.
- Transporte de graneles secos.
- Transporte de carga general.
- Cabotaje de conectividad en la zona Austral e insular.

Sólo la carga general compite con el transporte terrestre, **por tanto existiría espacio para aumentar la participación del cabotaje** en este mercado. Para el resto la demanda por el servicio marítimo no debiese variar en caso de bajar los precios de los fletes, tales productos sólo pueden ser transportados por este medio dado el volumen, la naturaleza del producto y las condiciones geográficas.



# EL CABOTAJE EN CHILE

Total cabotaje en Chile año 2014: 14.210.007 Toneladas





# EL CABOTAJE EN CHILE

Tonelaje transportado en cabotaje por tipo de carga 2014

PRODUCTOS	TIPO DE CARGA			TOTAL
	GENERAL	GRANEL	LÍQUIDA	
<b>QUÍMICOS</b>				
Aceites y grasas lubricantes			14.652	14.652
Ácido sulfúrico			1.703.718	1.703.718
Explosivos	125			125
Gas oil			133.985	133.985
Gasolina de aviación			313.217	313.217
Gasolina para vehículos	75		918.696	918.771
Parafina - kerosene			37.603	37.603
Petroleo bunker			31.354	31.354
Petroleo crudo			1.765.763	1.765.763
Petroleo diésel	67		2.121.789	2.121.856
Otros productos químicos N.E.P.	76		413.577	413.653
<b>Total</b>	<b>343</b>	<b>-</b>	<b>7.454.353</b>	<b>7.454.696</b>





# EL CABOTAJE EN CHILE

## Tonelaje transportado en cabotaje por tipo de carga 2014

PRODUCTOS	TIPO DE CARGA			TOTAL
	GENERAL	GRANEL	LÍQUIDA	
<b>MINERALES</b>				
Caliza		646.234		646.234
Carbón coke, carboncillo, hulla		1.794.517		1.794.517
Cemento	32.736			32.736
Cobre (blister, ánodos, catodos y otros)	182.666			182.666
Fosfatos, nitratos, fertilizantes		119.317		119.317
Hierro y acero		1.029.459		1.029.459
Sal		341.048		341.048
Otros productos mineros	259	8.907		9.166
<b>Total</b>	<b>215.661</b>	<b>3.939.482</b>	<b>-</b>	<b>4.155.143</b>
<b>ALIMENTICIOS</b>				
Aceites comestibles (oliva, palma, otros)	60			60
Girasol		15.504		15.504
Harina de soya		1.699		1.699
Harinas de pescados		28.185		28.185
Pescados	17.276			17.276
Otros productos alimenticios N.E.P.	544.609			544.609
<b>Total</b>	<b>561.946</b>	<b>45.388</b>	<b>-</b>	<b>607.334</b>
<b>DE TRANSPORTE</b>				
Automóviles	8.699			8.699
Bicicletas y partes	40			40
Camiones	180			180
Vehículos y maquinaria pesada rodante	5.418			5.418
Otros productos de transportes N.E.P.	147.351			147.351
<b>Total</b>	<b>161.688</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>161.688</b>



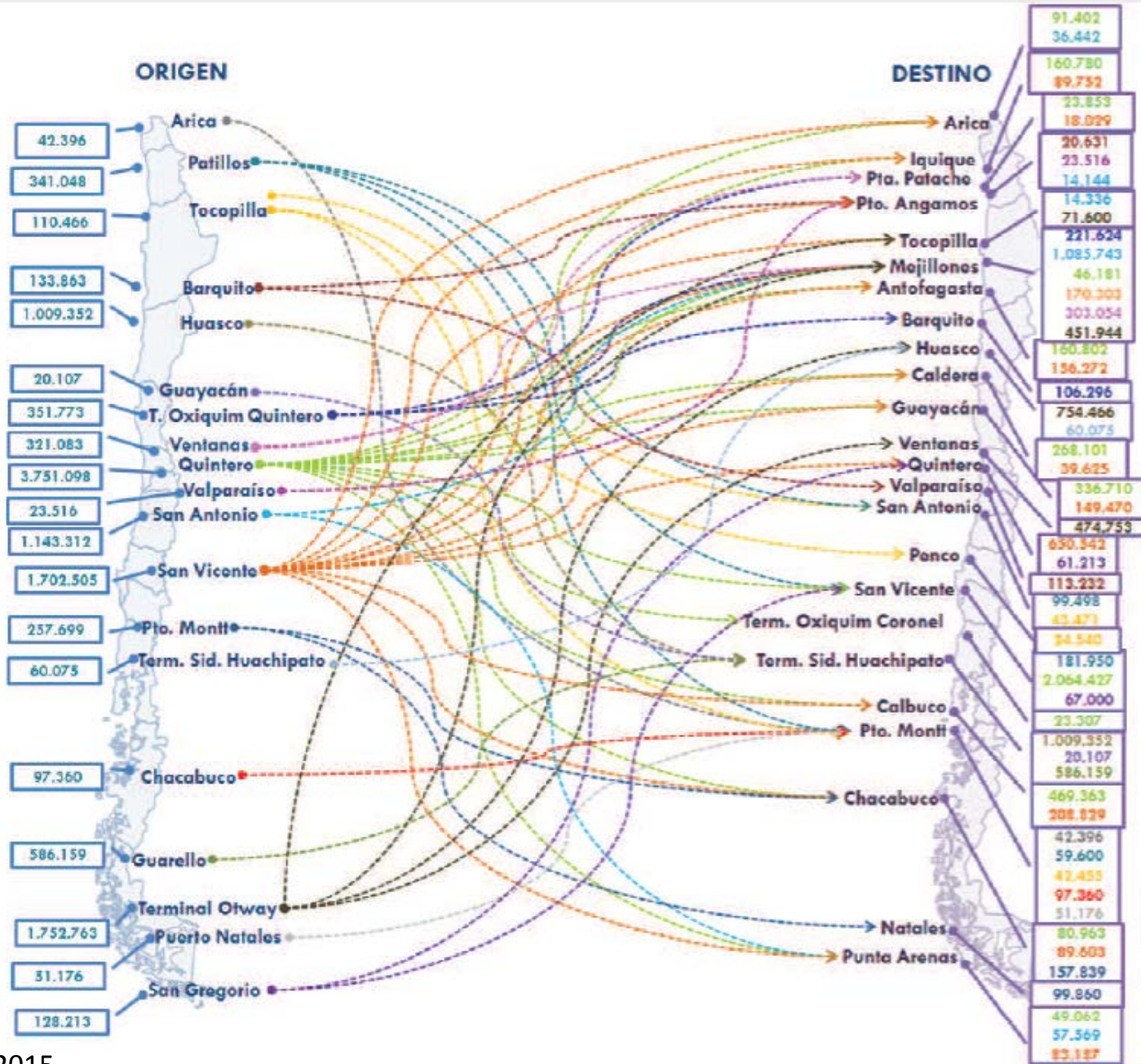
# EL CABOTAJE EN CHILE

## Tonelaje transportado en cabotaje por tipo de carga 2014

PRODUCTOS	TIPO DE CARGA			TOTAL
	GENERAL	GRANEL	LÍQUIDA	
<b>INDUSTRIALES</b>				
Estructuras metálicas (partes terminadas)	5.279			5.279
Fierro	17.674			17.674
Hierro y acero	183.470			183.470
Maquinarias y equipos	1.694			1.694
Materiales de construcción	18.440			18.440
Productos electrónicos y línea blanca	210			210
Repuestos de maquinarias y equipos	205			205
Otros productos industriales N.E.P.	625			625
<b>Total</b>	<b>227.597</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>227.597</b>
<b>AGROPECUARIOS</b>				
Arroz	10			10
Frutas (frescas o secas)	900			900
<b>Total</b>	<b>910</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>910</b>
<b>OTROS PRODUCTOS</b>				
Contenedores vacíos	22			22
Otros productos pecuarios o de otra naturaleza	1.602.618			1.602.618
<b>Total</b>	<b>1.602.640</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.602.640</b>
<b>Total</b>	<b>2.770.784</b>	<b>3.984.870</b>	<b>7.454.353</b>	<b>14.210.007</b>



# Tonelaje transportado en cabotaje por puerto 2014





# ***LAS PROPUESTAS DE CAMBIO***

---



## **1.- De pasajeros**

El año 2014, se presentó en el Senado una moción que pretende modificar la Ley de FMM, para autorizar el cabotaje de pasajeros a cruceros de bandera extranjera:

"...Las naves de pasajeros extranjeras podrán participar en el cabotaje, siempre y cuando su capacidad de transporte **sea igual o superior a 400 pasajeros**. Sólo se podrá efectuar cabotaje de pasajeros en naves extranjeras cuya capacidad de transporte **sea inferior a 400 pasajeros, cuando en la correspondiente ruta específica no exista disponibilidad de naves chilenas...."**



# ***LAS PROPUESTAS DE CAMBIO***

---

## **Consideraciones**

- Se argumenta un potencial crecimiento en la recalada de cruceros. Sin embargo, en la temporada 2015-2016 el negocio creció 35%.
- Se generarían distorsiones económicas desde el punto de vista de la libre competencia.
- No existen estudios que respalden la propuesta.
- La ley permite cabotaje de pasajeros a naves extranjeras por excepción.  
Artículo 11º LFMMN “En el caso de transporte exclusivo de pasajeros por naves mercantes extranjeras corresponderá a la Autoridad Marítima otorgar la autorización respectiva”.



# ***LAS PROPUESTAS DE CAMBIO***

---

## **Consideraciones**

- Proyecto no garantiza que naves extranjeras arriben a los **puertos**, ya que ellas pueden concurrir directamente a los puntos de interés turísticos, **sin traer ningún beneficio económico al país.**
- Las navieras nacionales –por los mayores costos tributarios y operacionales, serían menos competitivas con respecto a las extranjeras–, **se ocasionaría la salida de éstas del mercado, ocasionando el desempleo de los trabajadores directos e indirectos.**



# ***LAS PROPUESTAS DE CAMBIO***

---

## **2.- De carga**

A mediados de 2012, el Gobierno de la época ingresó al Parlamento un proyecto de ley de apertura a la reserva al cabotaje, el que finalmente no contó con apoyo parlamentario y fue **rechazado por unanimidad**.

Durante 2015, el MTT presentó una propuesta, que en términos generales, pretendía cambiar el concepto internacional de cabotaje, permitiendo una apertura unilateral. Se apoyaba la idea de generar mayor competencia en el mercado nacional mientras esta fuera en igualdad de condiciones.



# ***LAS PROPUESTAS DE CAMBIO***

---

## **3.- De carga año 2016**

Durante este año ha figurado en varias comisiones de productividad la idea de modificar el cabotaje.

### **a) Comisión Nacional de Productividad**

La medida N° 14 propone:

- Levantar restricción que prohíbe el cabotaje realizado por naves extranjeras.
- Igualar tratamiento tributario para naves extranjeras respecto de las nacionales.

**Propuesta similar a la ya rechazada el 2012 por unanimidad en Cámara de Diputados**





# ***LAS PROPUESTAS DE CAMBIO***

---

## **b) Comisión de Productividad, CPC.**

La medida N° 102 propone:

--Promover mayor competencia en el cabotaje.

**Medida a la cual la Asociación Nacional de Armadores, no se opone, muy por el contrario, le parece que va en el sentido correcto, mientras sea en igualdad de condiciones para todos.**



# LAS PROPUESTAS DE CAMBIO

## c) Ministerio de Transportes.

En conferencia de la Cámara Marítima, CAMPORT, realizada en abril del 2016, el Ministerio de transportes presentó lo siguiente:

### “FOMENTAR LA COMPETENCIA EN EL MERCADO DE TRANSPORTE MARÍTIMO NACIONAL...”

*“...levantando la restricción que prohíbe el cabotaje marítimo realizado por naves extranjeras y otorgándoles tratamiento tributario igualitario”. 21 medidas propuestas por la Comisión Nacional de la Productividad, presidida por Joseph Ramos*

El MTT está analizando las alternativas que, aumentando la productividad y la competencia, y recogiendo las preocupaciones de los actores, potencien el cabotaje.

Algunas áreas en análisis/discusión:

Facilidades para constitución de Empresa Chilena

Definición de cabotaje en casos específicos

Procedimiento de licitaciones

Mientras no se cambie el concepto, y sea en igualdad de condiciones



# ***LA APERTURA UNILATERAL***

---

La modificación al cabotaje que se ha propuesto, implica una apertura unilateral total del cabotaje a las naves extranjeras, lo cual, a su vez, generará:

- Cambios radicales que, afectarán a la MMN.
- Se afecta en consecuencia, el empleo y la libre competencia.
- Una disminución en los impuestos para el Fisco de Chile.
- Pone en riesgo la sustentabilidad de la MMN.
- La pérdida del know-how de 198 años de la MMN.
- Atenta contra la reciprocidad consagrada en la legislación chilena.



# LA BANDERA

El actual concepto de cabotaje avala la “reserva de carga” para naves de bandera nacional:

- Constituye el **principal estímulo** para abanderar naves en Chile.
- Modificar el concepto de cabotaje implica un incentivo, para que las naves **cambien el pabellón nacional por uno más conveniente** (un “pabellón de conveniencia”).





# LA BANDERA DE CONVENIENCIA

Las navieras que explotan rutas internacionales usan bandera de conveniencia:

- Disminuyen impuestos en sus países, matriculando naves en otros países para que enarboles “banderas de conveniencia”.
- Reducen costos, pagando la tributación legal mínima o, inexistente.
- Contratar trabajadores hasta un 20% mas baratos.
- Costo de mantenimiento de la bandera mínimo.
- Subsidios directos e indirectos en algunos países.





# CAPITAL HUMANO

Con la apertura al cabotaje de manera unilateral se pone en riesgo la sustentabilidad de la MMN, afectando la estabilidad laboral de más de 3.000 Oficiales y tripulantes, que al año 2014 se encontraban embarcados en naves de bandera nacional. Se debe considerar el empleo indirecto que genera la MMN, cercano a las 20.000 personas a lo largo de todo Chile.



- La carrera de Ing. en Marina Mercante, es la que tiene el **primer** lugar en empleabilidad en el país.
- Es la única que entrega un título 100% **internacional**.
- Los sueldos al egresar son muy **superiores** a la media del mercado.



# ***CAPITAL HUMANO***

La exigencia de bandera chilena en el cabotaje, afecta la estructura de costos de la provisión del servicio, el hecho de enarbolar la bandera chilena implica operar la nave con dotación 100% chilena, más cara que una extranjera, aleja la competencia.





# ***COSTO LABORAL***

---

La bandera chilena implica cumplir con las leyes laborales chilenas. **En una nave rigen las leyes laborales del país de la bandera** que enarbola. Esto genera costos que no aplican en el caso de que el servicio de cabotaje, sea provisto con una nave de bandera extranjera.

Para el caso de las naves de bandera extranjera, es uno de los casos en que **no se aplica la territorialidad** de la ley. De ahí que, se le dificulta al Estado de Chile poder fiscalizar el régimen de trabajo al personal embarcado en estas naves.





# ***COSTO LABORAL***

Según el informe de Quiroz, de diciembre del 2011, encargado por el Ministerio de Transportes:

- Para el caso de la pérdida de empleos por la apertura al cabotaje, si se mantienen en el mismo trabajo, sería con una remuneración inferior (la que impone la competencia internacional), entonces lo que ganan los clientes es lo que **pierden los trabajadores.**
- Se trata entonces de una transferencia entre nacionales y el beneficio social de la medida de apertura al cabotaje **es cero o negativa.**

**BENEFICIO DE LA MEDIDA APERTURA AL CABOTAJE = NULO**



# ***COSTO LABORAL***

- La movilidad de los factores productivos es baja, los Marineros Mercantes chilenos deberán adecuarse a las nuevas condiciones salariales que imponga la competencia internacional.
- Esta caída en los salarios de los marinos chilenos puede asimilarse a una **destrucción de capital específico**, capital que se generó al amparo de una legislación que protegía la mano de obra local, vía exigencias de bandera chilena.

**SE HA MENCIONADO QUE LA MEDIDA GENERARÁ PRODUCTIVIDAD  
...PARA QUIÉN?**



# LA LIBRE COMPETENCIA

La Fiscalía Nacional Económica (FNE) es la agencia nacional encargada de velar por la libre competencia.

- La ley N° 19.911 tiene por objeto promover y **defender la libre competencia en los mercados**. Los atentados contra la libre competencia en las actividades económicas serán prohibidos.
- La competencia desleal es definida como “toda conducta contraria a la buena fe o a las buenas costumbres que, por medios ilegítimos, persiga desviar clientela de un agente del mercado”. **Las distorsiones económicas que pudieren acaecer por la apertura del cabotaje, podrían configurar una competencia desleal**, en la cual las empresas nacionales no pueden competir en igualdad de condiciones con las empresas extranjeras.



# LA LIBRE COMPETENCIA

- Por último, la discriminación arbitraria en materia económica consiste **“en que el Estado y sus organismos no pueden discriminar en forma arbitraria en favor de una actividad, sector o zona determinada”**. Cuando el Estado establece las ventajas comparativas y competitivas a las naves extranjeras, discrimina a las empresas nacionales, las cuales no pueden competir en igualdad de condiciones en nuestro sistema económico.

Una empresa extranjera que quiera desarrollar una actividad productiva en un país determinado, deberá acogerse y ajustarse a las leyes y reglamentos propios del Estado donde pretende establecerse y desarrollar actividades.



## **LA SOBERANIA, ASPECTO POLITICO-ESTRATEGICO**

Los artículos 98 a 100 de la Ley de Navegación, otorgan la calidad de Reserva Naval a la MMN en caso de un conflicto o cualquier evento que afecte la seguridad del país.

Ejemplo de lo anterior se vivió durante el último evento del Volcán Chaitén, donde fueron las naves de la Marina Mercante las que rescataron a los pobladores. Sin MMN se pierde esa capacidad.





## **LA SOBERANIA, ASPECTO POLITICO-ESTRATEGICO**

También la Comisión de Innovación de Puertos y su Logística, convocada por el actual Gobierno, en su conclusión con respecto al tema del cabotaje, menciona lo siguiente:

”... Estos cambios deben armonizarse con la necesidad de que la Marina Mercante Nacional constituye una reserva estratégica, no sólo para casos de conflictos, sino también por el apoyo que puede brindar en situaciones de emergencia y catástrofes.”





## **LA SOBERANIA, ASPECTO POLITICO-ESTRATEGICO**

---

La Marina Mercante Nacional tiene la responsabilidad de asegurar las líneas de comunicación marítimas en el país y del comercio marítimo, tanto para pasajeros como para carga, independientemente de la conveniencia económica que la ruta pudiera tener.

De no existir MMN esta conectividad y comunicación marítima debe ser encargada a empresas de bandera extranjera que operen en el país, la cual no estaría asegurada, teniendo sólo un valor comercial para estas empresas.



# **LA SOBERANIA, ASPECTO POLITICO-ESTRATEGICO**

ENAP, CODELCO y ENAMI, son empresas estratégicas del país.

- Requieren de una cadena logística segura y confiable para llevar sus productos al resto del país, dado que existe una MMN segura y que satisface las necesidades, el Estado de Chile no proporciona el servicio ni lo tiene dentro de su línea estratégica.
- Sin naves de bandera nacional, la seguridad de esta cadena logística se podría ver vulnerada, quedando en manos extranjeras a la libre disposición de factores sólo económicos.





# EXPERIENCIA EXTRANJERA

En el caso de los países de América Latina, todos consideran reserva el cabotaje y tienen establecidas distintas medidas de fomento a sus Marinas Mercantes.

- En **Brasil**, los buques de pabellón extranjero pueden operar en cabotaje, siempre que sean fletados por una empresa brasileña.
- En **Colombia**, se permite a empresas extranjeras realizarlo, cuando las empresas nacionales no están en capacidad de hacerlo.
- En **Perú**, en los casos de inexistencia de naves propias, se permite el fletamento de naves de bandera extranjera para ser operadas, únicamente, por navieros nacionales.
- **Venezuela**, se permite en forma excepcional, un permiso especial a buques extranjeros, para efectuar cabotaje.



# ***EXPERIENCIA EXTRANJERA***

---

- **EE.UU**, la legislación federal reserva el transporte marítimo de mercancías y pasajeros a embarcaciones construidas, mantenidas, inscritas, de propiedad y con tripulación, de los EE.UU.
- En la **Unión Europea** (UE), el cabotaje es de libre prestación entre los Estados miembros, aunque manteniendo la restricción a buques que tengan una nacionalidad distinta a la de sus países comunitarios.
- **Australia**, permitió el cabotaje de naves extranjeras hasta el año 2012, fecha a contar de la cual se dio un plazo de 5 años para que naves extranjeras se pasaran al registro Australiano para poder hacer cabotaje.



# ***EXPERIENCIA EXTRANJERA***

---

- **Canadá**, posee un régimen proteccionista en cuanto al cabotaje, reservando esta actividad a buques con bandera y tripulación canadiense.
- **En Corea**, las políticas de cabotaje son reservadas a buques coreanos, sin embargo, empresas de transporte marítimo extranjeras pueden asociarse con empresas coreanas del mismo rubro, pero sólo pueden ser socios minoritarios.



# ***EXPERIENCIA EXTRANJERA***

---

Especial mención requiere **Argentina**, que raíz de la apertura al cabotaje que se hiciera a contar de los años 70, el año 2015 presentaron en el congreso una ley que pretende revertir por completo, potenciar y proteger a la Marina Mercante Argentina.

Los argumentos que mencionaron son:

- La medida **no obtuvo los resultados deseados** y produjo un **daño a la industria naval** Argentina, la que se vio disminuida en su capacidad productiva, con la **pérdida de puestos de trabajo**, la interrupción de la transferencia de conocimiento de mano de obra calificada, produjo un fuerte **impacto negativo en la flota mercante de bandera argentina**, reduciendo notoriamente la mano de obra.



# ***EXPERIENCIA EXTRANJERA***

---

Al revisar la experiencia internacional, se puede constatar que estas iniciativas **no han tenido**, en ninguno de los casos, los resultados deseados, produciéndose un sensible daño a la industria marítima de cada uno de los países donde se ha intentado. De hecho, en la mayoría de los países donde el cabotaje fue abierto en forma unilateral, se revirtió la medida o existen iniciativas para volver a restringirlo o morigerar su apertura.



# EL CASO CHILENO

---

La Ley N° 19.420 del 2001, sobre incentivos para el desarrollo económico de las provincias de Arica y Parinacota, intentó incentivar la economía, estableciendo una excepción a la reserva del cabotaje, permitiendo que naves extranjeras pudieran transportar cargas.

Generó un importante detrimento en el transporte terrestre, por lo que durante el primer Gobierno de la Presidenta Bachelet y bajo la premisa que la mencionada Ley **vulneraba el “principio de igualdad que debe existir en el trato económico de las diferentes actividades”**, se derogó el artículo 34° de la citada Ley N° 19.420, que permitía la excepción mencionada.



# CONSULTA EN FRANCIA

---

En Francia, en el marco de una visita de S.E. la Presidenta de la República y ante empresarios franceses, le consultaron sobre el cabotaje:

“...tenemos esta frustración que en Chile, a pesar de que tenemos servicios..... no podemos vender cabotaje; que podría ser una buena alternativa al transporte terrestre. Y también tenemos la misma frustración para hacer los transbordos: ahora, cuando queremos hacer transbordos para Chile, los tenemos que hacer en Perú u otros sitios en América Latina cuando los podríamos hacer en puertos chilenos.....”



# CONSULTA EN FRANCIA

- En primer lugar salta la duda sobre por qué se consulta sobre el cabotaje en Chile cuando en Francia es sólo permitido para naves de bandera comunitaria, **Chile no puede hacer cabotaje en Francia ni Europa....no hay reciprocidad.**
- Los países que de alguna manera permiten el transbordo de contenedores lo hacen cuando el destino de estos es otro país.

“En México se permite que un buque descargue contenedores de comercio exterior en un puerto mexicano y posteriormente otro de la misma línea los tome para llevarlos a su destino final en el extranjero.....”





# **PROPUESTA DE TRANSBORDO**

***“No se considerará como cabotaje el o los transbordos por vía marítima entre puntos del territorio nacional, de carga en contenedores que ingresen al país procedentes del extranjero y tengan como destino final otro país extranjero u otro punto del territorio nacional, y de carga en contenedores que tengan su origen en un punto del territorio nacional y su destino final en el extranjero, en la medida que los transbordos se hagan en naves de línea de propiedad....., y se deban a causas de cierre de puertos o por razones de eficiencia logística.”***

***Esto es cabotaje en cualquier parte del mundo.....***

***Se cambia el concepto internacional...no se puede.***



# CONCLUSIONES

---

Con respecto a las propuestas de apertura al cabotaje, así como se han mencionado se puede concluir lo siguiente:

- Una apertura unilateral al cabotaje no permite competir en igualdad de condiciones legales a empresas chilenas con las extranjeras.
- Los costos tributarios y laborales de empresas con bandera de conveniencia son notablemente mas bajos.
- Se pone en riesgo la sustentabilidad de la MMN.
- Se genera desempleo al pasar las naves a bandera extranjera.
- Pérdida del know-How de 198 años de experiencia.
- Se afecta la seguridad nacional al no contar con una MMN.
- El ejemplo extranjero es claro al respecto.
- La experiencia chilena se debió enmendar.



# Propuesta

La Asociación Nacional de Armadores está muy de acuerdo de que exista mas competencia, mientras esta sea en igualdad de condiciones y en consecuencia con la LFMM, que en su artículo primero dice:

**“Artículo 1º.- La Política naviera permanente de Chile es fomentar el desarrollo y favorecer la mantención de su Marina Mercante en armonía con el interés general. En tal sentido, el Estado de Chile propenderá a apoyar a las empresas navieras chilenas para obtener acceso a los mercados mundiales de transporte marítimo y para que transporten efectivamente desde o hacia Chile una parte relevante de las cargas marítimas.”**

La mejora al cabotaje debe ir por mejorar las condiciones internas que hagan favorable la libre competencia y fomentar el crecimiento de nuestra Marina Mercante antes que el crecimiento de extranjeras.



*Muchas gracias*

198  
AÑOS



MARINA  
**MERCANTE**  
CHILENA