

# **La vía chilena al socialismo 50 años después**

Tomo I. Historia

**Robert Austin Henry, Joana Salém Vasconcelos  
y Viviana Canibilo Ramírez**  
(compilación)

**OCHOLIBROS**



**CLACSO**

Austin Henry, Robert. *La vía chilena al socialismo: 50 años después* / Robert Austin Henry; Joana Salém Vasconcelos; Viviana Canibilo Ramírez; compilado por Austin Henry, Robert; Joana Salém Vasconcelos; Viviana Canibilo Ramírez. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires: CLACSO, 2020.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: [descarga](#)

ISBN 978-987-722-769-7

1. Historia. 2. Historia de Chile. I. Salém Vasconcelos, Joana. II. Canibilo Ramírez, Viviana. III. Título.

CDD 983

*La vía chilena al socialismo: 50 años después* Vol. I / Kemy Oyarzún V. ... [et al.]; compilado por Robert Austin Henry; Joana Salém Vasconcelos; Viviana Canibilo Ramírez; prefacio de Faride Zerán; Marcelo Arredondo. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : CLACSO, 2020.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: [descarga](#)

ISBN 978-987-722-770-3

1. Historia. 2. Historia de Chile. I. Oyarzún V., Kemy. II. Austin Henry, Robert, comp. III. Salém Vasconcelos, Joana, comp. IV. Canibilo Ramírez, Viviana, comp. V. Zerán, Faride, pref. VI. Arredondo, Marcelo, pref.

CDD 983



## CLACSO

Consejo Latinoamericano  
de Ciencias Sociales

Conselho Latino-americano  
de Ciências Sociais

### CLACSO Secretaría Ejecutiva

**Karina Batthyány** - Secretaria Ejecutiva

**Nicolás Arata** - Director de Formación y Producción Editorial

### Equipo Editorial

**María Fernanda Pampín** - Directora Adjunta de Publicaciones

**Lucas Sablich** - Coordinador Editorial

**María Leguizamón** - Gestión Editorial

**Nicolás Sticotti** - Fondo Editorial



LIBRERÍA LATINOAMERICANA Y CARIBEÑA DE CIENCIAS SOCIALES

**CONOCIMIENTO ABIERTO, CONOCIMIENTO LIBRE**

Los libros de CLACSO pueden descargarse libremente en formato digital o adquirirse en versión impresa desde cualquier lugar del mundo ingresando a [www.clacso.org.ar/libreria-latinoamericana](http://www.clacso.org.ar/libreria-latinoamericana)

*La vía chilena al socialismo. 50 años después. Tomo I: Historia* (Buenos Aires: CLACSO, noviembre de 2020).

Obra general ISBN 978-987-722-769-7

Tomo I ISBN 978-987-722-770-3

© Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales | Queda hecho el depósito que establece la Ley 11723.

El contenido de este libro expresa la posición de los autores y autoras y no necesariamente la de los centros e instituciones que componen la red internacional de CLACSO, su Comité Directivo o su Secretaría Ejecutiva.

No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su almacenamiento en un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio electrónico, mecánico, fotocopia u otros métodos, sin el permiso previo del editor.

La responsabilidad por las opiniones expresadas en los libros, artículos, estudios y otras colaboraciones incumbe exclusivamente a los autores firmantes, y su publicación no necesariamente refleja los puntos de vista de la Secretaría Ejecutiva de CLACSO.

### CLACSO

**Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales - Conselho Latino-americano de Ciências Sociais**

Estados Unidos 1168 | C1023AAB Ciudad de Buenos Aires | Argentina

Tel [54 11] 4304 9145 | Fax [54 11] 4305 0875 | <[clacso@clacsoinst.edu.ar](mailto:clacso@clacsoinst.edu.ar)> | <[www.clacso.org](http://www.clacso.org)>

# Índice

Prefacio. Otra vez el pueblo ..... 11  
*Faride Zerán*

Yo no voy a renunciar ..... 15  
*Marcelo Arredondo*

Agradecimientos ..... 17  
*Los compiladores*

La vía chilena al socialismo. 50 años después..... 19  
*Robert Austin Henry, Joana Salém Vasconcelos y Viviana Canibilo Ramírez*

## **Cultura y feminismos**

Unidad Popular: genealogías feministas interseccionales ..... 31  
*Kemy Oyarzún V.*

Educación y democratización en tiempos de crisis.  
Alcances contemporáneos de la experiencia de la Unidad Popular ..... 63  
*Leonora Reyes-Jedlicki, Luis Osandón-Millavil*  
*y Fabián Cabaluz-Ducasse*

Producción literaria y editorial durante la Unidad Popular ..... 91  
*Matías Ayala Munita*

Tesis sobre educación y cultura del proceso popular chileno (1970-1973)..... 109  
*Taeli Gómez Francisco y Juan Rubio González*

Mujeres en la Unidad Popular: caminos de liberación .....127  
*Sandra Palestro Contreras*

### **Lucha popular y derechos**

Los trabajadores y el sentido del socialismo en democracia.....145  
*Márcia Cury*

Voz del “poder popular”, voz del aparato estatal.  
Dialéctica sociopolítica y tiempos rotos de la “vía chilena  
al socialismo” (1970-1973)..... 161  
*Franck Gaudichaud*

La Historia es nuestra y la hacen los Pueblos .....179  
*Ximena de la Barra*

Imperialismo y desarrollo del sistema sanitario chileno desde la UP.  
Intervencionismo de Estados Unidos en América Latina:  
apuntes para su comprensión .....201  
*Felipe Rodríguez Ulloa y Catalina Ganga-León*

“¡Viva Chile! ¡Viva el pueblo! ¡Vivan los trabajadores!”  
La Unidad Popular y el protagonismo de los trabajadores .....221  
*Sandra Castillo Soto*

### **Poder y partidos**

Movimiento de Izquierda Revolucionaria y su lectura sobre la  
Unidad Popular después del golpe de Estado de 1973 .....241  
*María Olga Ruiz*

El Grupo de Amigos Personales..... 263  
*Patricio Quiroga Z.*

Luchas sociales y alianzas políticas.  
Actualidad de la epopeya de la Unidad Popular..... 283  
*Carlos Ruiz Encina*

Diálogos de Fidel Castro y Regis Debray con la vía chilena al socialismo. Legitimidad revolucionaria para el proyecto de la Unidad Popular .....301  
*Manuel Fernández Gaete y Roberto Ávila Carrera*

La “Vía Chilena al Socialismo”. El largo recorrido desde el Frente de Acción Popular a la Unidad Popular ..... 319  
*Isabel Torres Dujisin*

### **Economía y reforma agraria**

Revolución rural y protagonismo campesino (Chile, 1967-1973) .....339  
*Eugenia Palieraki*

Economía y correlación de fuerzas en el gobierno de Allende 1970-1973..... 361  
*Orlando Caputo y Graciela Galarce*

El campesinado y la política agraria de la Unidad Popular (1970-1973).  
Las políticas agrarias en los años 1960 y 1970 ..... 397  
*Jacques Chonchol*

La “vía marítima” al socialismo. El transporte marítimo de comercio exterior como límite geoeconómico de la Unidad Popular en el sistema-mundo capitalista, 1970-1973 ..... 415  
*Luis Garrido Soto*

Revolución chilena y batalla de la producción agraria.  
Sabotajes patronales y estímulos al trabajo campesino..... 439  
*Joana Salém Vasconcelos*

### **Luchas indígenas y territorio**

¿Revolución campesina o levantamiento mapuche?  
Tensiones en La Araucanía durante la revolución socialista 1970-1973 .... 469  
*Fernando Pairican, Marie Juliette Urrutia y Claudio Alvarado Lincopi*

Movimiento Campesino Revolucionario. Luchas mapuche,  
política de clase y 'proyecto socialista' durante el gobierno  
de la Unidad Popular (Cautín, 1970-1971) ..... 495  
*Jaime Navarrete Vergara*

De corridas de cerco al control territorial. Panorámica de la  
resistencia mapuche durante tres décadas, del Movimiento Campesino  
Revolucionario a la Coordinadora Arauko-Malleko (1970-2002)..... 521  
*Filip Escudero Quiroz-Aminao y Paula Malhue Torres*

Cambio generacional mapuche y Unidad Popular .....539  
*José Luis Cabrera Llancaqueo y Pedro Canales Tapia*

Pueblo mapuche: entre la Unidad Popular y los primeros  
años de la dictadura cívico-militar (1969-1978)..... 561  
*Sergio Caniuqueo Huircapan*

### **Imperialismo y contrarrevolución**

Las derechas en la calle: el boicot a la "Vía chilena al socialismo" ..... 601  
*Aníbal Pérez Contreras*

El rol de Estados Unidos en el derrocamiento del presidente Allende,  
según el Informe Church.....619  
*Luis Corvalán Márquez*

Chile, 1970-2020: revolución, golpe, dictadura y... ¿revolución? .....635  
*Xabier Arrizabalo Montoro*

Estados Unidos, Escuela de las Américas y la cuestión militar en Chile... 667  
*Pablo Ruiz y Robert Austin H.*

Sobre los autores, las autoras y compiladores..... 697

# La “vía marítima” al socialismo

## El transporte marítimo de comercio exterior como límite geoeconómico de la Unidad Popular en el sistema-mundo capitalista, 1970-1973

Luis Garrido Soto

*“Las mercancías no pueden ir por sí solas al mercado ni intercambiarse ellas mismas”.*

Karl Marx, *El capital*, volumen I.

*“Dentro del ciclo del capital y de la metamorfosis mercantil que constituye una parte del mismo se lleva a cabo el metabolismo del trabajo social. Este metabolismo puede provocar el cambio de ubicación de los productos, su movimiento real de un lugar a otro”.*

Karl Marx, *El capital*, volumen II.

*“La producción capitalista no puede existir, en modo alguno, sin comercio exterior. Pero si se supone una reproducción anual normal, en una escala dada, con ello se supone también que el comercio exterior sólo sustituye artículos locales por artículos de otra forma de uso o forma natural, sin afectar las relaciones de valor, y por tanto sin afectar tampoco las relaciones de valor con arreglo a las cuales las dos categorías –medios de producción y medios*



*de consumo— efectúan su intercambio recíproco, ni tampoco las relaciones entre capital constante, capital variable y plusvalor en que se puede descomponer el valor del producto creado por cada una de esas categorías. La introducción del comercio exterior en el análisis del valor del producto reproducido anualmente, pues, sólo puede confundir, sin contribuir con ningún factor nuevo ni al problema ni a su solución”.*

Karl Marx, *El capital*, volumen II.

Cuando se toca el papel del comercio exterior en la “vía chilena” al socialismo a menudo se lo reduce a la cuestión del descenso del precio del cobre, escasez de divisas, así como al incremento de importaciones sin el correspondiente aumento de las exportaciones lo cual ha llevado al agotamiento de las reservas internacionales del país y aumento de la deuda externa. El recorte de créditos externos —por parte de Estados Unidos— también ha sido recurrentemente mencionado. Ese desenlace ha sido comprendido como consecuencia impulsada por la orientación “keynesiana” del gobierno en que la redistribución hacia los sectores desposeídos de la población —por medio del incrementado gasto social a través del fisco, aumentos salariales y del empleo— tarde o temprano llevará a abordar los problemas de ahorro ya que la capacidad ociosa ofrece un techo de producción ampliado que puede utilizarse solo “una vez”. Estos problemas han sido de sobra conocidos y analizados: hiperinflación, desabastecimiento, mercado ilegal, incertidumbre jurídica producto de las expropiaciones, entre muchos otros. En este artículo no pretendo hacer un repaso a la bibliografía respectiva, ni abordar el papel del comercio exterior desde el punto de vista de su impacto macroeconómico, los cuales han sido abordados reiteradamente (Nove, 1986 [1976]; De Vylder, 1976; Christophe-Kolm, 1981; Fermandois, 1985; Meller, 2016 [1996]; Salazar, 2003; Garrido, 2015). Lo único que se puede plantear al respecto es que, aunque el comercio exterior en este período representase entre 20 y 25% del PIB —al observar el gráfico 1— en contraste con el 40% a inicios de la década de 1990, no por eso significa que pueda ignorarse o que sea irrelevante. En cambio, lo que se busca es explicitar brevemente el

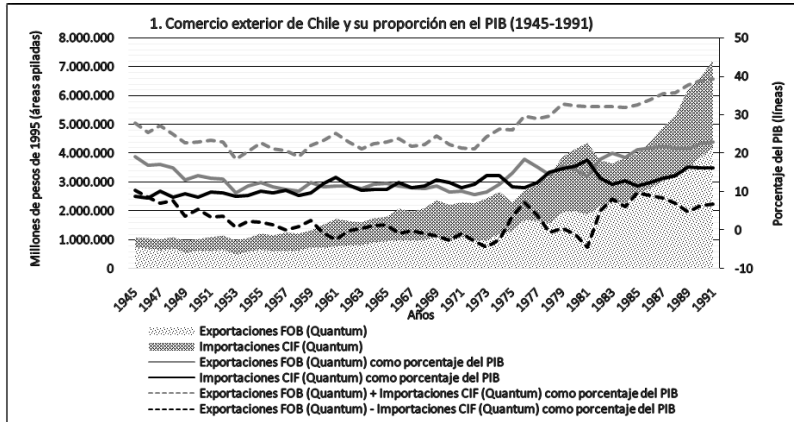
comercio exterior como a) una actividad *material* enraizado en el proceso de *transporte de mercancías* y, simultáneamente, como b) un sector económico *monopólico/estratégico* en el marco del sistema-mundo capitalista (Garrido, 2020).

A casi dos años de comenzada la “vía chilena” al socialismo, el presidente Salvador Allende aludía a complejos problemas económicos que aquejaban a Chile, tanto por las decisiones económicas del mismo gobierno como por la oposición (dentro y fuera de Chile). Los principales cuellos de botella en el ámbito del comercio exterior se debían a la *escasez de divisas*. Dentro de este se derivaron otros que concernían fundamentalmente a la dificultosa *movilidad* de las mercancías. Según él, “[l]a infraestructura de Chile está a tal grado subdesarrollada, que los puertos son casi incapaces de recibir el flujo de productos importados, los que, una vez en tierra, con gran esfuerzo encuentran el bodegaje suficiente”. Allende (1972, p. 111) proseguía:

En 1971, la considerable importación de alimentos destinada a satisfacer a una masa consumidora en expansión, se transformó en una prueba para la infraestructura, que terminó por mostrar sus serias deficiencias. El puerto de Coquimbo, por ejemplo, considerado como alternativa al de Valparaíso, es incapaz de permitir la descarga simultánea de dos barcos y el propio Valparaíso no está en condiciones de atender más de 11 barcos a la vez.

Entre las medidas a adoptar para paliar la situación del transporte de mercancías hacia Chile, al menos, Allende mencionaba “[l]a readaptación urgente de algunos puertos de provincias para la descarga de granos”; “reformas en la organización, mediante la cual se coordinen las tareas en los puertos y se define la prioridad de descarga y carga en casos de atochamiento”; y el “[e]studio minucioso y rápido de la mecanización de los puertos. Sobre esta materia ya se están instalando dieciocho nuevas grúas en Valparaíso” (1972, p. 115). Las cifras en el gráfico 2 muestran el creciente nivel de importaciones al país, pasando ser casi el doble, desde 5.429.000 en 1970 a 9.154.000 toneladas métricas en 1973 de mercancías desembarcadas en Chile. Las mercancías embarcadas en el país, no

obstante, mostraron la tendencia inversa, pasando de 12.293.000 en 1970 a 9.154.000 toneladas métricas en 1972 (el punto más bajo) para subir nuevamente desde 1973 con 9.947.000 toneladas métricas. La cantidad de tonelaje indica que era un aspecto fundamental en este proceso de cambio, tal como indicaba Allende, el cual no puede quedar desatendido.



Fuente: Juan Braun *et al.*, *Economía chilena 1810-1995: Estadísticas históricas*, PUC, 2000, p. 136.



Fuente: elaboración propia usando datos del *Anuario estadístico* de las Naciones Unidas (1948-1985) y *Boletín estadístico marítimo* de la Dirección General de Marina Mercante y Territorio Marítimo, DIRECTEMAR (1993).

## **Estructuras organizativas marítimas sistémico-mundiales y la economía política de los costes de transporte: conferencias marítimas, incoterms, y el “drawback”**

A las pocas semanas de comenzado el gobierno –a mediados de diciembre de 1970– el capitán de la Marina Mercante Nacional, J. Roberto Parra Flores, escribió a Pedro Vuskovic, ministro de Economía, una escueta pero muy relevante carta titulada “Incidencia del comercio de invisibles en la economía del país (rubros fletes y seguros marítimos)”. En apenas dos páginas, Parra Flores resume el panorama económico-mundial del transporte marítimo internacional de mercancías. ¿Cuáles eran los impactos que ese sector podría tener sobre el país? ¿Qué medidas podría adoptar el gobierno de Allende? De acuerdo con el capitán, los efectos consisten fundamentalmente “en una cuantiosa evasión de divisas, cercana a los 180 millones de dólares al año (m/m 1/3 del Presupuesto anual de divisas de la Nación) dineros pagados *indevidamente* [sic] a empresas extranjeras [sic], en Fletes y Seguros Marítimos, (Principales rubros del Comercio de Invisibles) ésto [sic] según informes estadísticos del Ministerio de Hacienda (Ministro S. Molina) y Armadores Nac. Publicados en El Mercurio de Valpso. el 16/6/67 y en el Boletín de CEPAL año 1966” (Parra, 1970, p.1). Para contrarrestar esto, Parra Flores llamaba a Vuskovic a fomentar el proyecto de ley llamado *Subsecretaría Técnica de Marina Mercante, Puertos y Pesca*. Con este el aparato estatal podría disponer todos los elementos relacionados al transporte marítimo de mercancías, específicamente con miras a: 1) “CONTROLAR, en beneficio del país, el Comercio de Fletes y Seguros Marítimos, que realizan las empresas Marítimas Nac. entre las cuales podemos citar Armadores Nac., Cámara Marítima de Ch., COVENSA, hoy SOQUIMIN, Empresa Marítima del Estado, etc., etc.”; y 2) “ELUDIR, los controles sobre nuestro Comercio y Transporte Marítimos de ULTRAMAR, ejercidos por las Grandes Naciones Desarrolladas, por medio de las Organimos [sic] MONOPOLÍSTICAS de su dependencia,

denominados: *Conferencias Marítimas y Flotas de Bandera de Conveniencia*" (1970, pp. 1-2).

Las *conferencias marítimas* son colusiones de las principales compañías navieras mundiales, establecidas desde 1875 –fecha también especificada por Parra Flores– poco antes de la última ronda de expansión geográfica del sistema-mundo (Bergesen, 1980). Si bien han abarcado el 20% del *volumen* del comercio mundial, comprenden el 80% de su *valor* de modo que, al repartirse el mercado mundial de los envíos marítimos por rutas específicas (gracias a la mecanización de los medios de transporte), las compañías “han buscado proteger sus cuotas de mercado desde incursiones de forasteros quienes podrían desestabilizar los mercados de fletes al ‘seleccionar’ cargamentos lucrativos sin proveer servicios programados” (Cafruny, 1987, p. 54). Las *banderas de conveniencia* son regímenes legales –usado primero por Estados Unidos desde la década de 1920, y después por otros desde 1945– que permiten *disociar* la nacionalidad (bandera) de la propiedad de un buque (o empresa naviera) lo cual, en pocas palabras, ofrece mayores garantías de rentabilidad capitalista por medio de “(1) costes laborales más bajos; (2) reducción impositiva; (3) capacidad para evadir regulaciones de seguridad y ambientales; y (4) libertad de la intervención gubernamental para propósitos políticos, económicos, y militares” (Cafruny, 1987, p. 92). Las divergencias en cuanto a la primacía sobre la base de la *colusión mercantil* sobre rutas (conferencias marítimas) o de la *explotación diferencial* de la fuerza de trabajo marítima (banderas de conveniencia), se relacionan con las hegemónicas *británica* basada en el “libre comercio” y *estadounidense* en la “libre empresa” respectivamente (Arrighi, 2014; McMichael, 1995). Es una característica *intra-centro* en cuyas querellas “regulación” *vis-à-vis* “libre competencia” las áreas periféricas tenían muy poco que incidir: Europa occidental sostenía que las banderas de conveniencia eran una amenaza al sistema de conferencias abogando por su regulación, mientras que con respecto a las conferencias “los Estados Unidos argumentaban que la regulación de las conferencias

promovía el libre comercio, mientras los europeos reclamaban que lo estaba destruyendo” (Cafruny, 1987, p. 100).

En este escenario, por tanto, era muy gravitante lo que implicaban los *costes de transporte* como parte íntegra del comercio mundial. Aquí son muy importantes los llamados Incoterms –o términos de comercio internacional– de los cuales los acrónimos FOB (*Free On Board*: libre a bordo) y CIF (*Cost, Insurance, and Freight*: coste, seguro, y flete), presentes en las estadísticas de comercio exterior, indican 1) hasta/desde dónde el proceso de *transporte* será ejecutado, y 2) la *distribución* de esos mismos costes por medio del flete (el precio de la mercancía transporte). La diferencia entre ambas es que FOB corresponde “a mercaderías puestas a bordo en el puerto de embarque” mientras que CIF indica que “la adquisición de la mercadería se efectúa colocada esta en puerto chileno de destino (Ej. CIF. Valpso.), o sea, coste neto de la mercadería más flete y seguro contratado por ellos, con valores estimados y que deben respetarse en la totalidad de la operación” (Durandeu, 1971, pp. 1-2). De esta forma, se ejecutarían compras usando FOB lo cual “nos permite controlar las salidas exactas de divisas para los pagos de fletes y seguros además de mantener invariable el valor FOB que corresponde al costo de mercadería puesta en puerto de embarque” (Durandeu, 1971, p. 2). Al usar FOB, por tanto, se fomentaría a la flota mercante *nacional* (tanto navieras privadas como estatales) para llevar las importaciones al país y, así, evitar la fuga de divisas a través de compañías foráneas lo cual sucedería utilizando CIF. No obstante, esta opción acarreaba otros dilemas, específicamente con la *paridad cambiaria* (entre el escudo chileno y el dólar estadounidense) puesto que las empresas navieras nacionales debían *competir* –de una u otra forma– con las extranjeras, especialmente en rutas hacia/desde destinos más lejanos. Esto obligaba ofrecer mejores condiciones de operatividad –especialmente a las compañías chilenas privadas– lo cual se manifestó en el asunto del *retorno de las divisas (drawback)* a los armadores nacionales. Pues, ya para la segunda mitad de 1971 esta situación se tornaba insostenible para las navieras chilenas.

Según lo destacado en el Memorándum N° 24 del Banco Central de Chile a la Subsecretaría de Transportes, el otorgamiento de *drawback* (reembolso) ha beneficiado a las empresas navieras foráneas puesto que antes “era de una paridad igual, esto es, retorno de divisas en el área de corredores” (1971, p. 1). Frente a esto, se barajaron tres alternativas. La *primera* era volver al sistema anterior en la que “armadores nacionales y extranjeros tenían una misma paridad cambiaria y que esta se encontraba en el área de corredores para el retorno de divisas” (1971, p. 1). La *segunda* era “nivelar a armadores nacionales y extranjeros a un tipo de cambio a determinarlo inferior naturalmente a E 28 –dándole además un drawback a los armadores nacionales” (1971, p. 3). Y la *tercera* fue la de “nivelar a los armadores nacionales y extranjeros a un mismo tipo de cambio pero inferior a E 28 por dólar y sin drawback” (1971, p. 4). No podré entrar en los detalles de cada opción en el documento, pero llama la atención por qué se eligió la primera (opción “A”), digna de citar (1971, p. 5) *in extenso*:

Se estima que no es necesario redundar en lo expuesto en el Memorándum 22 que se adjunta en lo relativo a las necesidades que precisan las empresas navieras nacionales de obtener una paridad cambiaria para el retorno de sus divisas que sean suficientes para cubrir sus costos operacionales, ya que ello va íntimamente ligado al desarrollo de la Marina Mercante que es preocupación preferente del Supremo Gobierno y que a través de esta Subsecretaría ha dispuesto una política de protección y estímulo a las empresas navieras nacionales por la importancia que éstas tienen en el intercambio comercial de Chile, ya que no debe olvidarse que nuestro país paga anualmente una cantidad aproximada de los US\$ 200.000.000, –y que el 98% de nuestro comercio exterior se realiza a través de las vías marítimas.

Más allá de la paridad cambiaria, el punto es que contar con una flota mercante nacional era crucial porque prácticamente *todo* el comercio exterior desde/hacia Chile transitaba por mar. En este sentido, la política de transporte marítimo del gobierno de la Unidad Popular

era un paso más en lo que ya se venía haciendo, desde la segunda mitad del siglo XX, que era fomentar el “nacionalismo de los envíos” (De la Pedraja, 1999, pp. 62-66). Esto quedó plasmado en las siguientes leyes: 12.041 (de 1956) la cual establece la reserva del cabotaje para buques chilenos; 12.846 (de 1958) que era la ley orgánica de la Empresa Marítima del Estado (EMPREMAR); y en el decreto 492 (de 1960) que reglamentaba el transporte marítimo de carga para servicio exterior, estipulando que el 50% del cargamento hacia/desde Chile debía reservarse a embarcaciones de bandera nacional.

### **Economía política de los medios de transporte: tonelaje, número de naves, y su distribución en las áreas de la economía**

Para finales de 1971, el papel del transporte marítimo de comercio exterior quedó más claro dentro del plan sexenal de gobierno, que se resume en los siguientes puntos: 1) “Mayor independencia económica nacional”; 2) “Fomento de las exportaciones; 3) “Influencia directa del país en las decisiones de las conferencias marítimas”; y 4) “Mejoramiento de la balanza de pagos” (ODEPLAN, 1971, p. 166). Más allá de la política de desarrollo, ¿cuál era la capacidad de la flota mercante? Esto es más difícil de dirimir puesto que no se puede hacer un seguimiento continuo con la documentación disponible. Solo se pueden establecer las *condiciones iniciales*, así como las *inversiones* propuestas por el gobierno para ampliar sus capacidades a futuro. El *Resumen* sostiene lo siguiente: 1) la flota mercante nacional se componía de 23 buques, cuyo tonelaje de peso muerto (TPM) era de 386.200 toneladas; 2) los fletes que recibía eran de US\$ 32.900.000, cuya incidencia en el total de fletes pagados por el país era del 17,5%; y 3) el tonelaje que transportaba ascendía a 1.900.000 toneladas que era el 11,6% del total (exportación e importación) (ODEPLAN, 1971, p. 171). En resumidas cuentas, las navieras *foráneas* percibían el 82,5% de los fletes pagados por Chile, y movilizaban el



88,4% del tonelaje de carga comercial del país. En cuanto a su estructura, la flota poseía 12 naves para *carga general* que se planeaba expandir a 18. Las rutas que cubrían, por orden de importancia decreciente, eran Europa (en importación), el Atlántico, los puertos de Estados Unidos en el Golfo de México y, por último, el cono sur de Sudamérica (Perú, Chile, Argentina, Uruguay, y Brasil). En cuanto a los *graneleros livianos*, la flota poseía seis naves de entre 15.000-20.000 TPM, una de 17.000 TPM y dos de 9.000 TPM; y entre cuyos productos transportaban trigo, maíz, abonos potásicos y carbón en importación, así como salitre, sal y concentrados de cobre en la exportación. En los *graneleros pesados y líquidos* el país contaba con un solo petrolero de 58.000 TPM el cual se usaría para transportar roca fosfórica desde Estados Unidos, petróleo desde Colombia, Venezuela, y el Golfo Pérsico por el lado de la importación, así como mineral de hierro hacia Japón por el lado de la exportación.

Ahora bien, si por el lado de la exportación el cobre era sumamente importante (siendo prácticamente el 80% de las mismas), lo mismo sucede con el petróleo por el lado de la importación. De acuerdo con el *Resumen*, las importaciones de crudo eran del orden de 3 millones de toneladas, distribuidas geográficamente en 1 millón de toneladas desde Colombia; 500 mil toneladas desde Venezuela; y 1,5 millones de toneladas desde el Golfo Pérsico. O sea, el 50% del petróleo importado provenía de los centros de producción más *distantes*, además resaltaba que en el futuro próximo las importaciones de dicho combustible “tendrán un notable incremento, ya que se prevé que alcanzarían niveles de 5 millones de toneladas para 1975 y 7 millones 500 mil para 1980” (ODEPLAN, 1971, p. 176). De ahí la necesidad de invertir para acrecentar la capacidad de transportarlo sobre todo para largas distancias (ODEPLAN, 1971, p. 177):

Por la importancia que tiene para el país el contar con la máxima seguridad en el suministro de petróleo, es prioritaria la inversión en naves petrolero-metaleras. Sin embargo, cabe asegurarse de que las importaciones continuarán proviniendo del Golfo Pérsico, única ruta donde son factibles de operar estas naves. Este interrogante tiene aún mayor vigencia si se considera la fuerte expansión de la

producción ecuatoriana de petróleo y la incidencia que tendrá para Estados Unidos la explotación de los ricos yacimientos de Alaska. Por otra parte, no puede dejar de mencionarse la posibilidad ventajosa en que quedaría Chile, dentro del marco del Pacto Andino, al tener un poder de negociación de 65 millones de dólares en petróleo, que es el valor que al precio actual tendría aproximadamente el crudo que se supone se importará en 1975 desde el Golfo Pérsico.

Es muy probable, que se optara por seguir importando el petróleo desde el Golfo Pérsico, a pesar de poder comprarlo desde puntos más cercanos en Colombia y Venezuela, por posibles problemas de circulación que implicase usar el Canal de Panamá a lo cual me referiré en breve. Con los cuatro nuevos petroleros-metaleros que pretendía obtener el gobierno al cabo del sexenio, podría transportar tanto la totalidad del petróleo importado, así como un 30% de las exportaciones de hierro. Dentro de esto mismo, además, tampoco se contempló "en una primera etapa de expansión de la flota metalera nacional mayores volúmenes de mineral de hierro debido a que los contratos que rigen la venta de este mineral hasta 1978, están suscritos en términos FOB" (ODEPLAN, 1971, pp. 176-177). Las exportaciones de hierro hasta ese año, al menos, serían transportadas por navieras foráneas de modo que no era urgente contar con medios de transporte propios al respecto. El siguiente cuadro resume las inversiones proyectadas por el gobierno en materia de marina mercante.

<b>Nuevas adquisiciones</b>	<b>Inversiones en millones de dólares</b>	<b>Flete anual en millones de dólares</b>
8 cargueros tradicionales de 12.000 TPM, usados (o equivalentes)	36	9,8
2 graneleros de 15.000-20.000 TPM, nuevos	9	2
4 petroleros metaleros de 160.000-220.000 TPM, nuevos	120	35
Total: 14 naves con 946.600 TPM	165	46,8

Fuente: ODEPLAN, *Resumen del plan de la economía nacional 1971-1976*, p. 177.

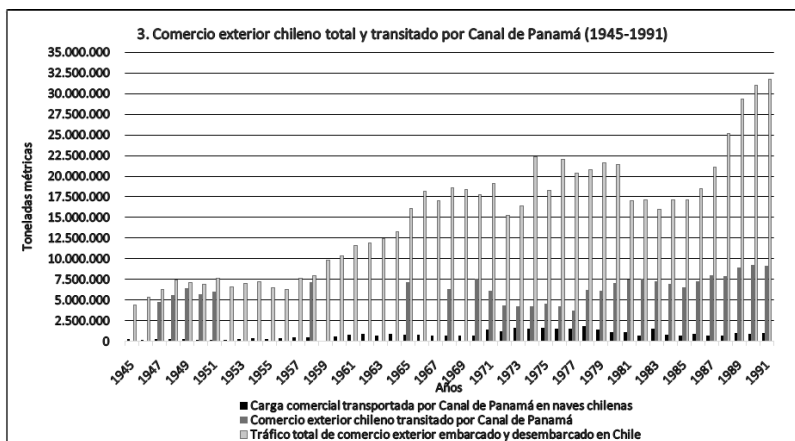
Para 1976, por tanto, la marina mercante estaría compuesta por 37 buques con una capacidad de 1.332.800 TPM. ¿Cómo era la estructura interna de la flota en función de las áreas de la economía, es decir, las Áreas de Propiedad Social, Mixta, y Privada? Esto también es complejo de delimitar de forma continua. En un documento del primer cuatrimestre de 1972 sobre las áreas, se clarifica que tanto la Empresa Marítima del Estado (EMPREMAR) como la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI) pertenecen al APS ya que el Estado las controla en un 100% (Lizana y Reyes, 1972, p. 96). No obstante, esto no quiere decir que el Estado gozase el monopolio exclusivo del transporte marítimo de servicio exterior como sí sucedía en los países del bloque socialista (URSS, Yugoslavia, Cuba, entre otros). Lo que sí nos indica el *Informe económico anual 1972*, en su versión preliminar, publicado en junio de 1973 por ODEPLAN es el siguiente panorama. Del total de la flota mercante nacional de 400.358 TPM distribuido en 24 naves, EMPREMAR controlaba 96.400 TPM y 7 buques; es decir, el Estado controlaba el 24% del tonelaje de peso muerto nacional y el 29% de las naves disponibles. Por el contrario, tanto el 76% del tonelaje de peso muerto como el 71% de las naves disponibles pertenecían al área privada. En esta última área, la Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) era la que tenía primacía controlando 156.006 TPM distribuidos en 12 barcos; es decir, prácticamente el 40% del tonelaje de peso muerto y el 50% de los buques. Después estaba la Sociedad de Navegación Petrolera (SONAP), controlando 127.132 TPM distribuidos en 2 buques; es decir, controlaba el 31,7% del tonelaje de peso muerto, aunque solo el 8,3% de las naves disponibles de la flota mercante nacional (ODEPLAN, 1973, p. 244). Dicho sea de paso, la meta de tener 37 buques distaba bastante, faltando un tercio para cumplir la meta sexenal y, sobre todo, en el tonelaje creciendo solo en un 0,04%. Es de suponer que estas compañías fuesen un dolor de cabeza para el gobierno, así como una potencial amenaza al funcionamiento del comercio exterior y, con ello, para el programa de transformaciones en su conjunto, pero los documentos disponibles no permiten ahondar en ello.

## **Geopolítica de las rutas marítimas: el impacto del Canal de Panamá en el comercio exterior**

Un último aspecto por considerar es el impacto del Canal de Panamá para la ejecución del comercio exterior del país. Esto es relevante porque dicho punto nodal interoceánico, el cual une/separa los océanos Atlántico y Pacífico, se encontraba bajo la autoridad/soberanía de Estados Unidos desde su inauguración, en 1914, hasta que finalmente la autoridad le fue transferida a Panamá en 1999. Ahora bien, prácticamente desde el inicio del gobierno, Estados Unidos impuso obstáculos a Chile en el uso del pasaje interoceánico. El 22 de diciembre de 1970, EMPREMAR notificó al gobierno de las restricciones en el transporte de petróleo (y sus derivados) por el Canal de Panamá a los países socialistas las cuales incluirán en el futuro a Chile (Rivas, 1970, p. 4):

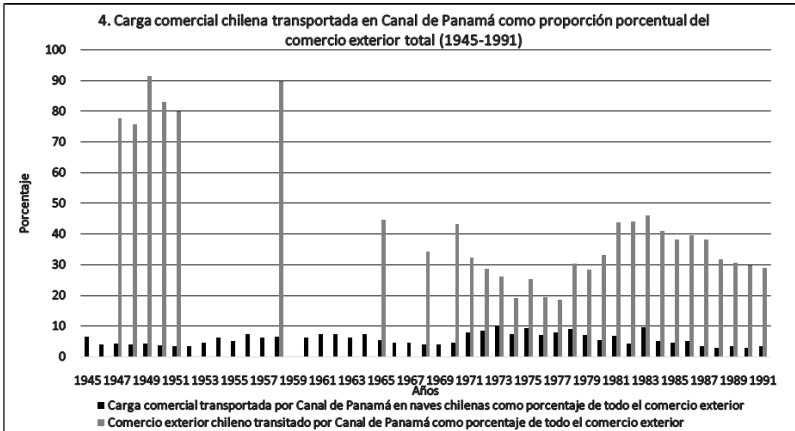
Ninguna exportación de petróleo o productos del petróleo (incluyendo aquellos usados como combustible de rancho) enumerados en el párrafo (4) más abajo puede ser hecha bajo esta licencia general en una nave extranjera de 500 toneladas grueso registradas o más, zarpando de Estados Unidos para uso a bordo de tal nave si la nave (i) ha hecho escala en un puerto bajo control Comunista del Lejano Oriente ("Puerto bajo Control Comunista del Lejano Oriente" significa un puerto en cualquiera de los siguientes destinos: (1) China, incluyendo Mongolia Interior, las provincias de Tsinghai y Sikang, Sinkiang, Tibet, y Manchuria (incluyendo el anterior territorio Arrendado de Kwantung, la actual Área de la Base Naval de Puerto Arthur y Provincia de Liaoning); pero excluyendo Mongolia Exterior y República de China (Taiwan [sic] (Formosa); (2) Áreas de Control Comunista de Viet-nam; y (3) Corea del Norte) durante los 180 días inmediatamente precedentes a la fecha en la cual tales artículos tienen que ser cargados a bordo de la nave; (ii) hará escala en un puerto bajo control comunista del Lejano Oriente dentro de los 120 días cualquier artículo conocido por el dueño, capitán o agentes para ser destinado directa o indirectamente a estos puertos, a menos que los artículos estén cubiertos por una licencia de exportación extendida por una agencia del gobierno de los Estados Unidos; o (iv) se topa con las restricciones de registro en (3) más abajo.

Esas eran las disposiciones emitidas por la Autoridad del Canal citadas por EMPREMAR. Los efectos de dicha medida sobre Chile serían las siguientes. La *navegación* era perjudicada porque “la sanción se impone no solo sobre la nave sino que también sobre el propietario de estas y es así como ninguna de las naves bajo su control pueden recalar en puertos de Estados Unidos y para el caso del paso del Canal de Panamá, a dichas naves solo se las atiende para el cruce del canal pero no pueden abastecerse de agua, combustible, víveres, lubricantes, repuestos ni hacer ninguna faena de carga, descarga y reparaciones” (Rivas, 1970, p. 1). En cuanto a las *mercancías*, esta afectaba “las compras de fosfato y granos que efectúan el Banco del Estado y la Empresa de Comercio Agrícola en USA” (Rivas, 1970, p. 1). Para contrarrestar dichas medidas, el director de EMPREMAR, Humberto Rivas Burgos, sugería al gobierno intentar aminorar las sanciones solicitando formalmente “eliminar o tal vez reducir las prohibiciones hacia nuestras naves o bien, limitar estas a solo aquellas que recalcan en Cuba” (Rivas, 1970, p. 2).



Fuente: elaboración propia usando datos del *Anuario estadístico* de Naciones Unidas (1948-1985), el *Boletín estadístico marítimo* de DIRECTEMAR (1993), el *Annual Report of the Governor of the Panama Canal* (1945-1951), el *Annual Report*

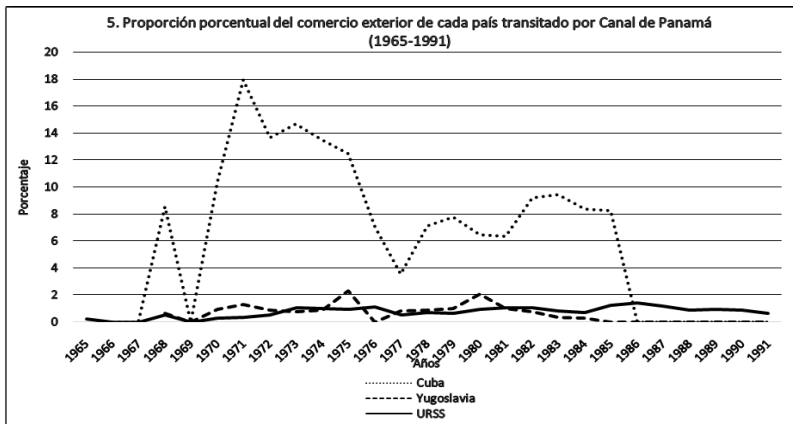
*Panama Canal Company* (1958-1979), y *Annual Report Panama Canal Comission* (1980-1991).



Fuente: elaboración propia usando datos del *Anuario estadístico* de Naciones Unidas (1948-1985), el *Boletín estadístico marítimo* de DIRECTEMAR (1993), el *Annual Report of the Governor of the Panama Canal* (1945-1951), el *Annual Report Panama Canal Company* (1958-1979), y *Annual Report Panama Canal Comission* (1980-1991).

El subsecretario de Transportes, Hernán Morales Garfias, le dio un portazo a la sugerencia afirmando que “implicaría una abdicación en la política de nuestro país y que contradeciría la doctrina aprobada por Chile de autodeterminación de los pueblos” proponiendo, en cambio, “que nuestra representación en Washington como en la OEA reivindicuen el derecho de nuestro país a comerciar libremente con todos los países del mundo y que en esta perspectiva, se propone abrir rutas marítimas y de todo orden con la República hermana de Cuba” (1971, pp. 1-2). Estas restricciones durarían al menos 4 meses contra Chile, desde enero hasta abril de 1971. Lo más probable es que esta clase de sanciones se extendieran temporalmente, aunque falta documentación que acredite una afirmación de este tipo. No obstante, más allá de esta sanción en particular, lo cierto es que Chile dependía bastante del Canal de Panamá, si bien de forma decreciente desde mediados del siglo XX (gráficos 3 y 4). Según la

información disponible, durante la década de 1950 prácticamente el 90% del comercio exterior transitaba por el canal interoceánico, mientras que desde mediados de la década de 1960 dicho nivel fue descendiendo hasta llegar a 25% y 30% durante la Unidad Popular para volver a subir, durante la dictadura militar, si bien a un nivel menor al 45%. Además, poca cantidad de la carga comercial se movilizaba en naves de bandera chilena, su- biendo levemente también durante el gobierno de Allende hasta llegar al 10% de la misma. ¿Qué muestran estas cifras? En primer lugar, que Chile tuvo que utilizar *rutas alternativas* al Canal de Panamá para desplazar su comercio exterior –desde el Atlántico al Pacífico y viceversa– lo cual con- llevó, en segundo lugar, que el tiempo de circulación física se extendió de forma que el comercio exterior funcionó con una *rotación más lenta* exa- cerbando, así, los conocidos cuellos de botella dentro del país. La docu- mentación disponible no permite aseverar que el pueblo panameño, o los trabajadores del Canal de Panamá, protestasen contra las disposiciones de Estados Unidos, a través de la autoridad del Canal; ni que el resto de los países latinoamericanos se opusieran a la restricción, a través de la OEA u otras instancias intergubernamentales, expresando solidaridad a Chile dado el “latinoamericanismo” del gobierno de Allende.



Fuente: elaboración propia usando datos del *Anuario estadístico* de Naciones Unidas (1965-1985), *Review of Maritime Transport* (1986-1991), el *Annual Report Panama Canal Company* (1968-1979), y *Annual Report Panama Canal Comission* (1980-1991).

Al comparar los niveles de Chile con algunos países del bloque socialista –gráfico 5– se observa que a medida que los países se ubican más al Este, *menor* es la utilización requerida del Canal de Panamá, mientras que los situados más al Oeste, *mayor* es su empleo. De los tres países en el gráfico, Cuba es el que tiene el nivel más alto, especialmente en la primera mitad de la década de 1970 entre 18% en 1971 y 12,5% en 1975 respectivamente. El año más bajo con 3,6% fue 1977 pero posteriormente hasta solo el 10% de su comercio exterior transitaba por el Canal de Panamá. Al contrario, el comercio exterior transportado por vía marítima tanto de Yugoslavia como de la URSS oscilaba entre el 1% y poco más de 2%. Es probable que sea por su ubicación geográfica bastante *distante* del Canal de Panamá lo cual permite utilizar rutas *alternativas* hacia/desde otros puntos del mercado mundial, aunque también –en calidad de argumento subordinado– la enorme extensión territorial (sobre todo de la URSS) también permite no depender tanto del comercio exterior e, *ipso facto*, del Canal de Panamá. En cambio, es muy probable que tanto para Yugoslavia como para la URSS (y los demás países del bloque socialista emplazados en la masa terrestre eurasiática) el Canal de Suez haya sido más gravitante para la circulación de su propio comercio exterior tanto *separadamente* como *bloque*, ya que separa/une el Norte con el Sur o, más precisamente, el océano Atlántico (a través del Mediterráneo) y el océano Índico. Eso sí, el Canal de Suez no se encontraba bajo el control de Estados Unidos ni de alguna (otra) potencia del centro del sistema-mundo, sino de Egipto, lo cual implicaba quizá condiciones más favorables para el bloque socialista, aunque eso es harina de otro costal en el marco de este artículo. Lo importante es considerar que el mercado mundial y el comercio exterior no son sitiales ajenos a la liberación nacional ni al conflicto de clases. La reducción de la “fricción de la distancia” gracias a la progresiva mecanización de los medios de transporte no elimina dichos procesos, sino que los reproduce en dicha esfera. La actual “guerra comercial” entre Estados Unidos y China, así como la incautación de buques iraníes o de otros países



–con dirección a Venezuela– por parte de Estados Unidos, son claras evidencias de la pertinencia de este tema.

## **Reflexión final provisoria: el control de los flujos de comercio exterior en perspectiva sistémico-mundial**

Por desgracia, la desproporción atribuida –dentro del *corpus* de la teoría marxista– casi unilateralmente a la “esfera de la producción” en desmedro de la “esfera de la circulación” impide expandir la visión a ámbitos que podrían ser tanto, o incluso más, gravitantes que los analizados hasta el momento en la “vía chilena” al socialismo. Solo véanse los epígrafes de Marx en *El capital* (1975, 1976a, 1976b), sobre todo el tercero referente al papel comercio exterior en particular dentro del modo de producción capitalista, si bien empíricamente esencial pero teóricamente irrelevante (al menos en lo que al análisis del valor concierne). De este modo, la esfera de la circulación –en la que tanto los respectivos procesos de intercambio y transporte toman lugar– no debiera considerarse solamente como un mero factor “interviniente” que solo redundaría en una mayor *flexibilidad* –o incertidumbre, si se quiere– a la cuestión de las proporciones “adecuadas” de inversión entre los Departamentos I (medios de producción) y II (medios de consumo), ya que “[a]l traer al foco el hecho básico de que la inversión no solo suma a la capacidad sino que también presupone un cierto tamaño y estructura, el constructo de los dos sectores le inyecta un elemento de realismo en nuestras nociones sobre las velocidades plausibles (o más bien sobre tasas plausibles de cambio en la velocidad) de los procesos de acumulación” (Erlich, 1967, p. 612). Esta cuestión, consiguientemente, no se agota en la mera movilidad espacial de los productos, sino que esta misma movilidad es parte del circuito del capital (industrial) de forma que determinadas *fracciones de capital* de una forma u otra la controlaban y, así, limitaban el proceso de transformaciones conocido como la “vía chilena” al socialismo

a través de la *concentración y centralización* del capital dedicado al tráfico de mercancías dentro del comercio a larga distancia internacional –que suele ser (aún) mayoritariamente por vía marítima– a través de *buques, puertos* así como *corredores interoceánicos*.

Sin embargo, esto tampoco se agota en la mera nacionalización del comercio exterior y de los medios de transporte para ese cometido lo cual significa el establecimiento de un monopolio estatal en dicho sector de la economía. Esto implica también tomar en cuenta a la *fuerza de trabajo* dentro de esta industria, tanto en el aspecto económico (clase “en sí”) como en el político (clase “para sí”) y aquí las cosas podrían volverse mucho más complejas. Lo complejo aquí, por tanto, no era que únicamente debía haber una cierta *coincidencia* entre el Estado y la clase trabajadora dentro de la industria del transporte marítimo en el objetivo de formar un socialismo “en un solo país” en contra de la burguesía monopólica (tanto nacional como extranjera). Lo realmente complejo es que el régimen jurídico *extraterritorial* para los trabajadores marítimos establecido con las “banderas de conveniencia” no solamente socavaría los múltiples “nacionalismos de los envíos” de los países socialistas; el asunto es que los trabajadores marítimos que se opondrían a la existencia de las banderas de conveniencia no tendrían por qué *coincidir políticamente* con los trabajadores marítimos pertenecientes a las estructuras sindicales/políticas de los países en “vías” al socialismo. Si bien, los marineros se han organizado por medio de la formación de la International Transport Workers’ Federation (ITF) fundada en 1896 con la cual, al menos, el “internacionalismo proletario” se ha puesto al día organizativamente con el alcance sistémico-mundial del capitalismo (Hopkins, 1977; Robinson, 2013 [2004]); no obstante, la ITF corre el riesgo de *reproducir* los típicos conflictos político-económicos en el seno del capitalismo histórico. Es decir, la ITF podría replicar las posiciones entre las áreas/países que exportan *capital vis-à-vis* las áreas/países que exportan fuerza de trabajo de modo que las principales discusiones reflejarían disputas de poder geoeconómico nacional

en torno a “oportunidades de empleo, derechos de representación sindical y políticas económicas” (Koch-Baumgarten, 1998, p. 380).

## Referencias

Allende, S. (1972). Los cambios revolucionarios y el desarrollo económico chileno. *Revista de la Universidad Técnica del Estado*, 9, Julio-agosto.

*Annual Report of the Governor of the Panama Canal (1945-1951).*

*Annual Report Panama Canal Comission (1980-1991).*

*Annual Report Panama Canal Company (1958-1979).*

Arrighi, G. (2014). *El largo siglo XXI: dinero y poder en los orígenes de nuestro tiempo*. 2ª edición. España: Akal Ediciones.

Banco Central de Chile. (1971). *Memorándum N° 24*, 6 de septiembre, Subsecretaría de Transportes, Archivo Nacional de la Administración.

Bergesen, A. (1980). Cycles of Formal Colonial Rule en T. K. Hopkins e I. Wallerstein (eds.). *Processes of the World-System*. Sage Publications, pp. 119-126.

Braun *et al.*, J. (2000). *Economía chilena 1810-1995: Estadísticas históricas*. Santiago: Pontificia Universidad Católica.

Cafruny, A. W. (1987). *Ruling the Waves: The Political Economy of International Shipping*, Berkeley: University of California Press.

Christophe-Kolm, S. (1981). *La transición socialista*. Barcelona: Oikos-Tau.

De la Pedraja, R. (1999). *Latin American Merchant Shipping in the Age of Global Competition*. Santa Bárbara (CA): Greenwood Press.

De Vylder, S. (1976). *Allende's Chile: The Political Economy of the Rise and Fall of the Unidad Popular*. Nueva Yrk/Londres: Cambridge University Press.

DIRECTEMAR. (1993). *Boletín estadístico marítimo*.

Durandean Oyarzún, R. (1971). *Importaciones en valores FOB. y CIF*. 19 de marzo, Subsecretaría de Transportes. Archivo Nacional de la Administración.

Erlich, A. (1967). Notes on Marxian Model of Capital Accumulation. *The American Economic Review*, 57 (2), 599-615.

Fernandois, J. (1985). *Chile y el mundo, 1970-1973: la política exterior del gobierno de la Unidad Popular y el sistema internacional*. Santiago: Ediciones Universidad Católica de Chile.

Garrido Soto, L. (2015). *La "vía chilena" al socialismo (1970-1973): Un itinerario geohistórico de la Unidad Popular en el sistema-mundo*. Santiago: Ediciones Universidad Alberto Hurtado.

Garrido Soto, L. (2020). Space, Transport, and the World-Market: Maritime Transportation, Freight Rates, and the Global Control of Foreign Trade Flows in the Capitalist World-System, en E. Mielants y K. Salavei Bardos (eds.). *Economic Cycles and Social Movements: Past, Present, and Future*, Nueva York: Routledge, pp. 96-127. [Hay versión traducida al español en *Revista Izquierdas*, 49, septiembre 2020].

Hopkins, T. K. (1977). Notes on Class Analysis and the World-System, *Review*, I (1), Fernand Braudel Center, pp. 67-72.

Koch-Baumgarten, S. (1998). Trade Union Regime Formation Under the Conditions of Globalization in the Transport Sector: Attempts at Transnational Trade Union Regulation of Flag-of-Convenience Shipping. *International Review of Social History*, 43 (3), 369-402.

Lizana, L. y A. Reyes. (1972). Estructura actual del área de propiedad social. *Nueva economía*, 2, Enero-abril, ODEPLAN-Editorial Universitaria.

Marx, K. (1975). *El capital*, tomo I, Vol. 1. México DF: Siglo XXI Editores.

Marx, K. (1976a). *El capital*, tomo II, Vol. 4. México DF: Siglo XXI Editores.

Marx, K. (1976b). *El capital*, tomo II, Vol. 5. México DF: Siglo XXI Editores.

McMichael, P. (1995). The New Colonialism: Global Regulation and the Restructuring of the Interstate System, en D. A. Smith y J. Böröcz (eds.), *A New World Order? Global Transformations in the Late Twentieth Century*. Santa Bárbara (CA). Greenwood Press, 1995, pp. 37-56.

Meller, P. (2016) [1996]. *Un siglo de economía política chilena (1890-1990)*, 2ª edición. Chile: Uqbar Editores.

Morales Garfías, H. (1971). *Nuevas rutas marítimas a Cuba y prohibición impuesta por Estados Unidos*. 6 de enero. Subsecretaría de Transportes, Archivo Nacional de la Administración.

Naciones Unidas. *Anuario estadístico (1948-1985)*.

Nove, A. (1986) [1976]. The Political Economy of the Allende Regime, en *Socialism, Economics and Development*. George Allen & George Ltd, pp. 3-29.

ODEPLAN. (1971). *Resumen del plan de la economía nacional 1971-1976: Preparado para discusión popular*, noviembre, ODEPLAN-Editorial Universitaria.

ODEPLAN. (1973). *Informe económico anual 1972*, junio. ODEPLAN-Editorial Universitaria.

Parra Flores, J. R. (1970). *Incidencia del comercio de invisibles en la economía del país (rubros fletes y seguros marítimos)*. 14 de diciembre de 1970, Subsecretaría de Transportes, Archivo Nacional de la Administración.

Rivas Burgos, H. (1970). *Empresa Marítima del Estado*. 22 de diciembre, Subsecretaría de Transportes, Archivo Nacional de la Administración.

Robinson, W. I. (2013) [2004]. *Una teoría sobre el capitalismo global: Producción, clase y Estado en un mundo transnacional*. México DF: Siglo XXI Editores.

Salazar, G. (2003). *Historia de la acumulación capitalista en Chile (Apuntes de clase)*. Santiago: Lom ediciones.