

BREVE COMPARACION DE LAS FLOTAS MERCANTES DE CHILE, BRASIL Y ARGENTINA, 1900-1962

Ultimo examen a los archivos estadísticos del Lloyds Register of Shipping de Londres. Cómo se ha desvirtuado la protección estatal a la marina mercante chilena

Desde Londres, por el prof. CLAUDIO VÉLIZ

En el apéndice N° 3 de una obra sobre la marina mercante de Chile que publiqué en 1961, incluí un cuadro estadístico con los tonelajes de las flotas mercantes de Chile, Brasil, Argentina y Perú, basado en diversas fuentes¹.

Esta información se incluyó exclusivamente como agregado interesante y no tenía nada que ver con la tesis central de la obra.

En efecto, en capítulo alguno se examina a fondo el problema del crecimiento comparado de las flotas mercantes de estas naciones².

La razón de esto es sencilla. Las fuentes de donde provenían las series estadísticas para estos países, eran heterogéneas; no se conocía el método exacto de cálculo de tonelaje que se había utilizado ni tampoco se conocía el procedimiento de recopilación de información utilizado por cada país. Por consiguiente, estas cifras no eran comparables sino en un sentido muy general. Era posible, por ejemplo, examinar tendencias y relaciones, pero siempre que este examen y sus resultados fueran marginales al cuerpo principal de la obra. Por esta razón, las únicas menciones directas a esta información fueron relegadas a los apéndices y citas de pie de página que se mencionan en esta nota y de ninguna manera fueron utilizadas como parte central de la tesis expuesta en la obra.

A fines de 1961, la Universidad de Chile me honró invitándome a dictar una conferencia en Valparaíso sobre el tema central de este libro. Durante la discusión que siguió a esta conferencia, un prestigioso oficial naval en retiro impugnó las estadísticas mencionadas arguyendo que eran inexactas y que diferían fundamentalmente de aquellas publicadas por el *Lloyds Register of Shipping* de Londres. El oficial mencionado alegó que de acuerdo a las cifras londinenses, el tonelaje mercante chileno para el período en cuestión —1901 a 1935— había sido substancialmente superior al de los otros países del continente.

En realidad esta cuestión era totalmente marginal —como lo he explicado más arriba— a la tesis central de la obra, pero me pareció de importancia aprovechar cualquier oportunidad que se me presentara en el futuro para dilucidar el problema definitivamente mediante

un examen de las fuentes primarias, en este caso, los archivos estadísticos del *Lloyds Register of Shipping* de Londres. Al fin de cuentas, toda la actividad académica debe estar dirigida hacia la satisfacción de la curiosidad humana a su nivel más elevado mediante el esclarecimiento de la verdad y no a la obtención de pequeñas victorias; desenlaces tontos en que alguien "tiene la razón" y otro no la tiene. En este caso, se trataba de obtener cifras estadísticas correctas para el tonelaje mercante de estos países, a fin de poder efectuar una comparación válida.

He aprovechado mi estada en Londres durante los últimos meses para visitar las oficinas centrales del *Lloyds Register of Shipping* donde se me ha permitido examinar en detalle los archivos estadísticos y copiar todas las cifras que me eran necesarias para este estudio³.

Antes de iniciar el examen detallado de estas cifras es preciso explicar el criterio con que el *Lloyds Register of Shipping* clasifica y define las cifras estadísticas del tonelaje mercante.

Tonelaje grueso: Esta es la medida de la capacidad cúbica de un barco y se calcula midiendo todos los espacios cubiertos o cerrados del barco. Una tonelada gruesa es el equivalente de 100 pies cúbicos de capacidad cubierta o cerrada.

Tonelaje neto: Es también una medida de capacidad cúbica y se calcula del mismo modo que el tonelaje grueso, pero excluyendo todos aquellos espacios cubiertos o cerrados que no tengan utilización comercial directa desde el punto de vista del flete. Por ejemplo, se excluyen los espacios destinados a la tripulación, maquinarias, almacenamiento de combustibles, etc. Las tarifas de puerto y el derecho de tránsito por canales se paga de acuerdo a esta cifra de tonelaje.

Tonelaje "Deadweight": Es la medida de la capacidad

(1) Estas cifras, como todas aquellas utilizadas en esta nota comparativa, son extractadas del *Lloyds Register of Shipping*. En este caso, las cifras corresponden al tonelaje grueso.
N. de la R.: Nuestro distinguido colaborador, el prof. Claudio Véliz, nos acompaña también un detallado apéndice estadístico que omitimos por su extensión. Los interesados pueden consultarlo en las oficinas del Boletín.

total de acarreo de una nave expresada en toneladas *avordupois* e incluyendo el cargamento, combustibles, pasajeros y tripulación cuando el barco está cargado hasta su límite permitido.

Tonelaje de desplazamiento: Es el peso del agua que desplaza el casco de una nave y equivale al peso de la misma.

Para ilustrar la importancia que la determinación del método tiene en el cálculo de estas diversas clases de tonelajes, basta mencionar el hecho de que el *Queen Elizabeth*, que mide solamente 16.880 toneladas de desplazamiento alcanza a 41.729 toneladas netas y 83.673 toneladas gruesas. Por consiguiente es de importancia primordial —si se trata de hacer estudios comparativos— estar absolutamente seguro de que las series estadísticas de tonelaje que se han de utilizar han sido preparadas con métodos similares. Esta es la razón principal por qué en la *Historia de la Marina Mercante de Chile* no se incluyeron estudios comparativos, excepción hecha de las dos o tres notas ya mencionadas. Sin embargo, cualquier serie estadística basada en información fidedigna, puede ser utilizada para efectuar estudios de las tendencias seculares de la marina mercante de una nación.

Por esto las series estadísticas para la flota mercante de bandera chilena, basadas exclusivamente en datos del Ministerio de Marina y de los servicios estadísticos nacionales, pudieron ser utilizadas como base para una serie de estudios sobre la tendencia secular del tonelaje mercante chileno, pero de ninguna manera podían compararse con series de tonelaje de otras naciones, ya que no existía ninguna seguridad de que el método de obtención fuera el mismo. En los gráficos Nos 1, 2 y 3, se incluyen las series del tonelaje grueso anual para las flotas de Argentina, Brasil y Chile durante los períodos 1900-1916, 1919-1939 y 1947-1962, respectivamente. Esta división en períodos fue hecha con el propósito de variar la escala vertical de tonelajes y de este modo permitir una comparación más clara. La tendencia secular de estas series a través del período 1900-1962 no puede ser más elocuente. Mientras el tonelaje mercante de Argentina y Brasil muestra una clara tendencia ascendente, el de bandera chilena se ha mantenido prácticamente estático durante cincuenta años. En el medio siglo que separa la primera de la última década de estas series, Argentina ha agregado un millón de toneladas a su flota mercante; Brasil ha conseguido lo mismo, pero Chile apenas ha podido incrementar su flota en algo más de cien mil toneladas.

El contraste es dramático desde cualquier punto de vista. Entre 1902 y 1962, Chile ha duplicado su tonelaje mercante; Brasil lo ha incrementado seis veces y Argentina, diez veces. Las flotas mercantes del Brasil y Argentina figuran hoy día entre las primeras veinte

del mundo y ambas han sobrepasado la frontera simbólica del millón de toneladas. Mientras tanto, la flota mercante de Chile mide hoy día exactamente 257.698 toneladas gruesas, o sea precisamente el doble del tonelaje de bandera chilena en 1906.

En cuanto a la posición relativa de la flota mercante de Chile en el mundo, las siguientes cifras permiten apreciarla:

Año	Chile	Gran Bretaña
1912	145.252	18.213.620
1922	131.401	19.295.637
1932	178.680	19.295.675
1952	189.044	18.623.654
1962	257.698	21.658.142

Noruega	Japón	Total mundial
2.292.596	1.344.991	44.581.114
2.600.861	3.586.918	64.360.263
4.600.861	4.255.014	69.734.310
5.905.942	2.767.163	90.180.359
12.511.082	8.870.155	139.979.813

Durante los primeros ocho años de este siglo, cuando el tonelaje mercante nacional superó al de Argentina, la flota chilena estaba constituida por naves a vapor y veleros. Pero, contrariamente, a lo ocurrido con las flotas de Brasil y Argentina, el tonelaje mercante incluía más veleros y menos vapores que las de aquellas naciones:

TONELAJE TOTAL DE LOS BARCOS VELEROS

Año	Argentina	Brasil	Chile
1900	30.407	29.580	48.106
1901	26.770	24.820	37.588
1902	28.328	23.556	41.019
1903	24.918	22.979	36.572
1904	24.474	23.944	39.204
1905	27.402	23.930	38.154
1906	27.861	23.569	41.444
1907	27.155	19.597	48.589

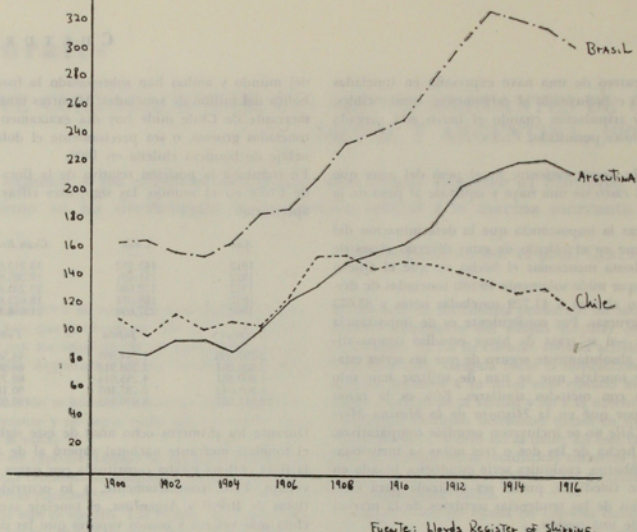
En efecto, una proporción elevada de la diferencia a favor de Chile reflejaba la lentitud con que la marina mercante nacional renovaba su material flotante. Mientras Argentina y Brasil poseían flotas constituidas esencialmente por vapores de casco de acero y hierro, una parte importante del tonelaje chileno —generalmente entre el treinta y el cuarenta por ciento— correspondía a hermosos pero vetustos veleros que otras naciones ya habían desechado.

Pero no se trata en este caso de veleros de casco de acero construidos especialmente —por ejemplo— para la carrera del salitre. Como bien se sabe, Alemania y Francia levantaron importantes flotas de veleros de casco de acero para efectuar este tráfico y el gran auge de los veleros de acero en el comercio mundial tuvo lugar precisamente durante las tres décadas que precedieron a la Primera Guerra Mundial. Esto no es el caso de Chile. En el año 1900, cuando la flota mercante de bandera chilena superaba a la argentina por algo más de veinte mil toneladas, Chile tenía 39.778 toneladas de veleros de casco de madera; 1.494 toneladas de ve-

Miles de
Toneladas. 340

GRAFICO N° 1

Tonelaje Grueso TOTAL 1900—1916

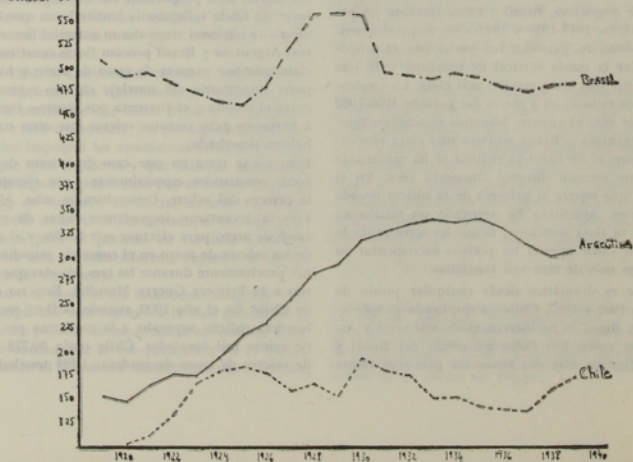


Fuente: Lloyds Register of Shipping

Miles de
Toneladas. 575

GRAFICO N° 2

Tonelaje Grueso TOTAL 1919—1939



leros de casco mixto de hierro y madera; 6.824 toneladas de veleros de casco de hierro y ni un solo velero de casco de acero⁵.

Pero donde más notablemente se refleja la estagnación de nuestra marina mercante en comparación con las flotas de Argentina y Brasil, es en la modernización del material flotante. Por ejemplo, durante los años que precedieron a la Primera Guerra Mundial, vapores y motonaves con casco de acero constituían los elementos más modernos de la industria naviera. Entre ambos reflejan, en efecto, la velocidad con que un establecimiento naviero se modernizaba. El vapor era ya suficientemente antiguo —ya llevaba medio siglo de utilización exitosa a cuestras— para no alcanzar precios prohibitivos o constituir un símbolo de ostentación; ambas consideraciones, sin embargo, pueden ser aplicadas a las motonaves cuyos precios eran elevados. Pero una combinación, por ejemplo, de vapores y motonaves con casco de acero —a fin de excluir vejestorios con casco de madera y ruedas laterales— refleja con bastante exactitud la tendencia hacia la renovación que existía en cada una de las flotas mercantes.

Según este criterio, la flota mercante chilena estuvo prácticamente estagnada en comparación con las de las otras dos naciones. Entre 1900 y 1914, el promedio de aumento adicional neto anual del tonelaje de vapores y motonaves con casco de acero, alcanzó a las siguientes cifras para cada uno de estos países:

Chile	2.116 toneladas netas
Brasil	7.300 " "
Argentina	5.567 " "

Esta disparidad en el ritmo de crecimiento se acentúa a medida que avanza el siglo. Durante los quince años entre 1948 y 1962, el promedio de aumento adicional anual de tonelaje grueso de cada una de las tres flotas mercantes incluyendo naves de todos los tipos fue el siguiente:

Chile	4.286 toneladas gruesas
Brasil	39.798 " "
Argentina	44.795 " "

Otra de las objeciones hechas por el prestigioso oficial naval en retiro, mencionado más arriba, tocó el problema de las cifras para tonelaje neto y grueso de bandera chilena. Según esta crítica, las cifras utilizadas en la *Historia de la Marina Mercante de Chile* para la flota de bandera chilena, eran netas, mientras que aquellas para las flotas de Brasil y Argentina eran cifras de tonelaje grueso. Esto es sólo parcialmente cierto. Las cifras chilenas son netas, pero las cifras gruesas correspondientes tampoco son comparables con las de Brasil y Argentina, debido a que el método de calcular estos

tonelajes utilizados por el Ministerio de Marina y otras agencias estadísticas chilenas difiere de aquel utilizado por el *Lloyds Register of Shipping*. En efecto, si se examina el gráfico N° 4, se observa que las cifras netas basadas en fuentes nacionales son diferentes de aquellas ofrecidas por *Lloyds*. Sin embargo, la tendencia secular de ambas series es lo suficientemente similar como para permitir establecer generalizaciones respecto al ritmo de crecimiento de la flota.

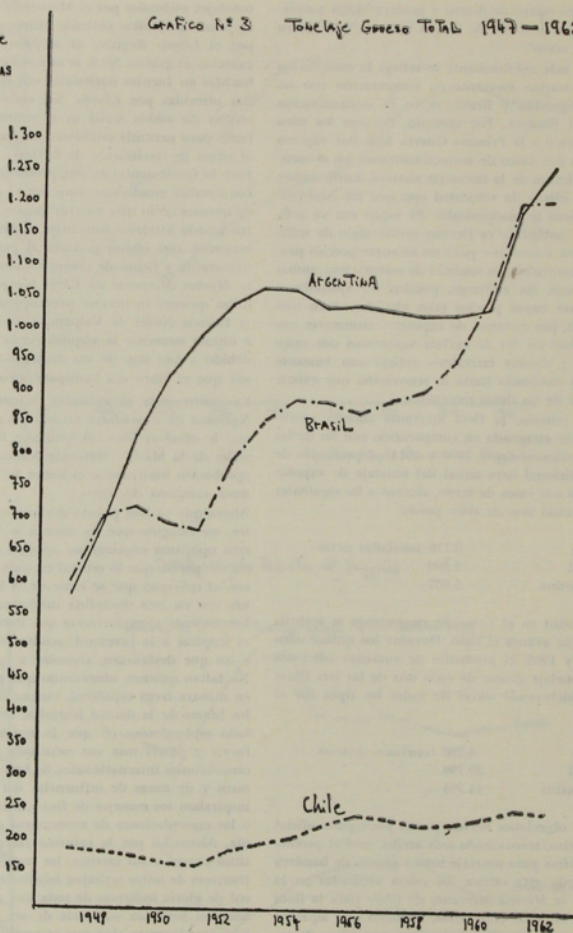
Pero lo fundamental de este problema no tiene que ver con detalles estadísticos, sino con el desasosiego sincero de quienes creen que mostrar facetas negativas de nuestro pasado histórico constituyé, si no un delito de lesa majestad, una ofensa gratuita al patriotismo; un acto irreverente y digno de censura. Cuando la *Historia de la Marina Mercante de Chile* fue publicada en 1961, hubo quienes incluso se preocuparon de boycotearla; la Escuela Naval de Valparaíso, por ejemplo, canceló a último momento la adquisición de varios ejemplares, debido a que uno de sus distinguidos consejeros estimó que el libro era "antipatriótico".

La controversia se extendió. Mientras la Asociación Nacional de Armadores no hizo secreto del desagrado que le causó el libro, el Sindicato Profesional de Oficiales de la Marina Mercante Nacional me expresó su aprobación haciéndome el honor de donarme una hermosa campana de barco.

Ahora que ya han pasado dos años desde esos incidentes, me imagino que los ánimos se habrán calmado y creo oportuno expresar mi opinión sobre el asunto. A mí me parece que lo central en todo esto tiene que ver con el concepto que se tiene de la historia. Hay quienes ven en esta disciplina intelectual, una especie de herramienta ejemplarizante que debe ser utilizada para inspirar a la juventud, acicatear al pueblo, animar a los que desfallecen, consolar a los desesperanzados. No faltan quienes, observando que no todo anda bien en nuestra larga república, buscan consuelo amable en los brazos de la deidad histórica, soñando con un pasado esplendoroso en que la nación era próspera y fuerte y poseía una voz escuchada con reverencia en conciliábulos internacionales. Se habla de destinos oceánicos y de zonas de influencia; del pavor que otrora inspiraban los manejos de financistas chilenos en París o las especulaciones de aventureros criollos en California. Alentados por la calurosa recepción que esta actitud otorga a sus escritos, los popularizadores y constructores de mitos trabajan febrilmente satisfaciendo la sed de gloria indirecta de toda una generación. Pero el bálsamo histórico —además de ser falso— no inspira acciones vigorosas, sino que tranquiliza inquietudes. En lugar de activar la faena creadora, adormece al mítomano privándole de la facultad de asumir responsabilidades. El recuerdo de acciones bélicas heroicas no mueve a las generaciones presentes a emular esa gloria

Miles de
toneladas

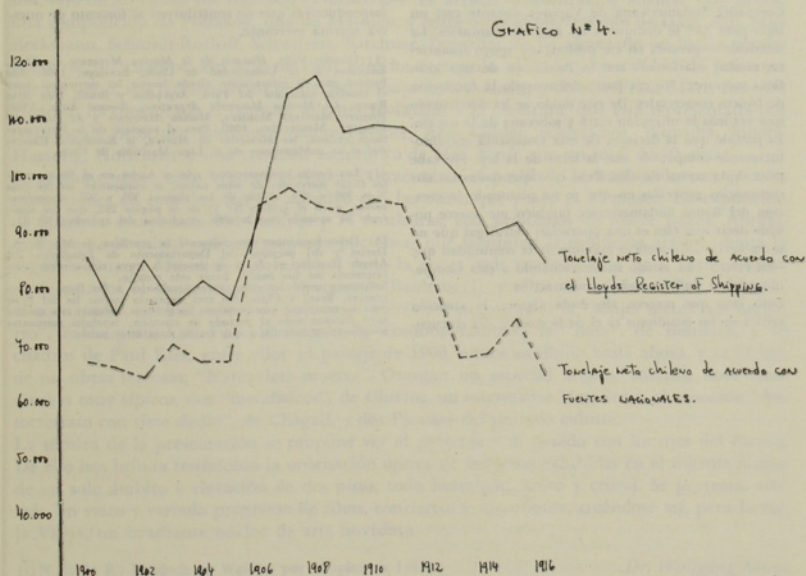
GRAFICO N° 3 Tonelaje Guano Total 1947-1962



en las tareas de la paz, sino a sentirse satisfechos co-participes exentos, por consiguiente, de esfuerzos comparables. De esta manera, el mito de un pasado maravilloso en las industrias marítimas no ha resultado en acción dinámica emulativa, sino en la contemplación abúlica y el goce senil de esas conquistas imaginarias. Desgraciadamente son muchos los que creen sinceramente que el historiador debe ser un fabricante de mitos positivos y ejemplarizantes de este tipo. Estos ciudadanos sufren intensamente cuando un estudioso comete la imperdonable indiscreción de sugerir que el rey del cuento camina desnudo, pero deben recordar que hay naciones que no tienen necesidad de inventar un pasado glorioso —lo poseen sin lugar a dudas— y, sin embargo, la realidad contemporánea, obcecada y tenaz, rehusa doblegarse hundiendo a los soñadores en el pantano de la miseria y el atraso. Aquellos que creen que los sentimientos patrióticos deben alimentarse con mitos gloriosos cometen un error importante. El patriotismo verdadero no necesita de mentiras agradables para mantenerse fuerte y vital. Asimismo, la acción positiva en el presente y la con-

fianza en el futuro, no pueden tener mejor apoyo que el de la verdad histórica. Se equivocan quienes creen que una gran industria naviera moderna necesita estar basada en una tradición náutica y basados en esta creencia, proceden a inventar tal tradición si es que la investigación histórica erudita no la puede descubrir. El Japón no tenía tradición náutica —en efecto ni siquiera tenía un solo barco de alta mar— hacia las medianías del siglo pasado, sin embargo, procedió a levantar una marina mercante poderosa y sus astilleros son hoy día los más grandes del mundo.

Chile —desgraciadamente— no tiene una tradición naviera de significación mundial. Esto no quiere decir que los chilenos sean incapaces de construir una gran marina mercante y una importante industria de construcciones navales. Muy al contrario, no hay razones objetivas que indiquen que Chile no puede llegar a ser una segunda Noruega. Para conseguir esto hay que examinar detalladamente los factores que han conspirado en el pasado en contra del progreso de nuestra marina. Esta fue mi intención al preparar mi libro sobre la historia de nuestra marina mercante. El estudio



finaliza en 1922 pero tengo la impresión de que los factores negativos, lejos de haber desaparecido desde entonces hasta ahora, se han multiplicado. Para ofrecer sólo un ejemplo de muchos: La Compañía Sudamericana de Vapores ha gozado durante más de tres cuartos de siglo del fuerte apoyo financiero del Estado. En otras palabras, el pueblo de Chile, a través de sus instituciones gubernativas, ha entregado cuantiosas sumas a esta corporación para que forme una gran flota mercante. La existencia misma de esta Compañía durante todo este período, se ha debido a este apoyo del Estado para este claro e inobjetable propósito. Sin embargo, debido a complejas circunstancias, que francamente no vienen al caso, esta Compañía estimó conveniente, a principios de la década de 1940, utilizar reservas financieras acumuladas a través de varios años y el producto de la venta afortunada de algunos barcos a los EE.UU., para establecer un banco comercial que lleva su mismo nombre, además de utilizar la imagen de una de sus primeras naves como símbolo oficial. Este banco comercial ha hecho buenos negocios. Más aún, parece que desde el punto de vista de la Compañía, la fundación del banco fue una medida acertada. Pero el Estado de Chile no ha estado subvencionando a la Compañía Sudamericana de Vapores durante casi un siglo para que se dedique a los negocios bancarios. La intención expresada en ese prolongado apoyo financiero, estaba relacionada con la formación de una gran flota mercante. No era parte del acuerdo la fundación de bancos comerciales. De este modo, se ha desvirtuado una vez más la intención clara y soberana de la nación. Es posible que la decisión de esta Compañía sea absolutamente compatible con la letra de la ley. Me cabe poca duda acerca de ello. Pero creo que dadas las circunstancias generales en que se ha planteado la creación del Banco Sudamericano, también me parece posible decir que ésta es una operación extralegal que no se ha hecho en beneficio máximo de la comunidad que —en efecto— ha estado subvencionando a esta Compañía naviera durante toda su vida activa. Otro caso que merece, sin duda alguna, la atención crítica de los estudiosos es el de la reserva del cincuen-

ta por ciento del comercio exterior chileno para naves nacionales. Esta medida proteccionista parece no haber tenido los resultados concretos que de ella se esperaban y se ha prestado para una serie de maniobras y argucias legalistas que permiten a ciertas compañías navieras chilenas "arrendar" a consorcios extranjeros el privilegio que les otorga el balleón chileno. De este modo parece continuar en boga la antigua práctica de transformar medidas proteccionistas planeadas en beneficio de la comunidad en arbitrios para que intereses mezquinos se enriquezcan aportando poco o nada al fomento de la industria.

Casos como éstos pueden multiplicarse. Hacia ellos debe estar dirigida la atención de quienes se interesan por la prosperidad y el auge de nuestra marina mercante. La pauta de acción de aquellos que tienen este interés debe estar orientada hacia la descripción acertada y objetiva de los obstáculos que impiden el crecimiento de nuestra marina y hacia la eliminación de estos obstáculos. El insistir en la cantinela romántica de nuestro glorioso pasado naviero; el dedicar tiempo y esfuerzos a intentar cuadrar el círculo demostrando que en otras épocas teníamos más tonelaje mercante que otros países; éstas son actividades entretenidas pero improproductivas que no contribuyen al fomento de nuestra marina mercante.

(1) Claudio Véliz, *Historia de la Marina Mercante de Chile*, Ediciones de la Universidad de Chile, Santiago, 1961. Las fuentes para la información citada fueron las siguientes: para el tonelaje mercante del Perú, Argentina y Brasil, Luis Ario Russo, *La Marina Mercante Argentina*, Buenos Aires, 1938; Homero Martínez Montero, *Marina Mercante y de Pesca del Uruguay*, Montevideo, 1940. Para el tonelaje de la flota mercante chilena, las *Memorias de Marina*, la *Estadística Comercial* y las publicaciones de la Liga Marítima de Chile.

(2) Las únicas comparaciones que se hacen en el libro, entre las flotas mercantes de estos países, se encuentran en las citas N.os 396 y 399, al pie de las páginas 305 y 307, respectivamente, y en el gráfico N° 12 de la página 262, que fue diseñado de acuerdo con la serie estadística del apéndice N° 3.

(3) Debo mencionar especialmente la gentileza de Mr. R. A. Daniel y del personal del Departamento de Estadística del *Lloyd's Register of Shipping* gracias a cuya cooperación desinteresada me fue posible hacer este estudio. Solamente copié las cifras correspondientes a las flotas de Argentina, Brasil y Chile. No creí necesario incluir las del Perú para no complicar excesivamente los gráficos. Además esta nación tuvo durante todo el período en cuestión, tonelajes mercantes notablemente más bajos que los de estos otros países.