

COMPARACION DE LAS FLOTAS MERCANTES DE ARGENTINA, BRASIL Y CHILE EN EL CURSO DEL SIGLO XX

por el Capitán de Alta Mar CARLOS DE CASO ALVAREZ-RIVERA

En el Boletín de la Universidad de Chile, N° 40, de julio de 1963, bajo el epígrafe "Breve comparación de las flotas mercantes de Chile, Brasil y Argentina 1900-1962", el profesor en Historia Económica del Instituto de Economía de la Universidad de Chile, don Claudio Véliz, desde Londres expresa:

"En el apéndice N° 3 de una obra sobre la Marina Mercante que publiqué en 1961, incluí un cuadro estadístico con los tonelajes de las flotas mercantes de Chile, Brasil, Argentina y Perú, basado en diversas fuentes". Esta información: "Se incluyó exclusivamente como agregado interesante, y no tenía nada que ver con la tesis central de la obra", sin embargo, en ella, el dato de la referencia lo agrega como gráfico N° 12 en el folio 262 y constituye el único antecedente que aparentemente sin examen previo, podría considerarse como justificativo de su tesis de que la grandeza de otrora de nuestra Marina Mercante constituye un mito.

Más adelante, refiriéndose a estas estadísticas, expresa que yo las impugné, "arguyendo que eran inexactas y que diferían fundamentalmente de aquellas publicadas por el Lloyds Register of Shipping de Londres". El oficial mencionado —agrega el señor Véliz, refiriéndose a mi persona— "alegó que, de acuerdo a las cifras londinenses, el tonelaje mercante chileno para el período en cuestión 1901 a 1935 había sido sustancialmente superior al de los otros países del continente".

En esas expresiones, que no se conforman totalmente con la verdad, se advierte una evidente paralogización, acaso un malentendido. Soy persona seria y bien informado en lo que expreso, ya que conozco también perfectamente, por razones de profesión, las estadísticas periódicas de todas las Sociedades clasificadoras de naves que las poseen y de una manera muy especial la de los Registros del Lloyd y del Bureau Veritas, las instituciones decanas, que cuentan con repertorios o listas generales anuales de todas las naves del mundo, aparte de las que ellas clasifican, que se publican regularmente y las estudio con detención, contando además con otras estadísticas nacionales y extranjeras, de manera que, como Capitán de Alta Mar que soy, que he dedicado la vida entera al estudio de estas materias y que cuento con documentos especiales, relacionados con la nuestra, absolutamente inéditos, que me permiten reconstituirla con mucho detalle, y las

de los otros países americanos. Nos vemos, pues, obligados a la rectificación, ya que lo que expresé al señor Véliz en aquella ocasión fue que contra lo que él afirma, Chile, guardando el sentido de las proporciones, tuvo una Marina Mercante eficiente y poderosa y que las estadísticas lo demostraban así, siendo la primera flota hispanoamericana hasta 1908, por su tonelaje, y que si bien era cierto que en este sentido había sido superada por Argentina en 1909, en rigor hasta 1938 tuvimos la primera Marina Mercante de Alta Mar hispanoamericana, porque la argentina era hasta esos años, en esencia, una flota fluvial por excelencia, vale decir una Marina de agua dulce, pero debemos señalar que esta superación no fue obra del esfuerzo argentino, sino consecuencia de que los ingleses entraron a controlar la Compañía de Navegación Mihanovic en ese año, haciendo de ella una empresa británica sujeta a sus leyes con asiento en Londres que se denominó The Argentine Navigation Company, en la cual los buques tenían bandera argentina, y que permitió aumentar el tonelaje argentino con nuevas y rápidas unidades fluviales.

Le señalé también al señor Véliz que no se podían comparar las cifras estadísticas de Argentina, Brasil, y Perú tomadas de los apéndices anuales del Registro del Lloyd con las que ahí se asignaban a Chile, porque estas últimas eran de arqueó neto, lo que para esa época era procedente sólo con los veleros, pero para computar el de los vapores Lloyd's empleaba el tonelaje grueso, lo que era muy lógico, porque el neto de los veleros era casi coincidente con el grueso, pero por los acuerdos de Constantinopla (de 1872) resultaban muy diferentes estos dos tonelajes, por efecto de los grandes descuentos que sufría el grueso, para obtener el neto que puede llegar hasta el 40% de aquel en los vapores, y aun sobrepasarlo en las naves con Shelterdeck.

Con ese sistema de comparación empleado por el señor Véliz resultaba que Perú también nos había sobrepasado en el período comprendido entre 1919-1932, lo que no fue realmente así.

Más adelante expresa, en la página 47 del Boletín citado, que "en los gráficos N.os 1, 2 y 3, que inserta, 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

te", por lo que queda en evidencia otra vez que el profesor continúa desorientado en materia de tonelaje, ya que en el período 1900-1919, el cómputo de Lloyd's es de tonelaje grueso, solamente para los vapores como hemos dicho, pero no para los veleros, por tanto el tonelaje que señala para Chile, por ejemplo en 1912, del orden de 145.252 tons., está constituido en la forma siguiente, según Lloyd's:

98 vapores con 108.834 tons. gruesas
42 veleros con 36.418 tons. netas

Algo más adelante, nos vuelve a aludir cuando señala:

"Otra de las objeciones hechas por el oficial naval en retiro, 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 aquél utilizado por el Lloyd's Register of Shipping. En efecto, si se examina el gráfico N° 4 se observa que las cifras basadas en las fuentes nacionales son diferentes de aquellas ofrecidas por Lloyd's".

Eso que señala el autor de la Historia es cierto, pero el investigador debe averiguar la causa de tales discrepancias; pero a falta de ello podemos hacerlo nosotros ya que al respecto existen las siguientes diferencias que las generan:

Lloyd's considera para este efecto naves de 100 tons. o más. Bureau Veritas consideraba 50 tons. para los veleros. En cambio, la matrícula nacional, por imperativo de la ley, registra naves superiores a 25 tons. Esto, a priori, sería un antecedente para que las curvas de tonelaje chileno de origen nacional fueran mayores, pero en realidad son menores que las de Lloyd's y Bureau Veritas, que incluyen en sus estadísticas, como tonelaje mercante, lo que no es, por la sencilla razón que clasifica también los transportes nacionales de la Armada, dragas, etc., lo que ocurre no sólo con las de Chile, sino con las de todas las naciones.

El gráfico N° 4 que inserta en la página 51 corresponde al período 1900-1916 y como entonces teníamos los transportes "Angamos", "Maipo", "Rancagua" y "Casma", se produce así esa diferencia entre las curvas. Ahora bien, para hacer una efectiva comparación del tonelaje mercante hay que expurgar lo que no lo es:

Y así en 1923, por ejemplo, haciendo una comparación entre Argentina y Chile tenemos:

	<i>Argentina</i>	<i>Chile</i>
Tonelaje según Lloyd's	178.500 tons.	172.000 tons.
Transportes nacionales in- cluidos.	30.000 tons.	14.596 tons.
Tonelaje efectivo Marina Mercante	148.500 tons.	157.404 tons.

Lo que demuestra que teníamos un mayor tonelaje mercante que Argentina en ese año de 1923, que ascendía a las 8.904 tons.

El Sr. Véliz, en su estudio comparativo de las flotas mercantes del A. B. C. expresa: "La tendencia 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. En el medio siglo que separa la primera de la última década de estas series (1900-1916, 1919-1939, 1947-1962), 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 100 mil toneladas".

"El contraste es dramático desde cualquier punto de vista. Entre 1902-1962, Chile ha duplicado su tonelaje mercante; Brasil lo ha incrementado seis veces y Argentina 10 veces. Las flotas mercantes de Brasil y Argentina figuran hoy entre las primeras 20 del mundo". Realmente el contraste es grande, pero merece ser analizado. En las tres series en particular y los dos espacios intermedios, para formarse un juicio cabal de la pujanza y la adversidad chilenas, que nos presentan tan a mal traer.

El primer período comprende: desde principios de siglo hasta la iniciación de la I Guerra Mundial (1901-1914). El segundo: el de la I Guerra Mundial.

El tercero: el comprendido entre las dos Guerras Mundiales (1919-1939).

El cuarto: el de la II Guerra Mundial.

Y el quinto, el de la post-Guerra Mundial II hasta nuestros días (1947-1962).

Pero antes, es preciso también hacer una composición de lugar y no perder en ningún caso el sentido de la realidad y la proporción.

A semejanza de los que suelen usarse en estadística, para orientar al lector no versado en esta materia, diremos que: Brasil tiene un litoral de 4.200 millas y una red fluvial navegable con un área de 40.000 millas, sólo al Amazonas tienen acceso los vapores de alta mar hasta 2.300 millas. No es, pues, de extrañar que tenga una buena flota superior a la nuestra porque la nece-

sita para su amplio servicio doméstico. Argentina tiene 1.800 millas de litoral y el sistema del Plata incluyendo el Uruguay y Paraná, 2.400 millas, con un área navegable de 20.000 millas.

Chile tiene 2.500 millas de costa y la red fluvial navegable insignificante, pues no pasa de las 200 millas.

Brasil, para 1958, tuvo una población de 52.000.000 de habitantes, un volumen físico de importación de 15.655.517 tons. que es lo importante para el control de fletes, y en exportación 9.146.267 tons. con fletes nobles y abundantes como café, cacao, frutas tropicales.

Argentina para 1960 tiene 20.000.000 de habitantes, un volumen físico de importación de 14.454.234 tons. y de los cuales 2.000.000 son de carga general y la exportación de 9.422.148 tons. con 1.500.000 tons. de carne enfría, 2.644.343 tons. de trigo y tres millones de toneladas de maíz.

Chile con 7.550.991 habitantes con una importación de 3.470.113 tons. en que la carga general no llega al millón de tons. y de exportación a 7.320.045 tons. constituidos en su mayor parte por fletes pobres.

SINTETIZANDO ESTAS CIFRAS TENDRIAMOS EN NUMEROS REDONDOS:

Población	Argentina 20.000.000 h.	Brasil 52.000.000 h.	Chile 7.551.000 h.
Importación en tons. físicas	14.423.232 tons.	15.000.000 tons.	3.470.113 tons.
Exportación en tons. físicas	9.427.148 tons.	9.146.267 tons.	7.320.045 tons.
Total Comercio Exterior	23.861.380 tons.	24.146.267 tons.	10.790.158 tons.
Litoral (costa de mar)	1.800 millas	4.200 millas	2.500 millas
Area fluvial navegable	20.000 millas	40.000 millas	200 millas
Tonelaje de la flota	1.000.000 tons.	1.000.000 tons.	250.000 tons.

Y DE ELLO PODRIAMOS DEDUCIR PARA CADA UNO DE LOS PAISES:

	Argentina	Brasil	Chile
Número de habitantes por tons. de arqueo	20 habitantes	52 habitantes	30 habitantes
Número de toneladas por millas de litoral y fluvial es de:	45 tons.	22,6 tons.	100 tons.
Número de tons. de carga de importación que corresponde por tons. de buque	14,4 tons.	15,6 tons.	13,8 tons.
Número de tons. de carga de exportación por tons. de buque	9,4 tons.	9,1 tons.	29,0 tons.
Número de tons. de carga total de comercio exterior que corresponde por tons. de buque	23,8 tons.	24,7 tons.	42,8 tons.

A través de estas cifras se ve, pues, que estamos en mala condición con respecto a Brasil y Argentina, por tener esos países un volumen físico de importación superior a la exportación en un tercio de tonelaje, mientras que nosotros lo tenemos inferior en un 50%, desequilibrio perjudicial, porque en materia de fletes lo único que en rigor se puede exigir lo constituyen las importaciones, ya que las exportaciones son de la nación compradora, que impondrá sus condiciones.

Pero esas cifras demuestran que proporcionalmente en importaciones, en extensión litoral y en proporción a la población, sensiblemente estamos en paridad y que sólo en exportación estamos mal con respecto a ellos.

Las cifras totales de comercio exterior nos están diciendo que, doblando nuestro tonelaje actual, estaríamos no sólo en paridad sino con mejora notoria, con estos dos inmensos países del continente, a pesar de sus ventajas en materia de tonelaje de importación, como se señala en el cuadro anterior.

Después de lo dicho resulta sorprendente que la Marina Mercante de Chile no haya sido alcanzada antes por las de los países del Atlántico de mucho mayor capacidad demográfica y económica. Y no habría sido superada en tal forma si se hubiera ayudado a la Marina Mercante, desde luego dándole la reserva del cabotaje en tiempo oportuno, por lo menos después del

triunfo del 79, triunfo que no habría sido posible lograrlo si no hubiéramos contado con ella.

1 Período (1900-1916), desde principios de siglo hasta la 1 Guerra Mundial

Se advierte que la declinación del tonelaje chileno se inicia el año 1908, cuando después de la guerra anglo-boer y ruso-japonesa, se crea mayor afluencia de naves al mercado de fletes.

Mientras en Brasil la Marina Mercante se expande en el cabotaje de sus dilatadas costas, al abrigo de la Ley de Reserva de ésta para la bandera brasileña, y en la Argentina crece y se mantiene en el servicio fluvial sin competencia, en Chile, sin reserva de cabotaje, nuestra Marina Mercante tiene que soportar la ruda competencia de los vapores extranjeros de servicios exteriores y de líneas regulares establecidas en el país con bandera extranjera, que abatan y arruinan impunemente a nuestros bajeles, que provocan la quiebra de compañías importantes como la de Vapores de Chile y que en 1910 obligó al Directorio de la Cía. Sud-Americana de Vapores a amarrar parte de su flota y a tomar el acuerdo verdaderamente dramático de autorizar al gerente para liquidar la Empresa cuando lo estimare conveniente. El tonelaje de Chile, que en 1907 era de 172.000 tons., baja a 125.917 tons. en 1914, y si no sobreviene la Guerra Mundial acaso hubiera desaparecido la Compañía de la Bandera de las Aspas de San Andrés.

Es interesante señalar que, a pesar de la atención dispensada por el Brasil a su flota y las fuertes pérdidas de explotación del Lloyd Brasileño, puesto directamente bajo el control del Estado, y de pagar éste un subsidio de 437.000 dólares a la Amazon Steam Navigation Co., que era una compañía inglesa con bandera brasileña y con asiento en Londres primero y en París después (año 1911), constituía un caso típico de pabellón de "complacencia" brasileño a trueque de subvención (actualmente es otra empresa estatal naviera brasileña). Pues bien, en el servicio exterior llegó a tal extremo la competencia, que un pasaje de Buenos Aires o de Brasil a Europa llegó a valer 25 nacionales argentinos, y en las costas de Chile un pasaje de Valparaíso a Antofagasta \$ 5.

En el año 1913 la competencia fue tan dura, que el Lloyd Brasileño, a pesar de la subvención por millas navegadas, se vio obligado a llevar sus naves, diques y pertrechos a subasta pública por la suma total de £ 2.927.575, lo que no se consumó por falta de postores. El Estado y la conflagración europea salvó a esa empresa de la desaparición.

Después de todo lo que hemos señalado aquí con absoluta imparcialidad y veracidad, estimamos que los armadores chilenos de entonces merecen consideración y respeto por el titánico esfuerzo de supervivencia desplegado en esa época.

Antes de continuar debemos hacer una pausa para referirnos a algunas expresiones del Sr. Véliz que dicen relación principalmente con este primer período que acabamos de analizar, y así tenemos que expresa:

"Durante los primeros ocho años de este siglo, cuando el tonelaje mercante nacional superó al de Argentina, la flota chilena estaba constituida por nave 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 los de aquellas naciones".

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 etc.

"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". Este constituye uno de los tantos cargos gratuitos contra nuestra Marina Mercante. Esos datos tomados del Registro del Lloyd de Londres, corresponden a naves veleras iguales o superiores a 100 tons. de registro neto. Para ser justos comparémoslos con los dos del Bureau Veritas que registra naves superiores a 50 tons. netas y refirámoslo al año 1904, cuyo registro obra en nuestro poder y tendremos:

	Argentina	Brasil	Chile
Veleros arriba de 50 tons. (Bureau Veritas)	42.322 tons.	76.252 tons.	43.394 tons.
Veleros arriba de 100 tons. (Lloy's)	24.474 tons.	23.944 tons.	39.204 tons.

Con esta comparación puede verse cuánta nave insignificante tenían esas naciones para inflar el tonelaje mientras la nuestra exhibía buques grandes de alta

mar y no naves fluviales o de puerto.

Esto queda en mayor evidencia si se compara a niveles superiores para ese mismo año, y así tenemos:

	<i>Argentina</i>	<i>Brasil</i>	<i>Chile</i>
Veleros arriba de 200 tons. (Bureau Veritas)	10,769 tons.	10,633 tons.	29,851 tons.

Refiriéndose a esta materia el Sr. Véliz dice a continuación:

"Mientras Argentina y Brasil poseían flotas constituidas esencialmente por vapores de acero y hierro, una parte importante del tonelaje chileno generalmente entre el 30 y el 40% correspondía a hermosos pero vetustos veleros que otras naciones ya habían desechado". Esto también carece de razón. La nación que comenzaba a vender sus veleros era Inglaterra, porque primero los altos salarios de sus dotaciones no les permitieron continuar explotando esa clase de buques. Alemania, las naciones escandinavas, Francia y Chile, con más bajos salarios, podían adquirirlos a bajos precios. La segunda razón que aniquiló a los veleros y acaso la más poderosa, fue la implantación de la jornada de 8 horas de trabajo, que obligaba a montar tres guardias, con un aumento considerable de personal o en su defecto, el pago de sobretiempo, pues los veleros navegaron siempre a dos guardias, que significan jornadas de 12 horas diarias.

Después de lo dicho el Sr. Véliz prosigue:

"Pero no se trata en este caso de veleros 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 ese 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. Este 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 20.000 tons., Chile tenía 39.778 toneladas de veleros de casco de madera, 1.494 toneladas de veleros de casco mixto de hierro y madera; 6.824 toneladas de veleros de casco de hierro y ni un solo velero de casco de acero".

A lo primero debemos expresar que Francia formó una flota de veleros de casco de acero, construida especialmente para ella, como la Casa Bordes, porque la ley de primas de construcción es de 1893 y en ese año prácticamente ya no se construían cascos de hierro, no porque fueran peores en calidad, sino porque eran más caros y aprovechaban menor tonelaje de carga, en proporción, por su mayor peso.

Los armadores franceses no compraron naves de segunda mano en el exterior desde 1892, porque la ley de abril de ese año les daba subsidios de construcción y navegación muy favorables para los buques construidos en Francia.

Pero la flota de Bordes tenía en 1907 comprados de armadores ingleses 17 buques, de los cuales 10 eran de fierro y 19 buques de acero construidos después de 1892 en Francia.

Se comprende que con esas leyes de protección que continuaron hasta la guerra se mantuviera esa carrera y la demostración está que en cuanto cesaron terminó la empresa con los veleros quedando con vapores como casi todas las europeas, por las causas que señalamos anteriormente. Sólo conservó dos y la "Rhône" fue el último gran velero francés que visitó Taltal en 1925; nosotros nos cruzamos con él.

Todos los armadores alemanes, incluyendo a Laeisz, compraron naves de segunda mano a Inglaterra, que los liquidaba a vil precio. Esta importante casa construyó naves en Alemania y se pudo mantener porque eran verdaderos buques escuelas, en que el personal prácticamente pagaba para navegar. Así subsistió hasta el fin de la pasada guerra, continuando después hasta el día de hoy con naves fruterías de propulsión mecánica, que hacen la carrera al Africa. Y en esa misma forma pudo mantenerse el último de los grandes armadores veleros: el capitán finlandés Gustav Erikson, de Marieham.

Diremos también que Chile fue la primera nación de Sudamérica en tener veleros de casco metálico. Es así como en 1871 don José Tomás Urmeneta adquirió la barca de fierro, de tres palos, "Zeta", de 670 tons. En 1878 el Perú tenía la barca "Manco Capac", de 350 tons., la Argentina la goleta "Única Justa", de 91 tons., y el Brasil la goleta "Teresa Adams", de 155 tons., todas ellas de casco de fierro.

En cuanto a que la flota chilena velera tuviera una gran proporción de naves de madera, no hay que extrañarse. Era la tónica general de todas las flotas. En efecto, en 1904, según Bureau Veritas, tenemos lo siguiente:

	Total veleros		Veleros madera		Veleros acero y hierro		Barcas y fragatas metálicas de más de 400 tons.	
Francia	1.440	100%	1.195	83%	245	17%	230	16%
Alemania	948	100%	528	56%	420	42%	242	25%
Estados Unidos	3.556	100%	3.435	97%	121	3%	44	1%
Portugal	270	100%	248	92%	22	8%	19	7%
Noruega	1.661	100%	1.370	82%	191	10%	273	16%
I. Británico	6.773	100%	5.842	87%	931	13%	790	11%
Argentina	156	100%	123	79%	33	21%	7	4%
Brasil	345	100%	334	97%	11	3%	4	1%
Chile	90	100%	76	85%	14	15%	14	15%

Esto quiere decir que teníamos entonces un porcentaje magnífico de naves de ultramar de casco metálico y sólo nos superaban en él, las flotas de Francia, Alemania y Noruega, que tenían 16%, 25% y 16%, respectivamente, de su flota total de veleros.

Ahora si nos referimos a las flotas de veleros de madera solamente para ese mismo año, tenemos, según Bureau Veritas:

	Total veleros madera	Veleros madera de más de 199 tons.	% que representan
Noruega	1.661	858	51%
Estados Unidos	3.455	1.411	41%
Chile	76	41	53%
Argentina	123	1	8%
Brasil	334	10	3%
Portugal	248	42	17%

En madera teníamos, pues, una magnífica proporción de buques grandes que alcanzaba al 53% del total de la flota de veleros chilenos de maderas frente al 3% del Brasil; Argentina no alcanzaba siquiera al 1%, siendo el 99% restante buques insignificantes.

Nosotros tenemos motivo pleno para sentirnos orgullosos de nuestra flota de veleros, que si tuvo naves de madera que hacían agua, todas las naciones tuvieron "Coffin Ships". Era la consecuencia de sobrecargarlas, Inglaterra entre ellas, y si no, véanse los Parliamentary Papers de 1875. Cuando Plimsoll, en la Cámara de los Comunes, tras titánica lucha, logró imponer la línea de máxima carga en las naves mercantes, dando una reserva de flotabilidad mínima. Desde entonces están vigilantes los "ojos de Plimsoll" en los costados de todas las naves del mundo, asegurando la vida del navegante.

Repetimos: nuestra flota velera fue magnífica, ninguna nación del continente la igualó, tuvimos buques admirables que nos dieron nombradía de verdaderos marinos. De los grandes veleros de casco metálico tenemos que de las 8 barcas de cuatro palos que hubo en la América Latina, nosotros tuvimos seis: la "Australia";

la "Curzon"; la "María", que fue la última nave chilena que cruzó el Cabo de Hornos; "West Bound", en 1925, a cuyo bordo me tocó en suerte cerrar ese período; la "Ricart de Soler"; la "Alejandrina", y la "Andalucía".

De las 13 fragatas de cuatro palos de casco metálico que hubo a flote en el siglo xx, nosotros tuvimos la más hermosa, la "County of Linlithgow", que no fue un buque de desecho como afirman, sino un buque que mantuvimos en "class condition", 100 A, y compartimos ese honor con sólo seis banderas en el mundo, las de Alemania, Francia, Estados Unidos, Austria-Hungría, Inglaterra y Noruega y no más.

De los siete superveleros de cruzamen que hubo en el mundo con casco metálico, que arbolaban cinco palos y sobrepasaban las cinco mil toneladas, nosotros tuvimos la "Flora", ex "Potosí", de la que fui su piloto. En nuestro tiempo fue el velero más grande del mundo. Solamente Alemania, Francia, Dinamarca y Chile alcanzaron el alto honor de tener incorporados en sus registros nacionales navíos de tan gran porte. Estas no son fantasías, son realidades puras, eso aparte de la cantidad de buenas fragatas y barcas de tres palos que tuvimos y que en homenaje a la brevedad no cito.

Después, refiriéndose a los vapores, el Sr. Véliz dice: "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 de vapores y motonaves con cas-

cos de acero —a fin de excluir vejeterios con cascos de madera y ruedas laterales— refleja con bastante exactitud la tendencia hacia la renovación que existía en las flotas mercantes”.

“Según este criterio, estuvo prácticamente estagnada, en comparación con las otras dos naciones”.

Es realmente desconcertante imponerse de estos antecedentes, porque según ese criterio, todas las flotas mercantes del mundo habrían estado estagnadas en el período comprendido entre 1900 y 1914, pues sólo Dinamarca, o por mejor decir, la East Asiatic Company, tenía cuatro motonaves de alta mar en servicio, de cinco mil toneladas cada una: “Fionia”, “Jutlandia”, “Siam” y el “Panamá”, de 6.600 toneladas, construido en los astilleros de Burmeister & Wein. También la compañía sueca Johnson Line construyó, en 1913, en esos mismos astilleros daneses sus primeras motonaves: “Suecia” y “Pedro Christophersen”, de 3.600 toneladas, y el “Lima”. Alemania construyó el “Monte Penedo”, de 3.600 tons., con motores “Sulzer”, que al ser incautado por el Brasil tomó el nombre de “Sabará”, bajo esa bandera. Inglaterra tenía el “Eveston” y el “Norh-ausan”, de 2.000 tons., y Holanda, que había iniciado estas construcciones en 1910 con el “Vulcanus”, de 1.000 tons. y algunos barcos pequeños como el “Sembilan”, de 372 toneladas.

Como se ve, en materia de motonaves, en la Marina Mercante mundial no había casi nada en ese período, pues no se pasaba de las 25.000 toneladas. Resulta también contraproducente eso de los vapores de ruedas con cascos de madera; cuando nosotros hemos tenido ocho vapores de esa clase y sólo dos con cascos de madera, todos ellos en el siglo pasado y ninguno en el presente. En cambio, en Argentina y Brasil abundaban extraordinariamente en este siglo.

Nosotros, en vapores, hemos estado por encima de Argentina y Brasil en esa época, en porte y en velocidad, y la inmensa mayoría de nuestros vapores fueron mandados a construir expresamente. En 1907 Brasil tenía quince vapores de arriba de 2.000 toneladas y sólo tres superiores a 3.000. En ese mismo año Chile tenía 23 vapores superiores a 2.000 tons., de los cuales cinco superaban las tres mil.

Para darse cuenta de cuánto vapor de menor cuantía tenía Brasil, diremos que sus 283 unidades, muchos de ellos de rueda, que figuran en el Lloyd's ese año con 191.088 tons. gruesas, da un promedio de 675 tons. por nave. Chile con 87 vapores, todos de hélice, y 107.727 tons. gruesas da un promedio de 1.226 tons. por nave. En cuanto a velocidades, Chile tenía 10 vapores con 14,5 nudos en la mar, y uno de 12 nudos, y las unidades más rápidas del Brasil eran nueve vapores, de los cuales cinco daban trece nudos y los cuatro restan-

tes doce. Tanto los vapores de Chile como del Brasil eran de hélice.

Argentina tenía 169 vapores con 105.916 tons. gruesas, muchos de ellos de ruedas, lo que da un promedio de 626 tons. por vapor.

Diremos que en 1930 superábamos a Brasil y Argentina en vapores rápidos de alta mar, pues Brasil tenía: Cuatro motonaves de hélice de 14 nudos pertenecientes al Lloyd Nacional (“Aracatuba”, “Ararangua”, “Aravaquara” y “Aratimbo”) con 17.488 tons.

El Lloyd Brasileño tenía dos vapores de hélice de quince nudos (“Pedro I” y “Pedro II”) con 12.499 tons. Lo que da un total de 29.987 tons. de naves de marcha igual o superior a catorce nudos.

Chile tenía:

Tres vapores de hélice de 14 nudos “Bio-Bio”, “Cautín” y “Pudeto”, con 12.498 tons. Un buque motor de 16 nudos, “Toltén”, con 6.000 tons. y dos vapores de turbina de 17 nudos, “Teno” y “Aconcagua”, con 14.598 tons., lo que da un total de seis unidades con 33.096 tons.

Argentina no tenía naves de alta mar capaces de mantener 14 nudos, sólo contaba con vapores fluviales y éstos eran:

“Londres”, un vapor de hélice con 16,5 nudos y 3.987 tons.; “General Alvear”, un vapor de hélice de 15,5 nudos, con 2.755 tons.; “París”, “Triton”, “Washington” y “Formosa”, cuatro vapores de ruedas, de 15 nudos, con 9.441 tons., lo que da un total de 16.203 tons.

II Período (de la I Guerra Mundial)

La prolongada Guerra Mundial trajo un drástico retiro de las líneas regulares de vapores y de veleros.

La paralización total de la flota alemana y austro-húngara de ultramar, con muchas de esas naves detenidas en puertos de los países del A. B. C.

El Brasil, con motivo de haber declarado la guerra a los imperios centrales el 17 de junio de 1917, incautó los 45 vapores alemanes al ancla en sus puertos y radas, aumentando de esta fácil manera el tonelaje de su Marina Mercante en 217.000 tons., es decir, una suma superior a toda la flota mercante argentina, expediente al que no recurrieron Argentina ni Chile. Solamente como consecuencia de la guerra submarina el Brasil perdió 12.300 tons. gruesas.

ARGENTINA, en cambio, de 221.681 tons. que tenía en 1914, llegó a bajar en sus registros mercantes a 154.000 tons. en 1919, como consecuencia de la venta de naves al extranjero. Hubo una depresión notoria en esa Marina Mercante.

Chile fue sorprendido por la conflagración con una flota mercante de 125.917 tons. La presencia de la flota alemana de cruceros ligeros dejó nuestra costa práctica-

mente sin servicio de vapores ingleses, después de su destrucción total en Malvinas y Juan Fernández; pudo ser restablecido el servicio de la *PSNC* y sólo regularmente con tres vapores locales a Panamá. En cuanto a los buques alemanes, quedaron "embotellados" en nuestro puerto 34 vapores y 57 veleros. Conviene recordar que escasamente hacíamos con nuestra bandera el 50 por ciento del cabotaje; se comprenderá, entonces, la gran tragedia de nuestras comunicaciones marítimas, tanto de servicio exterior como de cabotaje.

La escasez de tonelaje disponible por la sustracción de tanta nave, internada o distraída en actividades de transportes bélicos, hubo de repercutir en una alza considerable del material flotante, lo que despertó gran interés en nuestros armadores, y les permitió vender algunas de sus naves en el extranjero, a altos precios. Basta recordar, como ejemplo, que la firma naviera James, que había comprado poco antes el "Erquilla" en \$ 105.000, al ser bautizado como "Fresia" fue enajenado en 125.000 libras esterlinas. La mayor parte de los veleros fueron vendidos, entre ellos los de la hermosa flota de la Sociedad Nacional de Buques y Maderas, verdadero orgullo de nuestra Marina Mercante; muchos vapores lo fueron también; pero muchos fueron repuestos durante la guerra misma, habilitándose cascos traídos de la costa peruana y de Panamá y luego puestos en explotación, tales como el "Quito", el "Itata", etc.

El término de la guerra nos sorprendió, pues, prácticamente con el mismo tonelaje, aunque lo llegamos a superar ya que, debemos declararlo, muchas naves chilenas que tenían bandera extranjera —casos del "Arauco", "Armonía", "Elisa Lihn", "Trongate", "Marion Fraser" y "Poseidón"— por razones de conveniencia y seguridad tomaron el pabellón de Chile. De lo dicho se desprende que sólo Brasil aprovechó bien la Primera Guerra Mundial.

III Período, comprendido entre las dos guerras mundiales, 1919-1939

BRASIL mantuvo su flota prácticamente estática durante este período, y hay que señalar que el 65% de ella era estatal.

ARGENTINA que tenía 154.000 tons. en 1919, posteriormente, como consecuencia de la posibilidad de invertir capitales extranjeros en su Marina Mercante, permitió a la Royal Mail tomar el control total de The Argentine Navigation Company con asiento en Londres, y la Compañía Hamburguesa Sud-Americana, el de la Compañía General de Navegación con servicios a la costa sur (Antonio Delfino).

Por otra parte, las inversiones estatales del petróleo die-

ron origen a una importante flota petrolera que, en conjunto con otras empresas, superaban en 1929 las 123.000 tons. Todo esto hizo progresar a la Marina Mercante argentina y doblar su tonelaje en el período, si bien es cierto que su flota de alta mar no llegaba a las 150.000 tons.

La Marina Mercante argentina tuvo circunstancias favorables que ya se han señalado, y creció por esa causa.

CHILE. Para Chile el término de la guerra fue muy desfavorable, porque el Canal de Panamá, que si bien es cierto funcionaba ya desde 1914, con la guerra y la fuerte demanda de fletes impidió que la competencia de las líneas de vapores del Caribe prolongaran sus servicios al Pacífico Sur. Pero desde 1920 las banderas de Holanda, Italia y Francia, que eran realmente exóticas entre nosotros, inauguraron servicios regulares que, unidos a los americanos e ingleses, liquidaron totalmente el servicio de transbordo a Panamá y Colón, lo que trajo como consecuencia la suspensión de la línea chilena al Canal, que sólo pudo mantenerse hasta Guayaquil.

Pero las ganancias obtenidas en el período de la guerra, si bien es cierto que se repartieron en gran parte, permitieron la construcción de dos magníficos vapores a turbina, que inauguraron en 1922 el espléndido servicio de Valparaíso a New York en 18 días, sobrepasando en efectividad a todas las compañías concurrentes, cuyos vapores eran lentos, incluso Grace Line y *PSNC*, ante el "Teno" y el "Aconcagua". Si hubiera existido una "cinta azul" en esa carrera, la habrían detenido esos barcos, mientras corrieron en ella.

Como resultado de la promulgación de la Ley de Cabotaje en 1922 tomó un notable incremento nuestra flota, que como ya dijimos en el hecho sobrepasó nuevamente a la Argentina, pues hubo importantes adquisiciones. Se llegó al tope en 1928, en que alcanzamos a tener 170.864 tons. Ese año, un fuerte temporal y varias ventas, lo hicieron descender en 1929 a 154.563 tons., pero en 1930, como consecuencia del nuevo plan de construcciones de la *CSV* y de adquisiciones de las otras, como la Interoceánica y James, llegamos a las 193.131 tons. Sin embargo, la devaluación de nuestro signo monetario y la terrible crisis naviera de 1931, que fue mundial, afectó naturalmente a nuestra Marina Mercante, llevando al amarre a 15 naves en el puerto de Valparaíso, con un tonelaje de 33.547 tons., lo que provocó una cesantía en los gremios marítimos que se estimó en 1.112 hombres de mar.

Nuestro servicio de New York quedó totalmente suspendido. La situación de la *CSV*, con capital en pesos de 18 peniques y con una fuerte deuda en libras esterlinas, como consecuencia de la desvalorización, estuvo a punto de fenecer, lo que habría ocurrido sin la ayu-

da del Banco de Chile; en 1932 se vio obligada a entregar esas magníficas naves —“Teno”, “Aconcagua” y “Toltén”— para cancelar una deuda con los astilleros británicos.

Sólo fue posible restaurar la línea a New York en septiembre de 1934, por la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, que tuvo que suspenderla en 1937. Pero ya en 1936 la CSV mandaba poner la quilla de tres nuevos y rápidos transatlánticos, con un plan de inversión de medio millón de libras: las motonaves “Aconcagua”, “Imperial” y “Copiapó”, con las que en 1938 se inauguraba el servicio a Europa con escalas en New York, Liverpool, Amberes y Hamburgo.

Debemos decir, también, que en este período se inicia en Chile la formación de una empresa estatal de navegación a cargo de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, por medio de un Departamento Marítimo, cuyos servicios se establecieron precisamente el 1º de enero de 1939, con nueve unidades, cinco de ellas adquiridas en el exterior. Esto se logró gracias a los esfuerzos del Capitán de Alta Mar, naviero y senador de la República, don Alfonso Bórquez Pérez. Como hemos visto, tanta adversidad impidió el crecimiento de nuestra flota en mayor grado, pero logramos empinarnos a las 175.000 toneladas.

iv Período, el de la II Guerra Mundial

En este período ni Chile, ni Brasil obtuvieron ventas; sólo la Argentina, que urgida por la necesidad, debido a su carencia de flota de ultramar, logró contrato de compra con opción a retroventa de las naves extranjeras paralizadas en sus puertos. Esto le permitió dar la “gran zancada”, llegando a figurar entre las primeras 20 flotas del mundo. Se logró tal ventaja recorriendo a los recursos estatales, con los cuales se formó la Flota Mercante del Estado Argentino.

El quinto y último período lo constituye el hecho de que la Flota Mercante Argentina sobrepasa a la del Brasil a través de una mayor inversión estatal, pero éste reacciona también con recursos del patrimonio nacional, para restablecer el equilibrio.

En resumen, Argentina y Brasil sobrepasan el millón de toneladas y Chile escasamente llega al cuarto de millón.

Si consideramos que en las dos primeras flotas el tonelaje del patrimonio nacional representa el 65% de ellas y en la nuestra el 10%, estableceremos que la iniciativa

privada en los tres países estaría representada así, en números redondos:

Argentina	350.000 tons.
Brasil	350.000 tons.
Chile	230.000 tons.

ahora, si se compara con el año 1930 tenemos:

		<i>Aumento</i>
Argentina	320.000 tons.	30.000 tons.
Brasil	280.000 tons.	70.000 tons.
Chile	190.000 tons.	50.000 tons.

Esto quiere decir que, en un período de 32 años, la economía privada aumentó el tonelaje argentino en un 9%, el del Brasil en un 25% y el de Chile en un 26%. En consecuencia el mayor es el de Chile.

Para aumentarlo, su flota precisa recursos estatales; para ponerse paralelamente a tono con los países del Atlántico, nuestro país necesita aumentar 500 mil toneladas, lo que parece estar fuera de posibilidad, por muy optimista que seamos.

Nosotros no calificamos de antipatriótica la obra del Sr. Véliz; simplemente nos merecen serios reparos sus conceptos sobre lo que él llama el mito de la Marina Mercante; pues en cuanto a grandezza en el pasado, dice que nunca existió. En el estricto sentido de la palabra, si se la compara con Gran Bretaña, Noruega y Japón, como él lo hace, es indiscutible que nuestra Marina nunca fue grande, pero si se la compara con las demás del continente, se puede fácilmente demostrar que fue grande. Porque hubo capacidad para formar una Marina Mercante efectiva, poderosa y genuinamente chilena, en el continente en el siglo XIX, mediante una lucha franca y desigual con el coloso británico, que duró 24 años. Lucha que no quisieron o no pudieron encarar los demás países en un comienzo. Para nosotros fue posible, providencialmente, gracias al esfuerzo y a la sin igual tenacidad de Portales, materia que abordaremos en otra ocasión, pues por su amplitud no cabría en los márgenes de este artículo. Sólo diremos ahora, que hay una cosa evidente, y es que mantuvimos la primera flota hispanoamericana hasta 1908, lo que significa la mejor prueba; lo reconoce ahora el propio Sr. Véliz, que nos ponía en tercero y cuarto lugares en el cuadro a que aludimos al comienzo, y eso ya es algo, porque significa que lo fue también en el siglo XIX.