

LA REVOLUCION DEL TRANSPORTE MARITIMO

El transporte de carga a granel se hará en el futuro próximo en barcos cuyos tamaños estarán limitados sólo por la profundidad de los pasos oceánicos. Los años de posguerra han señalado esta tendencia. Los Canales de Suez y Panamá quedan rezagados. ¿Cuál será el efecto de esta tendencia en el comercio de exportación de Chile?

Antes de la última guerra mundial se habían construido grandes barcos para pasajeros tales como el "Normandie", "Queen Mary" y "Queen Elizabeth", pero el transporte de carga se realizaba en barcos relativamente pequeños. De esta manera recibían el calificativo de "gigantes" los cargueros de la Bethlehem Steel de 22.000 tns. de capacidad que llevaban minerales de hierro chileno a los EE.UU., y los petroleros de 30.000 tns. que transportaban petróleo desde el Golfo Pérsico a Europa.

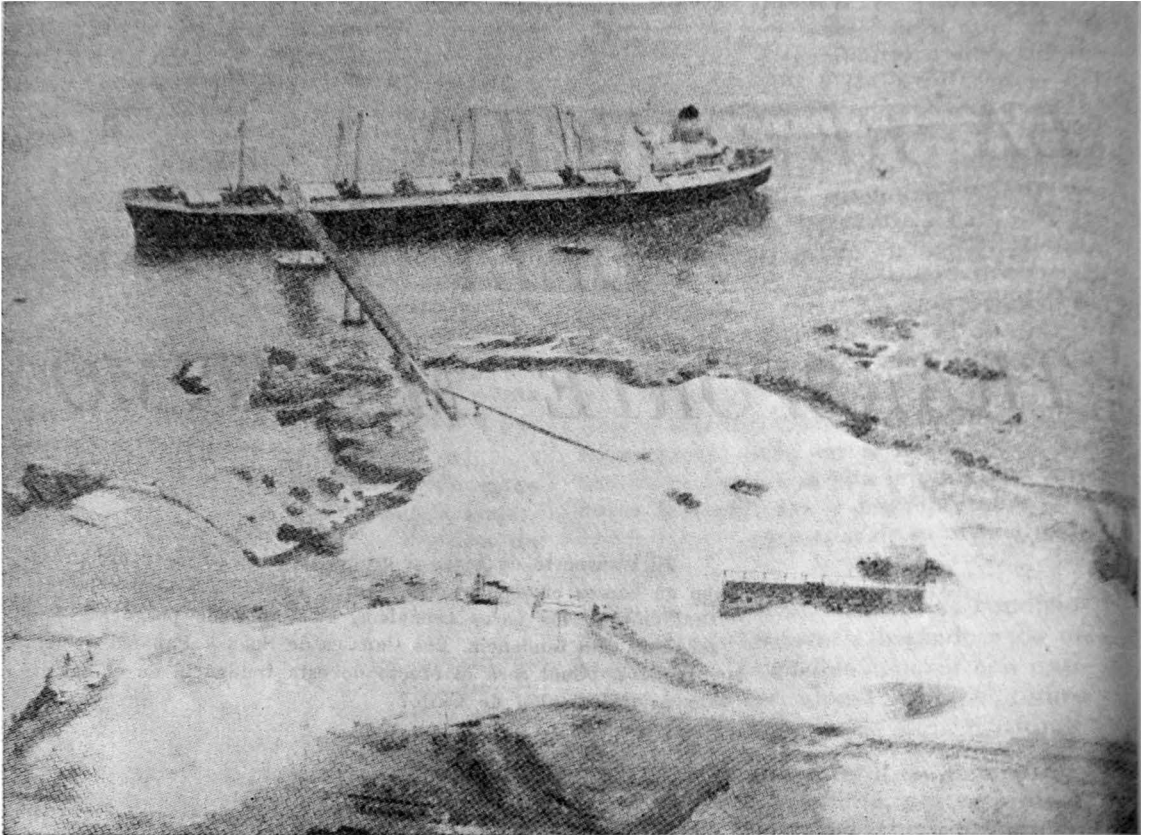
El tamaño medio de los barcos aliados hundidos por los alemanes entre 1939 y 1945 fue de 6.000 tns. de capacidad. Sin embargo, al término de la guerra resultó que una parte muy considerable de las flotas mercantes del mundo fue dotada con los Liberties y Victories de 10.000 tons. vendidos por el Gobierno de los Estados Unidos a los países que habían sufrido pérdidas durante la guerra. Con esta medida el transporte marítimo tomó un nuevo impulso que sigue en desarrollo hasta nuestros días.

EL PETROLEO Y LOS MINERALES DE HIERRO

El resurgimiento de Europa y del Japón en la posguerra originó el desarrollo del transporte transoceánico en proporciones diez veces superiores a las de pre-guerra. En la actualidad el tonelaje de petróleo desde el Medio Oriente a Europa supera los 600 millones de toneladas al año. Por otra parte el tráfico de minerales de hierro de América del Sur, Africa y, recientemente, Australia a EE.UU., Japón y Europa, supera los 100 millones de toneladas anuales.

Este intenso tráfico ha llevado a la construcción de barcos de gran tamaño y, lo que es igualmente importante, de puertos capaces de cargarlos y descargarlos.

La transformación de algunos grandes puertos ha facilitado el transporte de otras cargas "secas" cuyos volúmenes van en constante aumento, tales como: carbón, trigo, bauxita, sal, fosforita, etc.



Carguero de 25.000 tns. completando un embarque de sal con destino al Japón, en un puerto chileno.

EL CANAL DE SUEZ Y LA CONSTRUCCION DE BARCOS

El Gobierno de Nasser ha sido un involuntario aliado de los astilleros. Cada crisis en el Canal de Suez trae una drástica revisión de los planes de construcción de barcos a fin de hallar un resguardo contra los imprevistos cierres del canal.

A medida que progresa la construcción de barcos cada vez más grandes, los fletadores han podido apreciar las enormes ventajas que ofrece el mayor tamaño en materia de inversión de capitales y costos de operación. Contrariamente a lo que habitualmente se cree, el barco gigante no requiere de refuerzos extraordinarios en su estructura, pues su tamaño le permite afrontar en mejor forma el oleaje que los barcos más pe-

queños. Asimismo la potencia adicional requerida para movilizar un barco de tamaño doble es del orden de sólo 5 a 10%. Las tripulaciones son idénticas, ya que las instalaciones son totalmente mecanizadas. En términos muy generales puede decirse que el costo de un flete baja a la mitad si se usa un barco cuatro veces más grande.

No es de extrañar, por lo tanto, que las compañías petroleras que operan en Oriente hayan ordenado o patrocinado recientemente la construcción de un medio centenar de barcos de 200.000 toneladas cada uno, o sea, de un tamaño equivalente al "Idmitser Maru", que fuera inaugurado hace sólo un año como el mayor barco del mundo. Estos petroleros deberán circunvalar Africa en su viaje desde Oriente, pero podrán cruzar Suez a su regreso en vacío... siempre que el Canal esté abierto.

La Gulf Oil ha ido aún más lejos al ordenar la construcción de seis petroleros de 300.000 toneladas que no podrán transitar por Suez, a menos que el Canal fuera dragado a una mayor profundidad que la actual de 38 pies.

Los constructores navales japoneses, por su parte, adelantándose a la demanda de las compañías petroleras, preparan los diseños de barcos de 500.000 toneladas de capacidad.

LA CARGA SECA

Un número considerable de grandes cargueros pueden transformarse fácilmente en petroleros. Esta circunstancia ha alentado a muchas empresas navieras a construir cargueros gigantescos que eventualmente pueden destinarse al transporte del inagotable petróleo del Medio Oriente.

PERSPECTIVAS PARA EL FUTURO

El ejemplo del Japón, que se ha constituido en la tercera potencia industrial a pesar de no contar con materias primas esenciales como petróleo, carbón, minerales de hierro y sal, ha puesto de relieve la conveniencia de usar el transporte marítimo para aprovechar las materias primas producidas a bajo costo por otras naciones. Los nuevos complejos industriales y químicos se instalan actualmente en la proximidad de la costa en contraste con la antigua práctica de establecerlos en los centros más poblados.

Los gobiernos y los industriales de muchas naciones desarrolladas han comprendido la importancia vital que para la economía de cada país tienen los puertos, y están haciendo en ellos enormes transformaciones destinadas a ade-



Carguero de líneas modernas con el puente de mando a proa, para obtener una mejor visibilidad.

Hace pocos meses sucedió un caso ilustrativo. El "Cedros", de 140.000 toneladas de capacidad, de propiedad de la National Bulk Carrier, que era el mayor del mundo destinado al transporte de carga seca, se convirtió en petrolero a raíz de la crisis de Suez. Fue reemplazado por dos barcos de 70.000 toneladas en el tráfico de sal de México a Japón.

En el norte de Europa y en el Japón hay actualmente varios puertos capaces de recibir y descargar barcos de 100.000 toneladas. Chile y Perú ya están enviando barcos de este tamaño a Japón. La falta de capacidad de las esclusas del Canal de Panamá impide el paso de barcos cargados de más de 50.000 toneladas, limitándose a ese tamaño el tráfico a Europa y a la costa este de los Estados Unidos.

cuarlos a las nuevas circunstancias. Hamburgo, Rotterdam y Le Havre en Europa, Honmoku y Niigata en Japón son ejemplos de estas transformaciones.

Los gobiernos de los Estados Unidos y de Panamá han resuelto la construcción de un nuevo canal que permita el paso de barcos de gran tamaño.

Todas las nuevas instalaciones que facilitarán el transporte marítimo harán que se mantenga la tendencia actual hacia unidades de mayor tonelaje para el transporte de toda clase de carga a granel.

LA SITUACION DE CHILE

En cierto sentido, Chile ha participado en esta "revolución" del transporte marítimo. Los minerales de hierro de

Chile siguen vendiéndose en Japón y en los Estados Unidos gracias a la construcción de 8 instalaciones de carguío de gran capacidad: Chañaral, Caldera, Calderilla, Huasco, Guacolda, Cruz Grande, Coquimbo y Guayacán. Los barcos empleados en el transporte han crecido de acuerdo con la capacidad de recepción de los usuarios, alcanzando ahora al barco de 100.000 toneladas. El ingreso de Chile al mercado mundial de la sal ha sido posible gracias a la existencia del muelle mecanizado de Patillos.

La capacidad de recepción de los puertos chilenos no corre paralela. No existe en la actualidad ningún puerto capaz de recibir cargamentos de 20.000 toneladas o superiores. Esta circunstancia hace que sea cada vez más difícil combinar los fletes desde el exterior en circunstancias de que el tonelaje importado está aumentando en forma violenta. Es imperativo un mejoramiento de la capacidad portuaria de recepción, para que los costos de transporte de productos importados a granel, tales como el trigo, el carbón y la fosforita, puedan abaratare en forma significativa.

En lo que se refiere a la creación de una flota mercante chilena proporcionada al volumen de productos chilenos lle-

vados al exterior, las expectativas son algo remotas, tanto por lo que se refiere a las estipulaciones legales sobre tripulantes como por la disponibilidad de capitales a bajo interés. Algunas naciones, como por ejemplo Japón, Inglaterra, Noruega y los EE.UU., otorgan grandes facilidades crediticias a sus armadores para fomentar la construcción de barcos en sus propios países. En otros países la abundancia de capitales permite el financiamiento a largo plazo de barcos que navegan con bandera de "conveniencia" de Panamá o Liberia y tripulación económica de griegos, hindúes o japoneses.

Los dos factores determinantes para el costo de transporte —capital y tripulación— son en Chile desfavorables. Es probable, por lo tanto, que la actuación de una flota mercante chilena en el mercado altamente competitivo y supercapitalizado de los cargueros gigantes resultaría francamente antieconómica tanto para el Estado como para empresarios privados.

(De la revista chilena "Ingeniería", agosto de 1967).

A Buen Ojo, Mal Oído.

Hubo un Almirante con fama de "lobo" por su pericia marinera extraordinaria, de la que gustaba hacer ostentación, sin falsa modestia. Según parecer de los que tuvieron oportunidad de constatar sus dotes, gozaba demostrando satisfacción por su habilidad, para servir de ejemplo a sus subalternos y despertar en ellos el cariño por las cosas del mar.

Decían de él que desayunaba con un gran vaso de agua de mar. Como Comandante era lo que se llama "un buen cochero".

No erraba nunca en la apreciación "a ojo" de las distancias, que hacía comprobar después con telémetro.

Pero tenía su defecto. Acaso por haber desarrollado tanto su vista, descuidó el cultivo del oído, particularmente en lo que a música se refiere. Así se desprende de la reacción que tuvo en una oportunidad en que la banda instrumental embarcada en su buque insignia amenizaba la hora de almuerzo con dulces melodías: Hizo llamar al 2º Comandante, para que amonestara al Músico Mayor, porque dejaba "capear" a los ejecutantes, siendo que en esos instantes la partitura consultaba un solo de oboe... Desde entonces, en su escuadra estas retortas fueron solamente de marchas y piezas de gran aparato musical.