

MARINA MERCANTE NACIONAL, HISTORIA Y ACTUALIDAD

Guillermo Vargas García*

El propósito es explicar la forma en que la Marina Mercante Nacional ha contribuido al desarrollo de la Armada de Chile y al progreso económico de nuestro país que cuenta con 4.300 km de litoral.



A la Marina Mercante Nacional le cabe una gran responsabilidad respecto de la comercialización de productos que entran y salen diariamente a través de diferentes puertos nacionales, convirtiéndose en el mayor medio de vinculación entre los productos nacionales y los mercados internacionales. En

este punto se destaca el rol que juega la Armada Nacional respecto de garantizar el libre uso de las líneas de comunicaciones marítimas y salvaguardar la vida en el mar.

El trabajo considera los aspectos históricos, haciendo hincapié en la fuerte relación existente

* Teniente 2°.

con la Armada, asimismo, se destaca la situación actual, tipos de Unidades y proyección futura, con el propósito de que el lector tenga una visión completa respecto de la función que cumple la Marina Mercante Nacional.

Historia de la Marina Mercante Nacional

Durante el período Colonial (1541- 1810) todo tipo de comercio era controlado y en directo beneficio del reino Español, sin tener derecho a realizar convenios comerciales con otros reinos, más que con el de España.

Las exportaciones eran realizadas por la complicada y demorosa vía Panamá-Callao, siendo esta actividad reservada para satisfacer los intereses del Virreinato del Perú, lo que dejaba a la colonia chilena limitada a un simple transporte de cargas dentro de los

pequeños puertos del litoral central y el puerto del Callao, para la escasa pesca artesanal y para las actividades ilícitas de contrabando, todo esto sin un adecuado control y regulación marítima.

En los inicios de la Patria Vieja, el Capitán General Bernardo O'Higgins, motivó a don Juan Martínez de Rozas, miembro de la Primera Junta Nacional de Gobierno, a adoptar dos medidas esenciales: crear un Congreso Nacional y decretar la libertad de comercio, con lo cual se lograría potenciar al país naciente y lograr su rápido crecimiento e independencia de España.

El 21 de febrero de 1811 fue decretada la libertad de comercio exterior a todas las banderas amigas a través de los puertos más grandes del país: Coquimbo, Valparaíso, Talcahuano y Valdivia, abriéndolos al comercio mundial y dejando sin efecto la antigua prohibición de la Corona española.

Ante esta situación, el Virrey del Perú, Fernando de Abascal, ordenó armar corsarios para bloquear los puertos chilenos e impedir de esta forma, el libre comercio; el temor iba más allá de lo comercial, pues se quería impedir la entrada de

armamento por contrabando y las ideas libertarias provenientes de la revolución francesa.

En 1813, ante la actitud del Virrey del Perú, la Primera Junta Nacional de Gobierno decidió organizar una defensa naval, para lo cual encomendó al Gobernador de Valparaíso, don Francisco de la Lastra, la misión de armar una pequeña resistencia naval que le diera protección al naciente comercio chileno; esto debido a que Chile se encontraba en proceso de independencia y aún no contaba con una flota mercante con capacidad de transportar carga, a diferencia del virreinato del Perú.

De la Lastra, educado en la Marina española, arrendó una fragata norteamericana, llamada "Perla" y compró un bergantín llamado "Potrillo",

"...querer que Chile tenga marina de guerra propiamente tal, sin que de antemano posea la mercante, es un imposible..."
Bernardo O'Higgins.¹

armándolos con una pequeña cantidad de armamento, tales como cañones y rifles de mano, los cuales eran utilizados por la

dotación, compuesta en gran parte de vagabundos y presos de cárceles locales.

Durante el mismo año, Chile decidió rebajar los impuestos aduaneros a toda carga o mercadería que fuera almacenada en los puertos nacionales y que proviniesen de buques de bandera chilena, a los buques que tuviesen sus tripulaciones compuestas por dos tercios de chilenos, a los buques comprados en el exterior y los insumos para mantener su operación. Pero estos esfuerzos no tuvieron los resultados esperados, debido a que el factor de riesgo era muy grande para los financistas, a raíz de la fuerte presencia de la flota española en el océano Pacífico. Por estas razones, el Gobierno del Capitán General O'Higgins debió comprar, con muchos sacrificios y oposición, los buques necesarios para lograr la liberación del Virreinato del Perú. Para esto, tuvo que contratar tripulantes extranjeros, que no todas las veces cumplían con los deberes para los cuales habían sido solicitados.

Dentro de este contexto, es destacable la primera patente de navegación otorgada, el 26 de junio de 1818 a la fragata "Gertrudis de la Fortuna",

1. Libro "Valparaíso Comercio y Guerra del Pacífico", Capítulo 4, Pág 79.

perteneciente al Armador Francisco Ramírez. En esta fecha se celebra en la actualidad el día de la Marina Mercante Nacional. En la misma época se funda la Compañía Naviera de Calcuta, cuyas naves unieron nuestras costas con las de India y China en la remota Asia, llevando nuestro pabellón y abriéndonos al mundo. Esto llevó a que ya a mediados de 1819, en Valparaíso, se apreciara un alto número de navíos dedicados a faenas de carga y descarga en sus muelles, dando con esto el inicio de la Marina Mercante Nacional y su historia.

Con el paso del tiempo se olvida la importancia de la Marina Mercante Nacional, lo que produjo nuevamente un problema durante la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana; sin embargo, esta vez afectó de menor medida ya que aún existían algunas compañías navieras operando buques con bandera nacional dentro del país y realizando viajes a Asia y en las costas occidentales del continente, todo esto gracias a la exenciones tributarias promulgadas en 1834 para incentivar y desarrollar a la Marina Mercante.

De cualquier modo, el Gobierno tuvo nuevamente problemas para adquirir naves y poder llevar las expediciones del Almirante Manuel Blanco Encalada y del General Manuel Bulnes Prieto al Perú, debido a que muchas naves nacionales habían cambiado de bandera ante el temor de los navieros de una eventual pérdida. Sin embargo, muchas de éstas se encontraban disponibles en el país, debido a una nueva ley especial para la Marina Mercante promulgada en 1836, lo que ya constituía una fundamental diferencia con respecto a los tiempos de O'Higgins.

Terminado el conflicto y después de una década, encontramos una Marina Mercante pujante, que activamente transportaba mercancías a California, lugar donde la "fiebre del oro" atraía a miles de personas de distintas nacionalidades y orígenes.

Contribución de la Marina Mercante al desarrollo de la Armada

A lo largo de la historia de Chile, la Marina Mercante Nacional, ha apoyado en muchas oportunidades a la Armada, ya desde sus inicios, ha contribuido entregando buques y ayudando en las distintas guerras tales como la

de Independencia, contra España e incluso en la Guerra del Pacífico, lo que permitió fortalecer a la Armada y al comercio de Chile.

El 21 de febrero de 1811 en Santiago de Chile, se dicta el Decreto de Libre Comercio, lo que posibilitó abrir los puertos de Valdivia, Talcahuano, Coquimbo y Valparaíso, permitiendo el intercambio de productos entre los puertos nacionales y el desarrollo del comercio con buques de banderas amigas y neutrales de la época. A raíz de esto, en el año 1813 se crea el reglamento "Apertura i fomento del comercio i navegación", el cual contaba con 241 artículos, en donde se explicaba las garantías del comercio, los impuestos y los puertos en que se podía realizar el cabotaje. Para poder controlar este reglamento en el mismo año el gobierno crea la Autoridad Marítima, designando al marino mercante francés don Juan José Tortel como el primer Oficial de Marina en ocupar dicho puesto.

En los inicios de la Guerra de Independencia, Chile no tuvo el control y el dominio del mar, lo que trajo como consecuencia que el reino Español bloqueara los puertos, impidiendo realizar el cabotaje y el libre comercio; además, al no tener el control marítimo no hubo resistencia que frenase el avance del Ejército español en el sur de Chile; es por ese motivo que se crea la Primera Escuadra Nacional, la cual estaba compuesta por cuatro buques: el navío "*San Martín*", la fragata "*Lautaro*", la corbeta "*Chacabuco*" y el bergantín "*Araucano*", los que fueron comprados a distintas naciones. Esta Escuadra al mando del Almirante Blanco Encalada, logró tener el dominio del mar al capturar a la fragata "*María Isabel*" y al convoy con tropas y pertrechos de guerra, con los cuales se pretendía reforzar al ejército español en el sur de Chile, con el objeto de tomar el control absoluto del país. Con este logro, el cual fue un golpe inesperado para el Virreinato del Perú y para la mismísima Corona española, Chile logró el control del mar y la libertad de comercio, la cual se efectuó a través de la Marina Mercante Nacional.

El descubrimiento del guano en la región de Tarapacá en 1842, despierta el interés de las naciones con conveniencia económica en la zona, iniciándose las primeras diferencias en la delimitación de la frontera nacional. En 1866,

Bolivia y Chile fijan como límite el paralelo 24° sur, creando un tratado respecto a la exportación del guano y minerales entre el paralelo 23° y 25° sur. En el tratado se establece la distribución tributaria y los puertos donde operarán las aduanas.

En 1868, con el descubrimiento y explotación del salitre vuelven a generarse disputas respecto del tratamiento que se le daría, debido a que este producto no entra en la calidad de mineral. Lo anterior trajo como consecuencia que Bolivia decidiera arbitrariamente aumentar los impuestos al quintal de salitre, trayendo consigo una disputa entre empresarios y autoridades.

La crisis se extiende hasta 1879 convirtiéndose en un conflicto bélico, materializado con operaciones militares en la ciudad boliviana de Antofagasta y en el puerto peruano de Iquique, países que mantenían una alianza estratégico-militar de carácter secreto.

Para la Armada de Chile, este conflicto significó un nuevo desafío, debido a que en campañas anteriores no se había requerido el transporte de grandes cantidades de suministros y tropas, en este período la Armada sólo contaba con un transporte pequeño llamado "Toltén"; los buques de la Escuadra no estaban diseñados y equipados para cumplir con esta tarea.

Por consiguiente, el gobierno recurrió a un convenio que poseía con la empresa Sudamericana de Vapores desde 1874, en el cual se estipula que en caso de ser requerido la Armada de Chile podría dotarse de sus buques con un costo de arriendo muy bajo. Este convenio cumplió el efecto deseado debido a que no era fácil arrendar buques para el transporte de tropas dentro de un conflicto, por los elevados riesgos, costos y la respectiva pérdida económica para la empresa.

Como comandante de la división de transportes se nombró al Capitán de Navío Patricio Lynch Solo de Zaldívar, sin embargo, los buques de la Marina Mercante Nacional siguieron con sus dotaciones normales, embarcándose oficiales de la Armada que tomaban el control solamente en combate.

■ Buques provenientes de la Marina Mercante Nacional

| | | |
|-------------------------|-------|---|
| – "Paquete de Maule II" | 312,6 | T |
| – "Huanay" | 336 | T |

| | | |
|-----------------------|----------|---|
| – "Limarí" | 967 | T |
| – "Lamar" | 1400 | T |
| – "Rímac" | 1805 | T |
| – "Itata" | 1805 | T |
| – "Copiapó" | 1337 | T |
| – "Loa" | 1657 | T |
| – "Inspector" | 1415 | T |
| – "Bío-Bío" y "Maipú" | Pontones | |

De estos buques destacan el "Copiapó" que fue modificado y equipado con cuatro cañones de 32 Libras y un cañón de 101 milímetros y el "Loa" que fue equipado con dos cañones de 6 pulgadas, ambos se desempeñaron como cruceros auxiliares. El "Rímac" fue capturado por el "Huáscar", que transportaba al Escuadrón de Carabineros de Yungay, caballos y pertrechos. Esto fue un duro golpe para el país, siendo consecuencia de una despreocupación nacional al publicar información valiosa y de carácter militar en la prensa chilena, la cual era interceptada por los agentes de inteligencia adversarios.

Los pontones "Bío-Bío" y "Maipú" fueron destinados a las reparaciones de los buques de la Escuadra debido a la gran maestría que tenían, incluso estos pontones fueron los que repararon y cambiaron los cañones del "Huáscar" después de su captura en el combate naval de Angamos.

Cabe destacar que existieron muchos más buques provenientes de la Marina Mercante Nacional, incluso embarcaciones a vela, los cuales cumplieron la función de transporte de pertrechos de guerra.

Situación actual

En la actualidad la Marina Mercante Nacional navega por nuevas aguas, en las cuales la innovación y el avance tecnológico son su combate diario, todo esto para poder competir en el espectro del tráfico marítimo internacional, el cual cumple con las altas exigencias internacionales impartidas por la OMI (Organización Marítima Internacional) y por los altos estándares de seguridad exigidos por los usuarios, esto ha llevado a la Marina Mercante Nacional a ser la tercera más moderna y más grande (medido en tonelaje) de Sud América y la tercera a nivel mundial en el uso del Canal de Panamá,

realizando más del 85% de las exportaciones e importaciones, siendo el mayor sustento económico y de desarrollo del país.

Como la Marina Mercante Nacional ha crecido a nivel internacional demostrando su historia y prestigio a raíz de sus altos estándares de seguridad y rigidez, a nivel nacional ha sufrido un déficit en el cabotaje, en la actualidad solamente el 5% de la carga se transporta por vía marítima, frente a un 60% de carga la cual se transporta vía carretera y un 19% vía ferrocarril. Esto es producto de dos causas: la primera es que el transporte por mar no ha recibido subsidios directos o indirectos por parte del Estado, lo cual lleva a que el transporte por medio terrestre no asuma los costos reales de los recursos que utilizan, siendo percibido como una inequidad por el mundo naviero: la segunda causante son los excesivos papeleos y trámites que se deben efectuar versus el largo tiempo de espera que deben soportar los usuarios por su cargamento, esto último se ha mejorado con la reactivación de la Comisión Técnica y de Operación de la Documentación Naviera, la que permite disminuir los papeleos y acelera los procesos de adquisición de permisos. Cabe destacar que la Marina Mercante Nacional ha disminuido su cabotaje en el área norte y centro del país, pero desde Puerto Montt al sur mantiene movilizándose más de cuatro millones de pasajeros y siete millones de toneladas de carga anuales, lo cual ha generado más de 3.000 empleos directos y más de 10.000 empleos indirectos, siendo un importante aporte económico para la zona.

Otra situación que aflige a la Marina Mercante Nacional en la actualidad es el déficit de oficiales nacionales, los cuales han tenido que ser suplidos con oficiales de nacionalidad venezolana, peruana y argentina.

Tipos de buques mercantes nacionales

Existen variados tipos de buques en el mundo, los cuales son construidos con las máximas tecnologías y medidas de seguridad, tales como sofisticados sistemas de navegación hasta doble casco para prevenir accidentes como el varamiento y posterior derrame de combustible, como el ocurrido en Alaska por parte del B/T "Exxon Valdez".

La Marina Mercante Nacional en la actualidad posee una flota compuesta por una diversidad de buques capaces de transportar todo tipo de carga, desde carga a granel hasta gas licuado. Estos buques de acuerdo a sus dimensiones y características reciben la denominación de buques PANAMAX o SUEZMAX, es decir, que poseen las características máximas para cruzar los canales de Panamá y Suez.

- Buques Panamax
 - Eslora: 294,1 Metros.
 - Manga: 32,3 Metros.
 - Calado: 12,5 Metros.



■ Buque quimiquero.



■ Buque ferry.

Estos buques poseen como restricción la altura, debido a que deben pasar bajo el puente de "Las Américas", el que posee una altura de 54 m, el calado puede ser mayor, pero la restricción no está en las esclusas que poseen 25,9 m de



■ Buque roll on-roll off.



■ Buque granelero.



■ Buque petrolero.



■ Buque containerero.

profundidad, sino que en la sonda promedio del lago Gatún, la cual es de 16 m de profundidad.

■ Buques Suezmax

Eslora: 330 Metros.

Manga: 45 Metros.

Calado: 15 Metros.

Estos buques al igual que los PANAMAX, poseen una restricción de altura, la cual es de 68 m. Su calado puede ser mayor debido a que sus esclusas son de 29,5 m de profundidad.

Formación de los oficiales mercantes

Posterior a la Independencia de Chile en el año 1818 y al igual que los inicios de la Armada, la Marina Mercante Nacional también tuvo complicaciones a la hora de formar a sus oficiales, debido a que no existía un pensamiento visionario, esto se ve reflejado en el artículo publicado en el diario El Mercurio de la época, " ...Y será posible que Chile, destinado por la naturaleza a ser el país más comercial en Sud América, carezca del establecimiento que debe poner a sus hijos en aptitud de aumentar su comercio, su crédito y felicidad..."²

Pero esta situación no cambió hasta el año 1834, en donde se crea la primera Escuela Náutica, la cual queda bajo el control de la Municipalidad de Valparaíso y es destinada a la formación de oficiales militares y civiles. Esta escuela funcionó hasta 1836, año en donde estalla la guerra contra la confederación Perú-Boliviana, posterior al conflicto, se reactiva la Escuela Náutica, hasta el año 1844, donde ésta se disuelve. Al año siguiente se inaugura un nuevo plantel con el mismo nombre, pero esta vez bajo el control de la Armada, la cual existió hasta el año 1848, posterior a esto los oficiales mercantes se fueron formando en distintas escuelas creadas en forma esporádica, en el año 1890 se funda la Escuela de Pilotines, la cual no se concretó hasta finalizada la Guerra Civil de 1891, es así que en el año 1893 comenzó a operar la Escuela de Pilotines, a bordo de la corbeta "O'Higgins", esta escuela fue cambiando de lugar geográfico e incluso de buques hasta el año 1932 en donde es suprimida. En 1939 se crea nuevamente la Escuela de Pilotines, esta vez, a

2. Extracto del diario El Mercurio de Valparaíso, Edición N°1, 12 de septiembre de 1827.

bordo de la corbeta “*Baquedano*”, la cual estaba fondeada a la gira en la bahía de Valparaíso, en 1943 es rebautizada como Escuela de Oficiales de la Marina Mercante, en ésta los pilotines efectuaban su entrenamiento y sus respectivas clases, pero en 1948 se fusionó con la Escuela Naval Arturo Prat efectuando un curso de tres años con un régimen militar. Durante este período los cadetes podían elegir una especialidad, ya sea, cubierta o máquina y al egresar pasaban a ser oficiales mercantes y oficiales de la reserva de la Armada. Esto duró hasta el año 2001, año en que los oficiales mercantes pasaron a estudiar en la Universidad Marítima.

En la actualidad la formación de los oficiales mercantes se realiza en la Universidad Andrés Bello y en la Universidad Austral, cumpliendo con los estándares impuestos por la OMI (Organización Marítima Internacional) para desempeñarse a bordo de los buques como oficial encargado de la guardia en puerto y en la mar. Para esto los estudiantes a oficial mercante deben realizar cuatro años de estudios y de formación profesional, seis meses de embarco efectivo en calidad de aspirante a oficial y aprobar la evaluación de competencia ante la Autoridad Marítima, en idioma castellano para la obtención del título a nivel nacional y en idioma inglés para obtener el certificado de título internacional. Luego de esto, egresan con el grado de Tercer Piloto. Previo a optar al certificado de título internacional, deberán además acreditar seis meses de embarco efectivo, en posesión del título nacional, o como aspirante a oficial encargado de la guardia de navegación, de acuerdo a lo establecido por la OMI.

Cabe destacar que de acuerdo a la opinión de los oficiales mercantes antiguos, el sistema de formación actual no es lo suficientemente

eficiente, en comparación al de naciones amigas, las que poseen escuelas dedicadas únicamente a la formación de oficiales mercantes, con régimen militar y entrenamiento permanente.

| Grados de la Marina Mercante | Grados Armada de Chile |
|------------------------------|------------------------|
| Capitán de Alta Mar. | Capitán de Fragata |
| Piloto Primero. | Capitán de Corbeta |
| Piloto Segundo. | Teniente Primero |
| Piloto Tercero. | Teniente Segundo |
| Pilotín | Subteniente |

La complementación de las Marinas

La Marina Mercante Nacional, junto a la Armada de Chile, han sido un importante apoyo para el crecimiento de nuestra nación, complementándose mutuamente, tanto en la formación de sus oficiales, como en los diferentes conflictos bélicos a lo largo de nuestra historia y en el desarrollo económico del país.

Actualmente esta vinculación se mantiene, en consideración a que es por la vía marítima por donde se concretan los acuerdos internacionales de comercio, siendo este motivo donde radica la importancia para nuestro país.

Por su parte, la Armada de Chile, consciente de la importancia estratégica que la Marina Mercante Nacional tiene para el país, adquiere un rol importante en términos de seguridad y defensa, asegurando el libre uso de las líneas de comunicaciones marítimas, la seguridad de la navegación y salvaguardando la vida en el mar. Lo anterior sustentado en su política trivectorial, donde al componente marítimo se le asigna una especial atención.

BIBLIOGRAFÍA

1. Libro *“Exenciones y Hechos no Gravados”*, sección dos, Capítulo 5, Pág. 158.
2. Libro *“La Marina Mercante de ayer y hoy”*, Título Quinto, Capítulo 27.
3. Libro *“Valparaíso comercio y Guerra del Pacífico”*, Capítulos 2, 4 y 7.
4. Libro *“La Armada de Chile, Desde la Alborada al Sesquicentenario”*, Tomo N°1, Capítulo VII.
5. Libro *“Historia de la Marina Mercante Chilena”*, Parte 1, Capítulo I, Parte 2, Capítulo III y Anexo V.
6. Entrevista con el Capitán de Alta Mar Fernando García Pacheco.
7. Presentación *“Marina Mercante Nacional”*, Autor Capitán de Alta Mar Guillermo Vargas Orellana.