

LA MARINA MERCANTE NACIONAL

Por Manuel MAYO Bodelón

La Marina Mercante de Chile inicia su evolución el 21 de febrero de 1811. En esa fecha la Junta Provisional de Gobierno que "a nombre del señor don Fernando VII mandaba este Reino de Chile", promulga el decreto en virtud del cual reconoce oficialmente la "Libertad de Comercio". Este decreto y su reglamento de marzo de 1813 hacen posible el intercambio comercial con el exterior, al abrir los puertos mayores de Valparaíso, Coquimbo y Talcahuano "a todas las banderas de las potencias extranjeras amigas y aliadas de la España y de los neutrales".

Los demás puertos del litoral quedaron reservados exclusivamente para el comercio de cabotaje bajo la bandera chilena.

El decreto y reglamento sobre "Libertad de Comercio y Navegación" de 1813 estableció el cobro de tarifas aduaneras. Las naves extranjeras pagaban un derecho de aduana de treinta por ciento "ad valorem" sobre la internación de las mercaderías. Se otorgó, así mismo, una rebaja especial cuando los barcos en que se internaban los productos extranjeros tenían parte de su tripulación de nacionalidad chilena. Gozaban también de un tratamiento especial en el pago

de aranceles, cuando el casco del barco en que se internaba la mercadería había sido construido en nuestro país. Los buques cuyo casco fueran de construcción nacional y tuvieran un mínimo de dos tercios de tripulación chilena sólo pagaban el doce por ciento por el derecho "ad valorem", en vez del treinta por ciento que debían cancelar las naves sin esos requisitos.

El gobierno de la época acordó muchas otras ventajas para el fomento de la Marina Mercante Chilena. Entre otros privilegios se permitió que se adquirieran cascos extranjeros libre de todo impuesto por el término de tres años. También se eximió del pago de todo derecho de importación a los artículos, de cualquiera naturaleza, que se necesitaran para la construcción de naves en astilleros chilenos.

En este mismo plan de fomento de la construcción naviera se concedió una rebaja del veinticinco por ciento en los derechos de exportación sobre la carga que transportaran en su primer viaje al extranjero los barcos construidos en el país.

Queremos mencionar, al margen del motivo principal de este artículo, el que la ley promulgada sobre Libertad de Comercio y Navegación, prohibió la importación de vinos y licores a objeto de fomentar la vitivinicultura nacional.

Cabe destacar, además, el espíritu integracionista de esa ley cuando estableció la prohibición de importar azúcar, para proteger este cultivo en el Perú. Se iniciaba así, prácticamente, la doctrina de la integración regional, ya que esta avanzada medida americanista sólo beneficiaba a la nación hermana del Perú. Antes de la vigencia de ese decreto la casi totalidad del azúcar venía de la posesión española de la isla de Cuba. Chile, en esa época, no producía ninguna clase de azúcar.

Ante la carencia de mejores antecedentes históricos podemos deducir de las estadísticas de la época, la importancia que tenía nuestra inicial Marina Mercante. Comparemos el tonelaje entrado a Valparaíso entre los años 1825 y 1833 en los barcos con bandera de Chile, Gran Bretaña, Estados Unidos y Francia:

Año	Chile	G. Bretaña	E. Unidos	Francia
1825	4727	15931	17695	1686
1826	8197	14965	15406	5230
1827	6137	11388	15753	6955
1828	8152	13869	19085	8055
1829	11635	15976	13740	5648
1830	11176	11343	16975	10836
1831	8556	8281	14827	9257
1832	9837	7216	11959	5909
1833	11197	11040	13953	7160

Es interesante recordar que en 1821 el sesenta y seis por ciento de las entradas fiscales provenían de los derechos de aduana. En ese mismo año los gastos destinados a fines militares significaban alrededor del cincuenta por ciento del presupuesto de la Nación.

Nuestras incursiones en la historia de la Marina Mercante Nacional nos dan

una fecha de partida de la primera empresa naviera chilena. Es el 7 de agosto de 1819 cuando se reúnen en la Escribanía de Valparaíso los siguientes vecinos de ese puerto:

Los señores Agustín Eyzaguirre, Ramón Valero, Santiago Larraín, Agustín Valero, Amalia de Nos, Joaquín Vicuña, Manuel Yávar, Bernardo Solar, Gas-

par Marín, Domingo Bezanilla y Antonio Palazuelos para integrar el capital de ciento cuatro mil cuatrocientos noventa y dos pesos chilenos y dar vida a la empresa naviera Eyzaguirre y Cía.

Esta primera compañía de transporte marítimo se constituye con el propósito de comerciar con la India.

En el período comprendido entre los años 1817 a 1825, casi las tres cuartas partes de las exportaciones de cobre de Chile iban directamente a los puertos del Asia, principalmente a Calcuta, puerto donde se transaban las importaciones y exportaciones que Gran Bretaña operaba en forma triangular.

Esta coyuntura económica hizo factible, hasta el año 1824, el desarrollo de los armadores nacionales Eyzaguirre y Cía. Hay que hacer presente que esta firma naviera recibió del Director Supremo y del Senado de Chile el privilegio que se le eximiera del pago de todos los derechos de exportación. Al mismo tiempo se le otorgó una gracia de seis mil pesos en el pago de los derechos de importación sobre las mercaderías que trajera a su regreso del Asia. En esa época los buques retornaban con té, especias, maderas finas y telas de seda.

La primera nave de esa compañía, la fragata "Carmen", zarpó el 9 de noviembre de 1819 con rumbo al puerto de Calcuta, llevando en sus bodegas 3.200 quintales de cobre. Según lo informado por el agente de Eyzaguirre y Cía. en Calcuta, la fragata "Carmen" tuvo una muy accidentada travesía y llegó a la India en estado desastroso, lo cual aconsejó enajenarla a bajo precio. En reemplazo de la "Carmen" se adquirió la fragata inglesa "Stannmore" en la suma de treinta mil pesos chilenos.

La "Stannmore", enarbolando la bandera chilena arribó a Valparaíso el 1º de octubre de 1820. Eyzaguirre y Cía. fletó nuevamente un cargamento completo de cobre con destino a Calcuta. El éxito de estos noveles armadores hizo posible aumentar la flota que llegó a formar un trío de naves: la "Stannmore", la "James Scott" y la "Lady Blackwood".

A modo de simple anécdota nos atrevemos a repetir una crónica de la época...decía que la fragata "Stannmore"

realizaba sus travesías haciendo uso de una doble nacionalidad. Llegaba a Chile enarbolando el pabellón de nuestro país, y al salir fuera de nuestra jurisdicción izaba la bandera británica. Agregan las crónicas que mencionamos, que ese original intercambio de pabellones hizo posible que la "Stannmore" fuera rescatada por un Escuadrón Naval británico cuando había sido capturada por un bien armado corsario de S.M. Católica el Rey de España.

La guerra de Birmania en 1824 obligó a cerrar el Golfo de Bengala a la navegación de naves extranjeras. En los tres años que duró esa conflagración se originaron cambios en la forma de realizar las exportaciones de Gran Bretaña. Desde ese momento todos los embarques procedían a hacerse directamente a Europa o a los Estados Unidos, sin la operación que se realizaba antes en forma triangular, en los puertos asiáticos.

Este cambio puso fin a las travesías a ultramar de los navieron Eyzaguirre y Cía. que luego dedicaron su actividad marítima principalmente hacia el cabotaje, y a viajes circunstanciales dentro del Pacífico latinoamericano.

En 1826 los empresarios Pedro Alessandri, José Manuel Cea, Francisco Urmeneta y otros formaron una sociedad marítima para fletar y equipar una expedición a las Islas del Pacífico sur dedicada a pescar perlas. Adquirieron para ese fin la goleta "Terrible" y como precaución comercial obtuvieron, también, una patente de corso, por si fallaba la expedición perlífera.

El objetivo era, o los bancos de ostras de los mares del sur o rumbo a Filipinas, al apresamiento de las naves mercantes españolas y sus tesoros.

La "Terrible" tuvo la más grande de las desilusiones. Ninguna de las dos alternativas fue coronada por el éxito. Con buen sentido comercial transformaron a la goleta en un paquebote con doce camarotes a popa y seis más a proa e iniciaron viajes regulares entre Valparaíso y El Callao.

El valor del pasaje era de tres onzas de oro para los camarotes de proa y el doble de precio para las acomodaciones a popa. La "Terrible" dejó de llamarse así para ser rebautizada como "Volador".

A modo de información diríamos que el valor del pasaje incluía el transporte y la comida y que su equivalencia actual sería de doscientos diez dólares en primera y ciento cinco dólares en los camarotes de segunda clase.

El mercante "Volador" llevó a efecto su primer viaje a El Callao el 13 de octubre de 1827 capitaneado por el marino de nacionalidad británica H. Dobie. El negocio del transporte al Perú fue tan bueno que empezaron a salir otros competidores. En efecto, el armador Edward Brown fletó un barco llamado "Lima-Paquete" de doscientas toneladas para hacer el mismo recorrido que el "Volador".

"El Mercurio" de Valparaíso ofrece una amplia crónica en su edición del 15 de septiembre de 1827, describiendo ese magnífico medio de transporte de la época.

En 1835 dicen las crónicas que la Marina Mercante Nacional tenía una flota de cincuenta y siete buques a vela, dos fragatas, tres barcas, veintiún bergantines y veinticuatro goletas.

El 15 de octubre de 1840 arriban al puerto de Valparaíso los vapores a ruedas "Chile" y "Perú", construidos en Gran Bretaña y fletados por la empresa Pacific Steam Navigation Company. Inician la explotación de la navegación a vapor en las costas del Pacífico. El Superintendente de esa empresa en Chile, Guillermo Wheelright tuvo grandes problemas para el abastecimiento de esas naves. En esa fecha no habían disponibilidades de carbón. El que traían los barcos de Europa se había agotado y hubieron de permanecer tres meses inmovilizados en Valparaíso. El propio Wheelright se trasladó a organizar una faena de extracción de carbón a Lota. Hasta esa fecha no habían sido trabajadas las ricas minas existentes en la zona. Wheelright tuvo que seleccionar el carbón para abastecer a los vapores "Chile" y "Perú" para que reiniciaran sus travesías marítimas.

Desde la llegada de los primeros navíos a vapor, el tonelaje de nuestra Marina Mercante ha ido en aumento. En 1845 se registraba un total de 15.529 toneladas. Estas aumentaron en 1864 a 63.256 toneladas. En 1870 se constituye la Compañía Chilena de Vapores con un

capital de trescientos cincuenta mil pesos chilenos y cuenta con una flotilla compuesta por los vapores "Maipú", "Bío-Bío", "Limarí" y "Copiapó". En el año 1873 la compañía antedicha se fusiona con la Compañía Nacional de Vapores y dan vida a la actual Compañía Sudamericana de Vapores. Su capital es aumentado a dos millones quinientos mil pesos chilenos y agrega a la flota los vapores "Itata", "Loa", "Lontué" y "Amazonas". La Sudamericana extiende sus líneas hasta Panamá.

El estallido de la guerra del Pacífico en 1879 encuentra a nuestra Marina Mercante con 31 buques a vela que hacían 5.171 toneladas y doce vapores con un tonelaje de 5.606. De estos, seis barcos pertenecían a la Compañía Sudamericana; cuatro a la Compañía Lota y Coronel y dos a la Sociedad de Armadores de Valdivia.

Desde el primer momento del conflicto, la Marina Mercante se puso bajo las órdenes de la Armada Nacional, desarrollando una inmensa labor auxiliar de las Fuerzas Armadas. Es así como fue capaz de movilizar a 161.195 combatientes.

En esa emergencia nacional quedó demostrado que nuestro país, debido a sus características insulares, precisa de una adecuada flota mercante, la que es necesario proteger por una Marina de Guerra de capacidad suficiente, para defender y hacer respetar sus derechos en el mar.

El incremento de nuestra marina comercial hace llegar en el año 1889 nuestro tonelaje a 84.595, repartidos en 150 buques con 65.734 toneladas; y 29 vapores con 18.861 toneladas.

De los 29 vapores que estaban registrados en 1889, dieciséis pertenecían a la Compañía Sudamericana de Vapores, tres a la Compañía de Lota y Coronel y dos a la Sociedad Armadora de Valdivia.

Podríamos decir que el decanato de los Armadores nacionales corresponde a la Compañía Sudamericana de Vapores. Queremos mencionar que una de las firmas comerciales más antiguas del país, Duncan Fox y Cía., ya en 1851 desarrolló actividades navieras. Fletaba productos de Chile y guano de Cobija con destino a Europa.

Revisando los archivos marítimos del año 1835 vemos los nombres de algunos barcos mercantes nacionales y sus capitanes chilenos. Entre otros, aparecen allí el Capitán Bustos del "San Antonio"; el Capitán Buenrostro con su mercante "Plutón"; el Capitán Montaña al mando del "Concepción"; el Capitán Negrete del "Rita", el Capitán Quintana del "San Francisco"; el Capitán Bravo del "Océano" y el Capitán Tiburcio del "Eme-renciana".

Han transcurrido los años y nuestra Marina Mercante ha ido incrementándose a través de este lapso. No ha existido una firme política para el aumento del tonelaje. En los ciento cincuenta años trans-

curridos desde los comienzos de la primera compañía marítima nacional, el país ha visto épocas de gran auge en su marina comercial y períodos de enorme baja. En todo caso, su desenvolvimiento comercial y técnico muestra notorios progresos.

De acuerdo a las últimas estadísticas computadas, nuestra Marina Mercante cuenta en la actualidad con una dotación de cuarenta y tres unidades y un registro de 262.056 toneladas. Sus barcos tienen una edad promedio de 11,8 años y su tasa de renovación es del 6,9%.

Como dato ilustrativo mencionaremos los tonelajes de otras marinas mercantes de Latinoamérica:

País	Unidades	Toneladas de Registro (Bruto)
Brasil	205	1.085.580
Argentina	180	1.052.795
Venezuela	43	291.323

La capacidad de carga de nuestra flota comercial es insuficiente para el transporte de los requerimientos en aumento. Se estima que el crecimiento vegetativo mínimo de fletes es más o menos un once por ciento anual. El hecho práctico es que el rendimiento de servicio va decayendo por el aumento de edad de los buques, los que cada vez con mayor frecuencia deben ser paralizados para las reparaciones de rutina. Es por ello que aumenta el déficit de carga por transportar.

Según los últimos antecedentes en nuestro poder, la Marina Mercante movilizó una carga superior a los cinco millones de toneladas en el año recién pasado, entendiéndose en esa cifra la carga transportada únicamente por barcos chilenos.

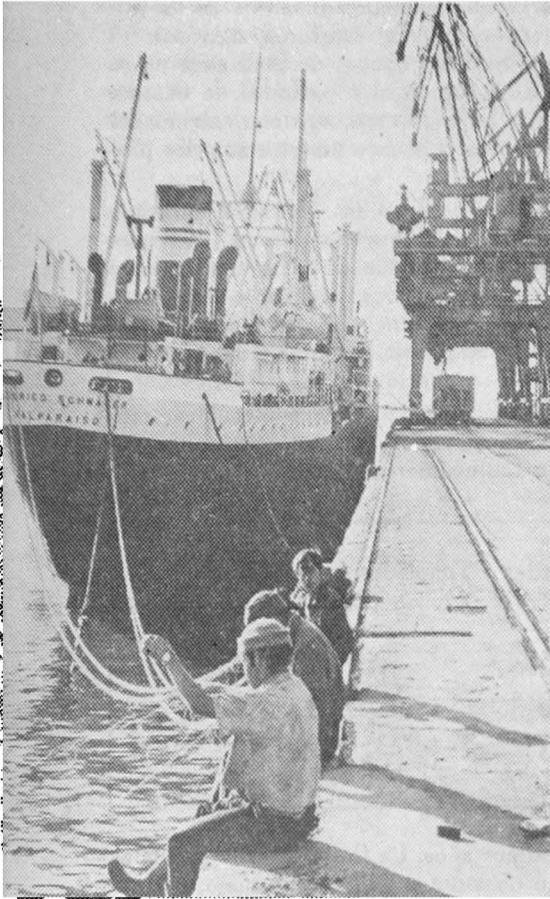
Los barcos nacionales movilizan el 91% de la carga general; el 92% de los combustibles líquidos; el 90% de los minerales a granel y el 100% del carbón de piedra.

Las unidades marítimas comerciales han mejorado considerablemente en los

últimos años. La flota mercante nacional, no obstante su lenta renovación, ha progresado en forma notoria por la calidad de los nuevos barcos que se han incorporado debido, principalmente, al esfuerzo de la iniciativa privada. Podemos ver en la rada del primer puerto de la República las siluetas del cuarteto de la Compañía Sudamericana encabezado por el "Aconcagua" y sus gemelos el "Copiapó", el "Imperial" y el "Maipo" cada una de estas naves comerciales tienen un registro bruto de 11.730 toneladas.

La Marina Mercante Nacional luce orgullosa a los petroleros "Cabo de Hornos" y "Magallanes", con 29.400 toneladas cada uno. Muestra también a los metaleros "Elqui" e "Illapel" con 17.264 toneladas cada uno.

El barco más nuevo incorporado a la flota mercante es el "Carmen", de la firma Martínez Pereira y Cía. Al respecto, parece que los timoneles de la Marina Mercante han querido seguir la tradición de la Marina de Guerra al mantener siempre a flote un barco con un nombre



Faena portuaria en Valparaíso.

tradicional. En la Armada Nacional se resume toda la gloria y los sacrificios de la institución en una eterna "Esmeralda". En nuestra Marina Mercante se quiere recordar con el nombre de "Carmen" el gran esfuerzo y larga trayectoria que ha

debido recorrer la Marina Mercante desde aquel día que la primera nave comercial chilena paseó con orgullo el pabellón nacional hasta las lejanas costas del Asia enarbolado en el más alto mástil de la primera "Carmen".

Es un hecho irredargüible que el transporte por mar es el más económico y el que pone en movimiento la más completa rueda de la economía. De allí que todo chileno debiera tener conciencia de que el presente y el porvenir de nuestra Nación está en el mar. Sin barcos suficientes no hay progreso posible. El país espera de la opinión pública y de los poderes del Estado comprensión y una lógica y sana política naviera que permita en un futuro próximo poner a nuestra Marina Mercante en el pie que le corresponde.

No debemos olvidar que la Marina Mercante en cualquier país, es la reserva más valiosa de su Marina de Guerra, y es así como en los momentos de emergencia nacional, ambas estrechan filas, como un sólo haz ante el peligro.

Los oficiales de la Marina Mercante se fraguan en las centenarias aulas de la Escuela Naval. De esta manera, la Marina Mercante Nacional tiene su "Alma Máter" en la Armada. La tradición de las fuerzas navales de nuestra Patria ha forjado en la oficialidad y tripulaciones de las naves de tráfico comercial ese coraje, esa disciplina y ese esfuerzo que a través de todos los puertos del mundo lucen los mercantes de Chile.

Armada y Marina Mercante mantienen flameando al viento de todos los mares el pabellón glorioso de Chile. Es por ello que en el Sesquicentenario de la Armada Nacional se confunden los recuerdos de estas dos instituciones marineras.