

La Crisis de los Fletes

A medida que el tiempo ha transcurrido, la crisis de los fletes se ha seguido acentuando con caracteres de verdadera gravedad para nuestras exportaciones minerales y agrícolas.

Los vapores de compañías alemanas con que contaba el país, quedaron inmovilizados al declararse la guerra, y el vacío ocasionado por esa causa en nuestras relaciones comerciales, no ha podido ser llenado con nuevos elementos de transportes.

Las necesidades de los beligerantes, han localizado en ciertas zonas el movimiento de vapores; el tonelaje hundido durante el curso de las operaciones, no ha podido ser reemplazado, y los seguros de guerra, agregan un nuevo factor al aumento creciente de los fletes.

No es extraño, pues, que su coste - ya bastante elevado a mediados del año que pasó - haya experimentado desde esa fecha hasta Octubre, un alza de 30 %, para agravarse más en los dos últimos meses de 1915.

La suspensión del tránsito en el Canal de Panamá, disminuye, por sí sola, en cerca de la mitad, los medios de comunicación marítima que nos quedaban, antes de producirse los derrumbes en el istmo; y el precio de los fletes con Europa, aumenta, naturalmente, y excede, en notable cantidad de los 100 chelines por tonelada, que se miraba como un colmá.

El Gobierno y nuestros hombres públicos han tenido que preocuparse seriamente del problema, creado al comercio del país por este conjunto de circunstancias adversas.

El tema de la marina nacional, ha recobrado su actualidad, y la Cámara discute y estudia el mejor medio de propiciar su formación, tratando naturalmente, de que las ventajas que se acuerden a los vapores nacionales no perjudiquen ni alejen de nuestras costas a las compañías extranjeras que se dedican al mismo giro de negocios.

Pero la formación de una marina de comercio nacional, que coopere por lo menos, al trabajo de los portadores extranjeros, no es cosa que pueda improvisarse de un momento a otro, en un país pobre como es nuestro.

El Gobierno, entre tanto, parece poner sumo interés en ayudar por cuantos medios tiene a su alcance, a salvar la situación producida, y se dice que Su Excelencia el Presidente de la República, estudia, actualmente, la posibilidad de destinar tres o cuatro transportes de la Armada, al envío de productos chilenos.

Una tentativa semejante, se llevó a cabo, no hace mucho, en beneficio de la industria salitrera con resultados poco halagadores. Parece que la carga no llegó en buenas condiciones y se tropezó con algunas dificultades, provenientes de la falta de experiencia comercial. Pero esto no es un motivo para dejar de estudiar con detención el problema.

El ensayo realizado, puede servir de base, al que se proyecta, y la experiencia adquirida, es un factor no despreciable, para tratar de salvar los escollos y dificultades que determinaron el anterior fracaso.

Es cierto que el envío de tres o cuatro transportes no lograría salvar por completo la aflictiva situación de nuestras industrias productoras; pero será, a lo menos, un alivio, y este es el único punto de vista que podemos tener, por ahora, a nuestro alcance.

Además, se habla de buscar otros arbitrios para aumentar el número de los actuales medios de transporte.

Por desgracia, mientras tales esfuerzos se hacen en las esferas gubernativas y parlamentarias, parece que la única compañía nacional, la Sud Americana de Vapores, sin prestar oído más que a sus intereses comerciales, ha realizado la venta de uno de sus elementos, el "Lebu" de 1653 toneladas. Si esta noticia es exacta, no puede haberse buscado un momento menos oportuno para realizar el negocio.

Es verdaderamente extraño, - a no mediar razones de otro orden - que la compañía haya preferido, aún bajo el punto de vista exclusivamente comercial, desprenderse de un vapor en los precisos momentos en que el alza y la demanda de los fletes alcanza n proporciones no superadas hasta ahora. Si en estas condiciones no le conviene mantener en su poder el mayor número de unidades, ¿que deja para las épocas normales? ¿Podremos abrigar la esperanza de formar una marina mercante a fuerza de primas y facilidades, cuando no basta a los escasos elementos que tenemos, esta situación excepcional de ganancias? ¿No habría podido, en todo caso, la Compañía Sud-Americana

Continuación de "Crisis de los Fletes" de Lunes 3 de Enero de 1916

Americana haber hecho presente al Gobierno sus proyectos de venta, a fin de haber procurado alguna solución conciliatoria?

Antes que tener que buscar contestación satisfactoria a estas preguntas, preferimos creer, en la inexactitud de la noticia.

No son estos instantes, para desprenderse de ningún elemento de transporte marítimo, sino para procurarse cuanto sean posibles.

P.

CELICH UC

Centro de Estudios de Literatura Chilena

Pontificia Universidad Católica de Chile