

La Marina Mercante Nacional

Madrid 7 - (Oficial).- En la semana proxima será publicado un decreto por el cual será prohibida la venta al extranjero de naves que cuenten con menos de quince años de servicio.-)(Havas).

España, que, como casi todos los países neutrales, ha visto disminuir su tonelaje mercante, solicitado por el oro de los países en guerra, ha resuelto poner coto, de una vez por todas, al decaimiento de su marina de comercio, con la enérgica medida que sirve de epígrafe a estas líneas.

Nosotros, en cambio, seguimos mirando con indiferencia musulmana la venta de los escasísimos elementos con que contamos para dar salida a nuestros productos salitrosos, minerales, y agrícolas.

El "Lebu", construido en 1906, y, por consiguiente, relativamente nuevo, ha sido vendido, según declaración de la propia casa compradora, para ser fletado a Inglaterra, según se dice, y, lo que es más probable, para no volver a nuestras costas, ni siquiera en su carácter de buque perteneciente a una sociedad particular.

La producción nacional no tiene, entre tanto, salida. El salitre solamente necesitaría 250.000 toneladas mensuales de fletes, y a esta enorme demanda de transporte, hay que agregar las que requiere el cobre y la agricultura, cuya producción es considerable. La falta de bodegas y elementos necesarios para conservar en buena forma el excedente de nuestra cosecha, agrava aún más la situación de los agricultores, y hace perder al país una ocasión de mejorar el estado de la balanza comercial con nuevas importaciones.

El Gobierno hace, ciertamente, cuanto está de su parte; estudia los medios más conducentes para obtener mayores elementos de intercambio, traba baja en el fletamiento de algunos transportes de la Armada, y confía en que las actuales orientaciones de la guerra, cooperarán indirectamente a la labor en que se encuentra empeñado.

Pero esto no es bastante. Es preciso, además - ya que el patriotismo de la compañía chilena no basta para sobreponerse a sus intereses del momento, - que se tomen medidas enérgicas para evitar la desorganización de nuestra escasa marina mercante nacional. Está visto que el buen ánimo manifestado por las Cámaras para estudiar su protección, no alcanza a detener su espíritu de egoísmo comercial, y antes de tomar otras determinaciones, es urgente que el Parlamento se preocupe de mantener siquiera la base con que contamos para formar y ampliar esa marina. A semejanza del decreto español que nos ha transmitido la Agencia Havas, se impone aquí una ley que prohíba la venta de buques nacionales, mientras medien las circunstancias extraordinarias por que atravesamos.

Las mismas ideas de previsión que inspiraron los decretos prohibitivos de exportación de artículos alimenticios, deben informar, ahora, las medidas que se dicten para impedir la desaparición de nuestros medios de comercio. Y en algunos sentidos debemos ir más allá que los españoles, que siguen permitiendo la venta de naves con más de quince años de trabajo. En Por la constitución especial de nuestra marina, formada de elementos, por lo general, muy anticuados, esa determinación sería escasa para nuestro país.

Pero estas son cuestiones cuyo estudio requiere mayor detenimiento.

Por el momento basta con insinuar la conveniencia de que la Cámara se preocupe de impedir en forma enérgica la disminución de nuestra marina de comercio.