

Comercio de Cabotaje

Las compañías de vapores que hacen actualmente el cabotaje al norte se pueden contar en los dedos de la mano. La Sud-Americana recibe muy poca carga en Valparaiso, pues sus buques vienen generalmente llenos desde el sur, y Grace, Duncan Fox, Allardice y Cia., que hacen el mismo recorrido, tienen comprometidos sus fletes con determinadas compañías salitreras, con las cuales mantienen anteriores relaciones comerciales.

Fuera de los vapores de estas firmas, se dedican al cabotaje de Valparaiso al norte: el "Iquique" y el "Taltal", de Gonzalez Soffia y Cia., el "Caupolicán" el "Tarapacá" y el "General Freire", de Wiegand y Cia.; el ~~"Flora"~~ "Flora" y el "Fresia" de R. W. Jonnes; y el "Ecuador", el "Lynch" y el "Quito", pertenecientes cada uno a diversas compañías.

Como se ve, la lista no puede ser más reducida.

Desde que estalló la guerra no se hace otra cosa que hablar de falta de fletes; se ha hablado tanto de este tema, como de la protección a la marina mercante nacional. No está de más, sin embargo, apuntar algunas cifras para que el público aprecie debidamente la carestía de los trasportes y, por consiguiente, el negocio de las compañías dedicadas a este giro de negocios.

Antes de la guerra se pagaba por flete de Valparaiso a cualquier puerto de Taltal a Iquique de \$1 a \$ 1,50 por el fardo de pasto. Hoy se paga de \$8 a \$10 por el fardo de 67 a 70 kilos.

El transporte de la tonelada de carga se cobraba a razón de \$ 12 o \$ 18, según se tratara de sacos o de cajones. He aquí los precios actuales: Por llevar a Arica una tonelada de cualquier clase de bultos o mercaderías, a excepción del pasto, la firma Gonzalez Soffia, cuyos vapores son los últimos que aceptan fletes hasta ese puerto, cobra \$ 70.

El costo de la tonelada hasta Iquique es de \$ 60; a Antofagasta, \$50, y \$ 40 desde Taltal al sur.

En suma, lo que antes valía, término medio, 15 pesos, vale ahora más de 50.

Esta situación es el producto natural de la ley de la oferta y la demanda, ejercida sin contrapeso ni limitación de ningún género. Otros gobiernos como el de Inglaterra, se han preocupado de poner un límite al negocio de los porteadores, señalando un máximo al precio de los fletes, o haciendo que el país participe, en forma de impuesto, de las enormes utilidades de los dueños de buques. Aquí nada se ha hecho. ...ni se hará. Por el contrario, se pide con más entusiasmo que nunca, primas de protección a la marina nacional.

¿Podrá haber subvención comparable al negocio que hacen actualmente las compañías de vapores?

Los gastos de transportes, a excepción del carbón, no han aumentado. Verdad que el precio de este último ha subido de \$ 40 la tonelada a 100 o 120 pesos.

Se nos dice, por ejemplo, que un vapor que consume de 8 a 10 toneladas diarias, y gastaba, por consiguiente, en un viaje de ida y vuelta a Iquique, alrededor de \$ 3.000 en carbón, consume ahora, con el alza del combustible, más o menos \$ 7.000. Pero este mayor gasto, aunque grande, no guarda relación con el negocio del aumento de los fletes, pues en vez de una entrada que podría antes calcularse en \$ 15.000, con una carga mitad "cajonería" y mitad "saquería", tiene ahora una ganancia bruta de 40.000 pesos. O sea, con un gasto de 4.000 pesos más en cada viaje, el vapor gana 25.000 pesos sobre sus anteriores utilidades.

Hemos señalado un solo aspecto del verdadero monopolio establecido por las compañías: el negocio exorbitante, que va encarecer hasta lo inverosímil la vida de las provincias del norte.

Ojalá sirviera esto, ya que no para provocar una actitud enérgica del Gobierno, a lo menos para estimular a los armadores nacionales.