

## La ley de Comunicaciones marítimas

— Y —

# EL PUERTO DE PASAJES



Los telegramas de Madrid nos hacen saber que el Gobierno se ocupa de la petición formulada por los representantes de las provincias del litoral, entre ellas Guipúzcoa, que desean se suprima el impuesto de una peseta por tonelada, con que se grava á los buques que hacen la navegación de altura en el proyecto de ley de protección á las industrias y Comunicaciones marítimas, y nos anuncian también que, ¡al fin!, antes de las vacaciones parlamentarias, será aprobado ese proyecto de ley.

La postración en que se halla nuestra Marina mercante por la gran crisis que la consume amagando su desaparición, demanda imperiosamente que el Estado la preste alguna ayuda, y aunque el proyecto en debate no satisfaga todas las aspiraciones, salvará muchas dificultades de momento, hará renacer la esperanza de tiempos mejores en esta lucha con las potentes y protegidas Marinas extranjeras y acusará efecto saludable en las industrias y agricultura nacional, que tendrán seguro medio de dar salida á sus productos, sin estar á merced de los servicios y tarifas que puedan imponerles las Marinas extranjeras.

Desconozco los fundamentos que han servido de base á la Comisión dictaminadora al introducir ese artículo que grava en una peseta por tonelada neta de registro a la navegación trasatlántica, y no dudo de que será perjudicial á los intereses generales, ya que tan ruda oposición le hacen los navieros y las Cámaras de Comercio; pero hubiera yo creído que, con alguna variante, pudiera ser tal impuesto una protección indirecta á nuestra Marina y una fuente de ingresos de lo me-

nos un millón de pesetas anuales, dado el gran número de vapores extranjeros que tocan en nuestros puertos en sus viajes á Ultramar.

Hay personas de reconocida ilustración, opuestas al proyecto de ley de protección á la Marina mercante que nos ocupa, fundándose en que la competencia es un aguijón para el progreso y abarata la mercancía, ó sea los fletes; pero es preciso tener muy en consideración que, si nuestro Gobierno, siguiendo el ejemplo de las principales naciones marítimas europeas, no viene en ayuda de la nuestra con primas y subvenciones, llegará ésta á su desaparición, y nuestros exportadores quedarán á merced de esas compañías extranjeras que vienen como *de pasada*, ó sea sin alterar casi sus derrotas, á nuestros puertos y cobrarán, como ya lo han hecho antes de ahora, fletes dobles de los que cobran en Hamburgo, Amberes, El Havre, etc., á mercancías similares á las que en España se embarcan.

Y esto es lo que conviene evitar, y lo que, con el propósito de aumentar y mejorar nuestra Marina, como factor indispensable para la conservación de nuestros actuales mercados extranjeros y aperturas de nuevos Centros de contratación, constituye en mi concepto la alta finalidad de la ansiada Ley, la que, como ya antes de ahora se ha dicho, no es una Ley de favoritismo, sino que extiende su protección á diversas clases de buques, con un plan extenso y bien combinado de servicios entre los principales puertos españoles y los de una y otra América, Africa, Levante y Norte de Europa.

Y para que se aprecie mejor la urgente necesidad de proteger nuestra Marina á fin de que pueda realizar esos servicios regulares que tanto beneficio han de reportar á la vida nacional, téngase en cuenta que los 16 millones de pesetas que se consignan para primas y subvenciones á la navegación, no alcanzan ni á la mitad de lo que conceden otras naciones, como Francia, Italia y Austria Hungría, que, como Inglaterra y Alemania, otorgan además eficacísimas protecciones indirectas.

No cabe duda, por tanto, de que todos los españoles estamos interesados en que se apruebe pronto esa ley de protección y que nuestro tonelaje de vapor, que llegó á ocupar el quinto lugar y hoy ocupa el undécimo entre las marinas del mundo, recobre el puesto que corresponde á nación situada entre los dos importantes mares que bañan sus dilatadas costas.

Pero á los que en Guipúzcoa vivimos, á los que nos son caros los

intereses de todo orden de esta provincia, no puede satisfacernos la citada ley si se prescinde para los servicios proyectados de puerto tan importante, tan cómodo, tan seguro y de comunicación tan directa y fácil entre sus muelles y los puntos productores de estas regiones, como lo es el puerto de Pasajes, y tenemos derecho á esperar buen resultado para las gestiones que se entablaron hace ya algún tiempo por las corporaciones y entidades competentes, á fin de que se incluya nuestro puerto como cabeza de línea de uno ó dos de los servicios marítimos mensuales que establecen los itinerarios del proyecto de ley.

Hace algunos días publicó *La Voz de Guipúzcoa* un artículo, en el que, después de encomiar, como es de justicia, las relevantes condiciones que reúne Pasajes para ser frecuentado por vapores de gran porte, se exteriorizaba la gran satisfacción producida por la decisión tomada por una compañía alemana para que algunos de sus buques tocasen mensualmente en Pasajes. Tal servicio ha traído por consecuencia que alguna otra compañía, como la acreditadísima línea de vapores de Arrótegui, haya suprimido el flete del vapor costero en la conducción de las mercancías á sus trasatlánticos, y aunque tal rebaja, que representa diez pesetas por tonelada, favorece directamente á los cargadores y por tanto al incremento de la exportación por Pasajes, no debe ello constituir el límite de nuestras actuales aspiraciones.

Esas compañías extranjeras, sean hamburguesas ó de otra matrícula, unas veces por estar ligadas por Conferencias ó *trusts*—formados por libérrima voluntad de acción, como es consiguiente—y otras por no tener competencia, cobran á nuestros productos, como ya antes he indicado, fletes mucho más elevados que los que cobran en sus puertos á los similares, imposibilitando toda competencia en los mercados americanos, y á tal situación precisa poner coto, como lo pone una de las obligaciones impuestas por la nueva ley á las líneas subvencionadas.

Y lo que desean, por tanto, los productores de todo género de estas comarcas para la mayor facilidad y economía en la exportación, es que el puerto de Pasajes, reputado desde hace muchos años en el mundo entero como uno de los mejores de la costa Cantábrica, no quede excluído de los beneficios de la ley, y que las mercancías que salen de España lo hagan bajo el pabellón español, pues lo uno y lo otro interesa grandemente á la vida propia de la nación española.

Deber de alto patriotismo es el de impulsar el renacimiento de la vida marítima nacional, y factor importantísimo es esa Marina, afian-

zada por la militar, para la creación de mercados. Quien haya tenido negocios en América, como quien haya presenciado la descarga de la mercancía nacional conducida por buques que enarbolan la misma bandera en muelle de algún puerto del Nuevo Mundo, sabe que aquellos frutos de la tierra, aquellos productos de la industria, al entrar en la bodega del comerciante importador, llevan consigo un sello especia y genérico, algo á manera de aroma doméstico que establece corriente misteriosa entre la fábrica ó depósito de la patria lejana y el almacén de quien, en la lucha del intercambio, presta atención exquisita á las relaciones comerciales con la madre patria, idolatrada verdaderamente por cuantos españoles recorren el continente americano.

Italia, Alemania y otras naciones, cuyas Marinas han crecido extraordinariamente en estos últimos veinte años, han conseguido ensanchar inmensamente sus negocios y abrir mercados sostenidos en una gran parte por el consumo y pedidos de sus mismos connacionales, para ser transportados bajo la bandera nacional.

Concluyo este artículo, escrito sin otro móvil que el de exteriorizar una vez más las aspiraciones naturales de cuantos aquí nos interesamos por el comercio marítimo nacional: Protección á la Marina mercante, y que Pasajes sea incluido en los itinerarios oficiales.

JULIÁN DE SALAZAR.

San Sebastián, Diciembre 1908.

