

## **La Protección a la Marina Mercante**

Cuantos se interesan por el desarrollo del comercio marítimo de España, especialmente con los países del otro lado del Atlántico, gestionan y luchan para que nuestros políticos, nuestros hombres de Gobierno, se pongan de acuerdo en punto tan interesante para la riqueza nacional.

En el proyecto de «Ley para el fomento de las industrias y comunicaciones marítimas», elaborado por el actual Gobierno y que con las modificaciones necesarias para que responda á las justas aspiraciones de los navieros de toda España, es de esperar llegue á ser ley promulgada en la actual legislatura, trátase de que se concedan subvenciones y primas para el fomento de líneas de navegación directa entre España y determinados puertos ó zonas de uno y otro continente, sin desatender al núcleo de vapores sueltos que con sus bodegas abarrotadas recorren los mares del mundo, llevando nuestra bandera á costas y países en que apenas sería conocida sin esos modestos mensajeros que, corriendo paralelos y meridianos, dan por todas partes, por mar y por tierra, un testimonio de la vida nacional.

Es de esencia desarrollar el comercio marítimo y las industrias é él anexas, para conseguir que las mercancías españolas vayan cubiertas con su bandera hasta los muelles del lejano puerto, sin pagar mayor flete que sus similares extranjeras, y como la ley que está en estudio no es una ley de favoritismo sino que encierra un plan extenso y bien

combinado de servicios marítimos entre los principales puertos españoles y los del Norte y Levante de Europa, y los de Africa y ambas Américas, preciso es convencerse de que con ella se abrirá una era de vigorización de la economía patria.

La falta de ambiente marítimo y el alejamiento de las cosas de la mar en España, es inexplicable en península de tan dilatadas costas, pero es de evidencia indiscutible.

Lo mismo se abre cátedra para sostener que el gastar dinero en huques de guerra equivale á tirar ó malgastar la Hacienda nacional—een-surando de un solo golpe á todas las naciones que dedican atención preferente á la potencialidad naval—comœ critica con desenfado el proyecto de destinar unos cuantos millones á proteger la marina mercante y sus industrias, juzgando, sin duda, que se trata de compensar deficiencias de iniciativa ó de satisfacer ambiciones de navieros ineptos ó insaciables.

Afortunadamente hay excepciones. No toda la Nación se compone de oradores, y entre los que oyen y leen hay muchísimos que saben distinguir al que tiene la elocuencia del saber y de la convicción producida por el estudio y la reflexión, del que abusa, sin ton ni son, de sus pujos oratorios.

Son los más y sin duda los que más valen, los convencidos de que la protección á la marina mercante y ampliación de los viajes subvencionados, no son solamente beneficiosas para los armadores y compañías navieras que se ven imposibilitadas de sacar fruto á su dinero y su trabajo en la lucha desventajosa de fletes con las marinas extranjeras, sino que aquella protección interesa en alto grado á los productores y exportadores que, por falta de transportes combinados y económicos, ven también desbaratados sus planes y sus esfuerzos para colocar sus productos en los mercados exteriores.

Las Compañías de navegación extranjeras, que perciben subvenciones é importantes primas de sus respectivos Gobiernos, embarcan las mercancías connacionales á bajos fletes, y vienen á nuestros puertos sin alterar sensiblemente sus derrotas—pudiéramos decir, como de pasada—por la posición geográfica que ocupa nuestra península, y cargan nuestros productos, cobrando á veces fletes más altos en perjuicio de nuestra industria y nuestra agricultura, sin que nuestros buques puedan ir á sus puertos, en condiciones de hacerles análoga competencia.

Por estas razones y otras que no intento exponer, no participo de la opinión — respetable por quien la ha emitido — de que las primas de bieran otorgarse sobre la tonelada de carga y no de arqueo.

El sistema mixto que la Ley establece de favorecer al buque grande y de marcha, á condición de exportar de España al menos una mitad de su tonelaje de carga, y de importar una tercera parte con navegaciones directas, está, en nuestro modesto entender, sabiamente concebido atendiendo á la escasez actual de nuestra exportación, y á que las marinas extranjeras, favorecidas, como hemos dicho, por sus Gobiernos y por la facilidad de tocar en nuestros puertos no los abandonarán sin lucha.

Todos, pues, estamos obligados é interesados en prestar nuestro apoyo material ó moral, ó ambos á la vez, quienes puedan hacerlo, á esta obra nacional.

Un buque que navega y fondea en extranjeros puertos, constituye, con su bandera y con su tripulación, un propagador, un viajante de comercio, mudo, pero que habla al alma de los compatriotas, para los productores de su país.

Cuatro son los factores principales é indispensables que han de constituir la obra proyectada.

La reglamentación y los recursos con que se ha de atender á los nuevos servicios — cos que corresponde al Gobierno y a las Cortes de la Nación —; buques en condiciones modernas para verificar esos servicios; puertos comerciales en aptitud de responder á las exigencias del tráfico, y mercancías que por sus precios y calidad sean aceptadas en los mercados del mundo, coinpiemento necesario para la finalidad del problema.

La matrícula guipuzcoana carece en absoluto de flota de altura ó de gran cabotaje para optar á lac primas proyectadas; pero tiene Guipúzcoa dos de los elementos considerados como primordiales; un gran puerto comercial, y centros industriales de importancia.

Tiene el puerto de Pasajes, conocido en el mundo entero por su seguridad, por su sondaje, por sus magníficos muelles con cota de ocho metros y con vías por la que transitan los vagones del ferrocarril del Norte; con gruas eléctricas de hasta treinta toneladas de potencia; con su unión directa y rápida á los pueblos industriales de la provincia y á las provincias limítrofes productoras de vinos y de conservas alimenticias y tiene numerosas fábricas de papel, cementos, alpargatas, teji-

dos y variedad de otros productos, que darán un contingente de gran importancia y que unido al negocio de vinos para la exportación desarrollado en gran escala en Pasajes, Navarra y Rioja, formarán una buena base para el éxito de la empresa.

Además, y no conviene olvidarlo, hay que contar con el aumento de tráfico que trae aparejado todo nuevo servicio de transporte cómodo y periódico.

Hoy mismo estamos viendo que los mercados del Brasil y Puerto Rico, que languidecían para nuestros exportadores locales por falta de fácil servicio, se van despertando desde que la Línea de Pinillos ha establecido sus salidas mensuales á una y otra América, y es de esperar que ese movimiento y aun el importante que se viene verificando con las Repúblicas del Plata siga en progresivo aumento en la exportación y dé impulso á la importación directa de cereales, sebos, cueros, cafés, etcétera de aquellas tierras americanas.

El tráfico entre nuestro puerto y los de las islas Canarias, nulo hasta ahora por estar vedado á los buques extranjeros, se inicia también con la citada Línea de vapores españoles en beneficio de nuestra exportación y para la importación de los productos de aquellas ricas afortunadas islas; y cuando á esos servicios podamos agregar los proyectados para la futura Ley que nos ocupa, como son los del Norte de España á recorrer el Norte de Europa; los de esta misma costa nuestra a la de Sur de Inglaterra, y á la de Norte-América, etc., no seremos tributarios del extranjero ni estaremos á su merced para que á nuestras mercancías se las reserve ó no hueco en las bodegas de sus buques, ó se les exija mayor flete que á las similares de otras naciones.

Hora es ya de que al referirnos á los productos españoles que naveguen por unos y otros mares, podamos decir, al igual de otras naciones, parodiando un conocido aforismo: Nuestro pabellón, cubre nuestra mercancía.

JULIAN DE SALAZAR

