

LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA



LA UNIÓN HACE LA FUERZA

El epígrafe que va al frente de este artículo es un axioma. Si nosotros no hacemos de todas las entidades que forman la honrada clase de la Marina mercante una sola entidad para la defensa de nuestras aspiraciones, no daremos más que pasos en falso.

Para formar una valla, una pared de contención en la cima de la pendiente, es necesario que olvidemos los marinos mercantes nimiedades que son causa de nuestra desunión y que formemos un solo grupo, un haz inquebrantable; que establezcamos bajo sólidas y duraderas bases nuestra más absoluta y leal identificación.

Así daremos á entender, contra lo que generalmente creen algunos que me lastima el alma llamar *indignos compañeros*, que no somos un cuerpo que no espera más que la puntilla; que antes al contrario, podemos ser y seremos mucho, puesto que nuestras únicas armas son el Derecho y la Razón.

La crisis porque atraviesa nuestra clase obedece á diferentes causas que voy á enumerar y á combatir.

Los efectos son las Escuelas de Náutica. Es excesiva y altamente perjudicial la benevolencia en los exámenes que se celebran en dichas Escuelas. Benevolencia que se extiende á los exámenes de Piloto, y que es necesario que concluya en beneficio del personal náutico.

Hay un Ministerio que no tiene otro objeto que ocuparse de las cuestiones navales en sus dos formas *guerra y mercante*, Ministerio que tal vez sea la causa de la situación desidiosa é insoportable actual. Ese Ministerio no tiene para su lema favorito *La unión de las dos Marinas*, más trabajos que los que tienden á favorecer á la Armada,

y en vez de estrechar el lazo de unión y provocar con su comedida actitud un entusiasmo fraternal, su falta de tacto produce á diario protestas y disgustos sin cuento

Es de muy urgente necesidad, insisto, que los estudios de Náutica se organicen, estableciendo más orden y regularidad que los que existen. Es indispensable que se supriman algunas Escuelas que, por múltiples causas que no he de señalar, por ser perfectamente conocidas, son absolutamente innecesarias. En una palabra, precisa organizar una verdadera carrera, para ingresar en la cual sea necesaria la instrucción que para las demás carreras se exige.

Carrera cuyas asignaturas habían de ser de grande utilidad práctica, como una ampliación de Matemáticas al alcance de los métodos más modernos de la navegación; carrera de cuatro años de estudios teóricos y 400 días de navegación de altura, lo mismo en barco de vela que de vapor para la práctica. De modo que, en interés de todos desaparecería la deficiente enseñanza que se nos ha dado en esas Escuelas. Los que ya somos Pilotos subsanaremos nuestros estudios, pero lo esencial es que los que vengan tengan remediado dicho mal.

Vamos á ocuparnos de esta cuestión bajo otro punto de vista. El marino hoy día cobra un sueldo exiguo; las condiciones higiénicas de de la mayoría de los camarotes son muy malas y el trabajo es excesivo.

Los que ejercen carreras *terrestres* trabajan por término medio ocho horas. Sucede muchas veces que no son suficientes las ocho horas y trabajan otras cuatro más, pero en este trabajo ganan el doble ó triple, según el negocio. ¿Cuánto ganan por término medio? Doscientas pesetas mensuales.

El marino trabaja doce horas en intervalos de á cuatro durante la travesía, y en Puerto trabaja desde las seis de la mañana á las seis de la tarde con un descanso de una hora. Cuando es necesario terminar el trabajo, ya no es hasta las seis de la tarde, es hasta las dos de la madrugada ó las seis de la mañana; hasta que se termine la carga ó descarga del buque

¿Qué le dan al marino por esas horas? Ni las gracias. Lo más probable, una *filípica* por no haber concluido antes.

¿Qué le dan al marino por estar cubierto de nieve, sufriendo sobre cubierta las inclemencias del tiempo, y después salir á la mar con el buque sobre calado ordinario para que el armador gane unas cuantas pesetas de más?

¿Qué le dan al marino por perder las horas de guardia franca y estar sobre cubierta en esos días de huracán deshecho; en esas noches negras, más negras que la boca de un abismo; en esas noches en que de su pericia depende la vida del buque y su vida?

¿Qué le dan por esas horas en que el huracán silba con silbido desgarrador que parece salido del cóncavo pecho del Dios de las tormentas, haciendo estremecer la atmósfera, desatándose en legiones de nubes que corren unas tras otras con velocidad vertiginosa, y en que el mar, no queriendo ser menos, sumerge en su seno al desgraciado marino, supremos momentos de angustia en que ni la luna quiere ver, ocultándose tras las nubes, toda la inmensidad de tan terrible infortunio?

Nada, y sin embargo en esas noches, tras paredes que amortiguan, todos los ruidos, se acuesta el armador en su lecho, rodeado de todas las comodidades, pensando en que si el buque llega tarde y averiada la carga; olvidándose de los hombres que en el puente de su buque hacen esfuerzos sobrehumanos para defenderse del temporal.

El armador no piensa más que en su negocio, y por eso es necesario que los marinos mercantes le hagamos pensar en otras cosas.

Necesitamos la unión, mucho compañerismo; precisa una federación de todos los marinos mercantes españoles que cambie nuestra situación actual, y no se dude que lo conseguiremos, puesto que nuestra demanda la apoya el Derecho y la Razón.

JUAN LÓPEZ ALBISU,
Piloto de la Marina Mercante.

