

La marina mercante vasca. Futuro de los puertos de Bilbao y Pasajes*

(Basque merchant navy. Future of the ports of Bilbao and Pasajes)

Sota, Ramón de la

[BIBLID \[1136-6534 \(1998\) 11:7-24\]](#)

El que fuera presidente de la Diputación de Bizkaia en 1917 y miembro de una gran familia de industriales navales, Ramón de la Sota y Aburto, expone el pasado, el presente y sobre todo las perspectivas futuras de dos grandes puertos vascos: el de Bilbao y el de Pasajes. Se ocupa también del papel de la marina mercante vasca, y lamenta la falta de escuelas técnicas para la formación de jóvenes en esta disciplina.

Bizkaiko Aldundiko aldun nagusi (1917) eta itsas industrialen familia handiko kide izan zen Ramón de la Sota y Aburtok euskal portu handi biren –Bilbo eta Pasaia– iragana eta oraina azaltzen du eta, batez ere, horien etorkizunerako ikuspegiez dihardu. Halaber, euskal merkataritza-ontziteriaren eginkizunaz arduratzen da, eta disziplina horretan gazteak presta litzaketen eskola teknikorik ez izatea deitoratzen du.

Ramón de la Sota y Aburto —qui fut président de la Députation de Biscaye en 1917— et qui appartient à une grande famille d'industriels navals, analyse le passé, le présent et surtout les perspectives d'avenir de deux grands ports basques: ceux de Bilbao et de Pasajes. De la même manière, il étudie le rôle de la marine marchande basque; il déplore le manque d'écoles spécialisées pour la formation des jeunes, dans ce domaine.

* Archivo del Nacionalismo. Artea. Fundación Sabino Arana

El Sr. Presidente de la Sección de Industrias Marítimas de este Congreso, me invitó a que presentara a él, colaborando así en sus estudios, dos comunicaciones, la una referente al porvenir de la Marina Mercante Vasca y la otra al futuro del puerto de Bilbao.

Al desarrollar estos temas, enmendando la plana al Sr. Presidente, voy a tratarlos conjuntamente y aun a dar a uno de ellos por lo menos, una amplitud mayor de la marcada en esta investigación.

Las razones que me inducen a tratarlos en esa forma, son claras y aún obvias. El mero hecho de la existencia de una marina mercante, de una flota que la integre, lleva aparejada como deducción lógica, el que los barcos que la compongan, tengan un puerto de matrícula del que habrán de ser dirigidos en un ambiente de vida de mar, un puerto en el cual sean armados y probablemente reparados, un puerto al que lógicamente se rinda el tráfico de muchas de sus unidades.

Mas aparte de éstas de índole puramente administrativo, hay otras de mercado carácter psicológico.

Entre el barco y su puerto de matrícula, existen lazos espirituales innegables.

Al decir el barco, queremos referirnos a ese pequeño mundo que navega sobre una embarcación y cuyo estado de espíritu y ambiente formado, tanta importancia tiene en toda empresa de aventura marítima, y las empresas de marina mercante, aventuras marítimas fueron y serán.

Cada barco es un núcleo de actividad separada, con organización propia y hasta con una suerte propia.

Se ha dicho que toda nave, con su casco y aparato propulsor, tiene una *personalidad* determinada, distinta marcadamente a la de otra, aunque las dos sean de características iguales.

Esta posibilidad es un hecho cierto en lo que se refiere al núcleo tripulación. En cada barco se forma un ambiente que perdura todo el tiempo de su vida útil, siempre que no cambie de armamento o de nacionalidad. Estos hombres de la tripulación de un barco, están enraizados espiritualmente en el puerto de matrícula y procedencia del buque, aun en el caso de que no sean nativos de él, ni allí tengan su centro familiar.

La importancia del puerto de matrícula, la clase de tráfico a que sirve, su desarrollo, la actividad creadora de sus comerciantes, son hechos que en ese elemento del equipo de un barco, repercuten en forma honda y decisiva. La tripulación, aunque el barco esté dirigido desde un punto en tierra, cumple funciones activas de administración, funciones que en el manejo de una flota mercante, son cada día más importantes.

El separar, al considerar las cosas del mar, el conjunto de barcos, a las flotas, de sus puertos de armamento, es destruir un todo factor moral de capital importancia y cuya quiebra puede ser de consecuencias fatales al tratar de resolver los problemas de la industria marítima.

* * *

Ampliaremos la base de uno de los temas. La Flota Mercante Vasca, ha de tener un estrecho contacto con la economía del país; forma parte importante de ella y a ella tiene que servir principalmente.

Los puertos sirven igualmente a esta economía, en forma importante y probablemente más singular aún que los barcos.

Siendo única la economía del sector marítimo, no se puede hablar separadamente de los intereses que la integran y sobre todo al tratar de un núcleo económico tan reducido y compacto como el vasco.

Es necesario tratar de la Marina Mercante en relación con los puertos vascos y al hablar de los puertos vascos, es necesario hablar conjuntamente de Bilbao y Pasajes y aun de los puertos menores y de menos importancia.

Nos referimos pues a la Industria Marítima Vasca, en lo que concierne a sus puertos y a su flota mercante.

* * *

Tratándose del estudio de un elemento importante de la economía vasca y al examinar sus componentes, tendremos que seguir un orden lógico y esta consideración pone los puertos en primer lugar del tema.

Hablaremos de los de Bilbao y Pasajes, sin negar importancia e interés a otros de menor nombradía; Bermeo, Lequeitio, Ondarroa, Deva, Zumaya, San Sebastián y aun a los únicamente de interés pesquero, como Motrico, Guetaria, Orío y Fuenterrabía. No olvidamos tampoco a Elanchove, Plencia, la ría de Mundaca y los más pequeños Arminza y Ciervana.

Un pueblo como el nuestro, que espera obtener del mar una aportación importante al volumen de su economía, no puede desdeñar el valor de acceso alguno al mar, por muy modesta que su importancia parezca.

No comparto la opinión de aquel técnico-burócrata, que califica a los puertos pequeños de puertos tontos, abogando porque sus elementos de riqueza, incluso los humanos, fueran transplantados a los de gran importancia, donde proyectaba obras de amplia envergadura. Casi todos estos pequeños puertos, están hoy abandonados por el Poder Público, notablemente Bermeo y Ondarroa.

Bayona y San Juan de Luz son también puertos vascos.

Pero no es posible dado el límite de esta comunicación, hablar de todos los puertos y solamente a los de Bilbao y Pasajes nos referiremos.

* * *

La Villa de Bilbao fue fundada para el mar y por el mar. Tal afirmación puede hacerse sin peligro de incurrir en error, habida cuenta de lo que podemos deducir de la historia de los tiempos primitivos próximos a su fundación, envueltos, sin duda alguna, en los misterios de carencia de datos y de documentos. Pero por lo que conocemos, podemos mantener lo antes dicho, como podemos decir también que desde su fundación a nuestros días, Bilbao ha vivido principalmente del mar y para el mar.

Todas las iniciativas bilbaínas a través de los siglos, tienen ese fundamento y fin: el crear un puerto, el mantenerlo, el hacerlo cada día más importante y conocido.

Fueron los primeros años de la historia de Bilbao y aun los primeros siglos, los de la creación de un puerto, el hacerlo viable, el darle tráfico, el hacer técnicos que mantuvieran su flota y comercio.

La pesca y probablemente la piratería, aunque la historia poco cuenta de esta clase de hazañas, –nuestros historiadores fueron siempre muy pudibundos– fueron los esfuerzos económicos que mantuvieron el núcleo marítimo naciente y los que cooperaron en su lento desarrollo.

Luego, en vida de crecimiento, se buscaron contactos con otros puertos y otros países y con afán, nuevas bases y corrientes de tráfico que pudieran mantener estas relaciones.

La explotación de la riqueza minera y las ferrerías, su consecuencia natural, constituyeron la primera importante base comercial en sentido económico. Inglaterra, Francia, Flandes, las ciudades Hanseáticas, los países más norteños aún, el Mediterráneo en su parte asequible, fueron puntos de mira para establecer relaciones mercantiles.

Se ha debatido mucho entre armadores si el barco y su bandera preceden al tráfico comercial, o si ocurre lo contrario. Lo que sí es cierto, es que en el caso de Bilbao, el deseo de traficar y comerciar, precedió a toda relación, cosa que ocurre siempre, pero no con el propósito tan cargado ni ordenado como el caso de Bilbao muestra.

Más tarde, tratando de dar con nuevos horizontes comerciales y nuevas fuentes de tráfico, se hizo la búsqueda tierra adentro, fuera de Vizcaya y de Euzkadí internándose de lleno en la Península.

Y para compensar este tráfico de salida con importaciones interesantes, se comerció en todo lo que en aquellos tiempos daba la economía.

Buscó Bilbao comunicaciones que hicieran posible aportaciones interiores de tráfico y de estos desvelos hay dos ejemplos bien salientes e interesantes: la construcción del camino de Orduña, o de Pancorbo, y el ferrocarril de Tudela a Bilbao.

Ambos son dos esfuerzos muy considerables dada la época en que se emplearon y aunque fueron sendos fracasos, más bien el primero que el segundo, no pude desconocer el ímpetu creador que los dio vida.

El camino de Orduña fue un proyecto mal orientado, basado en el servicio de un solo tráfico y estableciendo relación con un hinterland que poca cosa podría aportar el desarrollo comercial de Bilbao. Castilla no pudo ser, ni ha sido, no será, un país exportador. Bastante tiene con alimentar a la meseta castellana.

Pero al proyecto y ejecución de esta ruta, empujaba una visión de amplio horizonte.

Entre la realización de esta idea y la creación de la ruta férrea de Tudela a Bilbao, se exploraron fuentes de tráfico en América Central, principalmente en las Antillas, Cuba y Extremo Oriente.

No está escrita la historia de nuestros navegantes de aquella época, pero cuando lo esté, habrá que realzar el espíritu de aventura y de empresa de los vascos del tiempo, marinos y comerciantes en una pieza en muchos casos.

En abandonados cementerios de los puertos de las rutas de Oriente hay gran número de tumbas de humildes marinos vascos, muertos en viajes de aventura y comercio.

Luego viene la gran empresa del ferrocarril de Tudela a Bilbao. Proyecto bien concebido y planeado y ejecutado con una técnica perfecta para la época en que se desarrolló.

Se buscaba la riqueza exportable de las Riojas y Navarra y en este caso, las esperanzas estaban sólidamente fundadas y las miras bien puestas.

Las Riojas y Navarra sí pudieron y pueden hoy ser un importante hinterland para Bilbao y para Pasajes.

Que el ferrocarril era rentable, lo ha demostrado la historia de su explotación. Pero la línea férrea era sólo un principio, un medio para buscar riqueza existente y cuyo desarrollo tanto hubiera engrandecido económicamente a toda Euzkadí, y sobre todo a Navarra y Vizcaya.

Fue esta iniciativa una de las muchas víctimas en el sector económico de la segunda guerra civil carlista, que tantas calamidades morales y materiales trajo a nuestro pueblo.

Se careció de visión completa que pusiera en claro toda la amplitud del proyecto a desarrollar, de capitales para realizar la empresa de conectar la parte más extensa de la comarca que se trataba de servir con esta línea férrea, y de conocimientos técnicos para modernizar la vetusta agricultura navarra transformándola en un sentido agrícola-industrial.

Al terminar la segunda guerra civil, Vizcaya tenía comprometida su atención en la explotación de su riqueza minera, pobremente aprovechada sin duda alguna.

Con el auge de las minas, palideció el interés por el hinterland y el ferrocarril de Tudela a Bilbao, pasó a manos extrañas, que lo explotaron con la vista puesta en el servicio de la gran red de ferrocarriles del Norte de España, pero no en el de Euzkadí en general.

La construcción del ferrocarril de Tudela que pudo ser el medio de dotar a Bilbao de una base segura y amplia de fuentes de tráfico, no dio los frutos que se esperaban, por dos razones principales. Por no atender económicamente a las necesidades que para su desarrollo pedían las comarcas que servía y el no haber facilitado en forma adecuada los accesos al puerto y a la ría de Bilbao.

De todo lo que hemos estudiado de la época, sacamos la deducción de que a los impulsores de la empresa les faltó visión para desarrollar el proyecto, porque carecían de auxilio técnico adecuado. El no haber aprovechado debidamente las posibilidades industriales que brindaba la riqueza minera de Vizcaya, se debió seguramente también a esa misma falta técnica.

Bilbao, su puerto, fijó luego toda la atención en la minería y más tarde en el desarrollo industrial que el incremento del capital vasco trajo como consecuencia.

Al declinar la minería, el puerto buscó su tráfico en el servicio de la industria creada en sus cercanías, industria que se desarrolló lentamente.

Hoy seguimos dentro de esa etapa y ya parece que el buscar fuentes de tráfico más lejanas, tiene sólo un valor académico.

* * *

Desde la fundación de Bilbao hasta la terminación de su puerto exterior en los primeros años de este siglo, la lucha fue entre los que quería habilitar un puerto en la ría y los elementos de la Naturaleza, principalmente el mar, formando la barra de Portugaleta.

Durante esa época, el que no se cerrara la barra, cosa posible con los elementos de dragado disponibles, era la preocupación constante de los bilbaínos. Se tenía la impresión de que los elementos, el mar, eran más fuertes que el hombre y que en realidad no se podía hacer frente a su poder con medios eficaces. Este estado de espíritu domina siempre todos los proyectos que sobre el puerto hubo, y determina los que se realizaron.

No obstante dentro de lo posible, se habilitó la ría para el tráfico que entonces se daba. Pero esta lucha entre el hombre y los elementos, lucha desigual en la que el hombre tenía que desempeñar un papel difícil, creó en los bilbaínos un espíritu y una inclinación determinada sobre los problemas de mar que estructuraron en gran manera el carácter emprendedor y dinámico de los habitantes del puerto vasco.

Mucho deben Bilbao y sus hombres a la barra de Portugalete y si se hubiera dado por todos el valor necesario a las cosas del espíritu, el monumento que hoy se eleva en la entrada de la ría a los realizadores del puerto, sería principalmente dedicado en justicia a la barra.

En la última parte del siglo XIX el aspecto de las cosas cambió radicalmente.

Había en el mundo una nueva técnica y sobre todo nuevos elementos. No era difícil hacer desaparecer la barra, la dificultad estaba en hacer un puerto de mar, para el mar y para los hombres de mar.

Desapareció la barra, pero se resolvió el problema del puerto contra la barra y de espaldas al mar.

Se resolvió el problema por la técnica burocrática, por hombres que no sentían el mar ni la aventura marinera.

Presidió la idea de ganar terreno al mar, no de aumentar los *espacios de flotación*. El cerrar el paso al mar era lo interesante y no el valor comercial y marítimo del puerto. La técnica sin alma, contra el espíritu de riesgo y aventura.

El puerto de Bilbao construido por ingenieros y contratistas, representa un problema de construcción mal resuelto. Las consecuencias de esta equivocación se sienten ya, y próximas generaciones, no muy lejanas, tendrán que resolver difíciles problemas de ampliación, de dragado y encauzamiento de las aguas. En el interior no está preparado el puerto para facilitar instalaciones industriales con la amplitud y economía de servicios que ella requieren.

En los últimos diez años, la poltronería y la desidia han presidido los destinos del puerto vasco.

PUERTO DE PASAJES

La historia de Pasajes es paralela, pero no totalmente coincidente con la de Bilbao.

Pasajes fue un puerto natural que se brindaba a operaciones de comercio marítimo.

No hubo en Pasajes durante muchos años un problema de acceso que presentara las dificultades de lo que había que resolver en Bilbao. Fue durante siglos puerto de buena reputación.

Recordamos el decir de un viejo marino, que al narrarnos las recaladas a nuestros puertos, nos contaba que al acercarse a la barra de Bilbao, las tripulaciones de los barcos tomaban siempre las precauciones necesarias para afrontar una difícil aventura marinera. El humor de los hombres era solemne y aun los cantos tenían aire heroico y trágico.

A Pasajes se recalaba con ánimo eufórico y al acercarse a su boca, todo eran cantos de alegría, de amor y de felicidad.

Los comerciantes y marinos vascos de Pasajes y Donostia, buscaron con audacia y espíritu de aventura relaciones y mercados para sus actividades. La formación de la

Compañía de Caracas y las de las Indias y África, muestran el espíritu característico de la raza.

A las actividades de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas podía dedicarse una comunicación entera dado el interés de las empresas de dicha organización en América.

La posibilidad de que se cegara la bahía por los acarresos del río Oyarzun, fue siempre en Pasajes un peligro de viviente realidad. Careció de comunicaciones fáciles con el interior y su proximidad de la frontera atrajo a él el interés militar, paralizador de toda actividad creadora.

En tiempos recientes el puerto pareció haber caído en buenas manos cuando la Diputación de Guipúzcoa se hizo cargo de su conservación. Por razones no fáciles de explicar y, sin duda alguna, por las consecuencias nefastas de las guerras civiles carlista, la Diputación encargó su conservación y mejora a una compañía privada. Solución ésta de éxito muy dudoso, pero reducido al imposible por los esfuerzos de los super-burócratas del Estado español empeñados en sumarlo al feudo general de administraciones durmientes y sedentarias.

Al hablar de burócratas no queremos decir que esta clase sea privativa del Estado español. Hay burócratas en todas las administraciones estatales del mundo y al servicio de todos los regímenes. En general, la gestión de los funcionarios así calificados es universalmente censurada y criticada. ¡Lástima que la literatura española no tenga un Courteline que los comente y describa!

Nunca lamentaremos suficientemente el que la Diputación de Guipúzcoa no lo haya administrado directamente. Tenía la Corporación un historial tan brillante en todos aspectos de su gestión, que de haberlo hecho conoceríamos hoy seguramente en Pasajes el modelo del puerto bien concebido y utillado, preparado en todo momento para hacer frente a las necesidades que los incrementos de tráfico pudieran presentar. Un puerto que fuera, en la preparación de su utillaje, al frente del tráfico, no siguiendo a él pesada y soñolientamente. Tendríamos un puerto digno del genio vasco, construido con la técnica más avanzada y concebido con espíritu emprendedor.

En manos del Estado español, mejor dicho de sus funcionarios, sufrió y sufre Pasajes el destino de otros muchos puertos de la Península, aunque le cupo la suerte de que su primer Ingeniero Director fuera un burócrata que tenía el don de la actividad, rarísimo entre los de su clase.

Ha sido dada a las obras de Pasajes, la marcha lentísima que la gestión de los funcionarios imprime siempre a estas empresas. Las obras se hacen siempre a destiempo, la técnica es anticuada y los problemas portuarios que se plantean, llegan a su resolución cuando las circunstancias han alterado radicalmente sus términos.

* * *

Pero de este examen del pasado de nuestros puertos, se deducen consecuencias y enseñanzas que es preciso no desperdiciar.

En la actualidad sirven a parte del comercio de las regiones vascas, a la industria situada en ellos, puede decirse en las proximidades de ellos y dejan de lado con más o menos olvido, lo que podemos llamar su *hinterland* natural.

Dijimos que para nosotros ese *hinterland* está principalmente en Navarra, Alaba y las Riojas. Hay pues que servir al

comercio existente, a la industria de las regiones vascas inmediatas y a las de Alaba, Navarra y la Rioja principalmente y es preciso incrementar ese servicio con toda posible rapidez.

Para ello consideramos de urgente necesidad el dar nueva organización a nuestros puertos, el utilizarlos, el mejorar sus comunicaciones. Es necesario primar la importancia de la organización. Existe la creencia de que el enorme incremento del poder industrial de América entre las dos grandes guerras, se debe principalmente a cuantiosas inversiones de nuevo capital en las instalaciones de un utillaje constantemente renovado. Nada más lejos de la verdad. Si examinamos las inversiones de capital realizadas en América entre las dos guerras, veremos que su cuantía es relativamente modesta y no corresponde al incremento del potencial industrial americano. La verdad es que este se debe muy principalmente a mejoras en la organización, que en esencia es técnica.

Por lo dicho anteriormente, puede deducirse que consideramos totalmente fracasada la organización actual de administración de los puertos, en los que las obras y sus dirigentes han casi monopolizado las atenciones y actividades de los administradores. Nuestra organización debe tener objetivos más amplios y no reducirse a los de una empresa de obras públicas.

Los puertos tienen que ser concebidos con una amplia idea de sus destinos comerciales. Sirven a una economía, son función de ella y no pueden dejarse al arbitrio del "laissez faire" fácil, su porvenir y desarrollo. En su administración, autónoma necesariamente, deben estar representados todos los intereses que de ellos se sirven, más la representación del colectivo y de los que en el puerto trabajan. Su director será ante todo un técnico comercial y toda la parte de ejecución de obras, debe estar estrictamente supeditada a la amplia labor de dirigir y orientar la política general del puerto.

Hemos dicho que para nosotros no hay más que un concepto aceptable: el de la costa vasca formando un puerto que abarque todo el litoral, que los existentes sean parte, pero sólo parte, de esa organización. Es preciso destruir radicalmente ese pequeño espíritu de rivalidad entre Bilbao y Pasajes, que sólo conduce a miserias morales y materiales. Pero es posible que para fines prácticos, sea conveniente conservar las administraciones separadas de Bilbao y Pasajes, supeditadas siempre a una Dirección única con suprema autoridad e independencia. Organizaciones relacionadas pudieran darse a los puertos de segundo orden de la costa vasca.

Nuestros puertos necesitan amplias vías de comunicación entre Bilbao, Pasajes y Hendaya. Entre Bilbao y Pamplona, entre Pasajes y Pamplona, entre Bilbao, Pasajes y Vitoria y con toda la cuenca del Ebro hasta Caseta por lo menos.

La vía internacional debe ser prolongada de Hendaya a Pasajes y Bilbao.

¿Qué beneficio hubieran alcanzado estos puertos de haber sido tal vía disponible en esta post guerra...!

El ancho de vía normal debe enlazar Bilbao con Pasajes y Pamplona, Pasajes con Vitoria, Vitoria con Pamplona y Pamplona con Pasajes. Acceso directo y práctico de todos los anchos de vía a los puertos así como de todo medio de comunicaciones de raíl o carretera.

Será muy de lamentar la existencia de la vía estrecha, pero existe y no se puede prescindir de ella.

Construcción en Bilbao y Pasajes de adecuadas estaciones de clasificación fuera del puerto. Organización de ambos como estaciones marítimas, estaciones de líneas de carretera y raíl, supeditando las urbanizaciones de las dos poblaciones a ese interés. Organización de los aeródromos de las cuatro regiones vascas, coordinando su actividad con los tráficos terrestres y marítimos, sin establecer rivalidades ni fomentar competencias.

Insistiremos sobre la necesidad de evitar competencias entre la vía aérea y otras formas de comunicación.

Si a la agricultura de Navarra sabemos dar el desarrollo que es posible y necesario darle, sus primicias tendrán que ser transportadas a los mercados de Europa en aparatos "tramps" del aire, volando de aeródromos situados en distintos puntos de aquellos campos.

Esta necesidad de comunicación conjugada con la amplia visión que tenemos de lo que puede hacerse al poner en vía de práctica el magnífico potencial agrícola de Navarra, pone ante nuestros ojos un horizonte de tal amplitud que nos hace pensar en algo que parece sueño. Pero tenemos la firme convicción que este es un caso en el que la realidad superará en mucho a toda fantasía.

Hay muchos elementos interesantes en esta organización que no pueden ser tratados aquí por falta de tiempo y espacio.

La organización del frío deberá sin embargo citarse como uno de ellos y es de necesaria y urgente realización.

Resumiremos: Necesitamos puertos autónomicamente organizados y dirigidos, puertos administrados por hombres civiles, de trabajo y comerciantes, que aumenten y ganen para ellos superficies de flotación, puertos no sujetos a una técnica burocrática y retardaría, puertos de mar para hombres de mar.

LA MARINA MERCANTE VASCA

Sería interesante y útil el poder examinar siquiera brevemente la historia de nuestra marina mercante. Pero por el momento tal consulta no es posible por falta de obras que resuman los datos históricos necesarios. No es que nuestra marina mercante no tenga historia. Que existió no cabe la menor duda. Que nadie se preocupó de poner en papel de libro lo que nuestros marinos hicieron, es bien cierto y patente. Pero en archivos dispersos, dentro y fuera de Euzkadi, hay una magnífica cantera de documentación casi totalmente virgen de donde algún día eruditos con método y paciencia, sacarán y pondrán a disposición del mundo lector, una historia marítima de absorbente interés. Por el momento, sólo podemos referirnos a la tradición, a documentación extranjera y la historia de la Marina Militar Española, de la cual casi siempre formaron parte nuestros hombres y nuestros barcos.

¿A qué tráficos se dedicó la marina mercante vasca en tiempos pretéritos?

A la pesca y piratería en un principio. Pescadores y piratas vascos conocieron todos los mares del globo. Los entonces frecuentados y algunos más. Al comercio con Flandes y con Italia. A empresas de guerra y comercio en el Mediterráneo. Ariosto cita en su *Orlando Furioso* por lo menos a dos personajes vascos.

Contribuyó de modo importante al descubrimiento y colonización de América.

Las primeras relaciones comerciales de Europa con el Oriente y Oceanía, fueron establecidas por los vascos. Luego, sorteando dificultades que el Consejo de Indias de la Corona Española les puso en el camino, comerciaron con América y más tarde, con derecho propio, nuestra navegación relacionó los puertos de la Península con aquellas Indias. Hubo mucha navegación al servicio de tráficos de Oriente, Filipinas y China.

No despreciaron los vascos la ocasión que se les brindó de comerciar con negros de África y en el Tribunal de presos de Freetown en Sierra Leona, juzgaron los ingleses a muchos contraventores de las leyes y reglamentos contra la esclavitud. Miles de chinos fueron transportados a las Américas en similares circunstancias.

Se llevó sal a Islandia y se trajo bacalao de Terranova, de las Faroe, de Noruega y de Escocia.

Las Antillas durante la ocupación española fueron un buen mercado para el empleo de nuestros barcos y antes de finalizar el siglo XIX, se hicieron por armadores vascos en esa carrera los primeros ensayos de líneas regulares y aún de pasajeros.

Se buscó en todo tiempo carga donde la había y siempre rompiendo las primeras lanzas en mercados de nueva creación. Se navegó libremente con riesgo y aventura, sin estar supeditados a itinerarios ni compromisos regulares.

El "tramp" tiene pues entre nosotros un rancio abolengo y sus empresarios son herederos de añejas experiencia.

Al alborear el siglo XX y hasta sus años medios, nuestra marina es de flotas de "tramps" principalmente, con alguna de cabotaje, muy pocas de líneas regulares y ninguna de pasajeros.

Al terminar la última guerra civil (1939), la marina mercante vasca había sufrido un grave quebranto moral y material. Este daño moral y material se agravó aún más en estos últimos años, gracias a la política seguida por los gobernantes y sus mesnaderos.

No es necesario recurrir a las estadísticas para probar que nuestra marina mercante está constituida, en su inmensa mayoría, por unidades vetustas y antieconómicas. El hecho es perfectamente obvio. Los pocos buques modernos con que cuenta, si pueden llamarse modernos buques, cuya construcción ha durado siete u ocho años, son unidades planeadas en plena fantasía y sin la atención puesta en las exigencias de los tráficos en que tienen que emplearse. No tenemos armadores. Los que ostentan tal título son gentes llegadas al negocio sin interesarles gran cosa la industria de transporte marítimo y explotan las Compañías con el máximo de egoísmo privado y sin atender en forma alguna a las conveniencias públicas en general. Son personajes bíblicos arrancados de la parábola de las vírgenes locas del Nuevo Testamento.

No hay tampoco núcleos administrativos de valor en las organizaciones de las Compañías.

Una parte importante del personal navegante no es el de nuestra tradición ni tiene las virtudes de la estirpe. El Sancho Pancismo tan magistralmente descrito por el gran vasquizante Miguel Cervantes es el sayo más apropiado para vestir con carácter la gran mayoría de nuestros conciudadanos empleados en actividades económicas, en estos tiempos de calamidades y desgracias.

El día que el pueblo vasco reasuma la administración de la cosa pública, se encontrará con una marina mercante en total ruina. Ruina moral y material.

Habrà pues que proceder a una reconstrucción de ambos valores.

En lo tocante a las empresas, más fácil será sanear la vida administrativa de ellas, dictando y haciendo respetar reglas que sean de imprescindible necesidad, que darlas un nuevo espíritu emprendedor y dinámico, dentro del marco de las industrias de transportes, espíritu encaminado a regentar las empresas con la vista puesta en su mejor y más eficaz administración.

Debe ser la administración de las empresas una actividad libre, con la menor intervención estatal posible, administración encomendada principalmente a la iniciativa particular. El ejemplo dado por otros países al legislar sobre sus marinas mercantes, la naturaleza de la navegación a que se dedican nuestros buques y la necesidad que ha de tener la nueva autoridad vasca de destinar todo su tiempo a la formidable empresa de crear un organismo administrativo, abonan esta contención.

Dijimos ya que el estado de nuestro material de barcos es deplorable. Puede afirmarse que necesitamos reconstruir nuestra flota en casi su totalidad. Los "tramps" serán el núcleo principal de ella.

En tiempos reciente, la actividad de los buques de esa clase matriculados en nuestros puertos, se desarrolló en los mercados de América del Sur, América del Norte y navegación de Gran Bretaña y Holanda a Italia. Los de menor tonelaje, se emplearon en el transporte de carbón, mineral de hierro y fosfatos en régimen de gran cabotaje. Se ocuparon algunas unidades en líneas regulares a Sud América y Reino Unido; pocas más en el cabotaje también regular y los barcos viejos, en suministrar carbón a nuestros puertos y a los peninsulares de levante.

Habrà que orientar la reorganización y renovación de nuestra marina, partiendo de cuatro clasificaciones. El cabotaje, los "tramps", las líneas regulares con itinerarios europeos y africanos y aquellas que sirven de lazo de unión con las colonias vascas de América y posiblemente de Oceanía.

De todos los sectores, el cabotaje y el de los "tramps", deben ser de manejo totalmente libre. Habrà que prever cierta intervención del Poder Público en el tercero, en razón de que las líneas necesitarán ayuda económica en los primeros años de su explotación.

En cuanto a las líneas regulares de carga y pasaje, será el Poder Público el que marque el esfuerzo a realizar en este sector. Son líneas imposibles de mantener sin un sólido apoyo estatal.

Nuestro país está mal situado geográficamente para que podamos soñar en poner estas conexiones en explotación normal, sin sacrificios económicos importantes por lo menos en los primeros tiempos de su creación.

Para realizar este programa, claro está que se necesitan barcos que no los tenemos y que es preciso que nos los procuremos.

De la marina mercante puede decirse que en general es una industria de exportación, creadora de capitales reales.

Los "tramps" deben procurar en gran parte las divisas necesarias para pagar las importaciones indispensables para nuestra economía.

Ellos deben servir nuestros intereses comerciales y de relación económica con España entera.

Las líneas regulares serán servidoras de esos mismos intereses, pero en sus relaciones con Europa en general y la costa Norte y Oeste de África.

Las líneas de pasaje y carga mantendrán la relación de los vascos en Euzkadi con los residentes en los países americanos principalmente.

Nuestros "tramps", como queda dicho, buscan su empleo en el Río de la Plata, Norte de América y tráfico de carbones entre el Reino Unido y Holanda con el Mediterráneo, Francia e Italia principalmente.

Habrá que mantener estas relaciones y recuperarlas en algunos casos.

Nunca tuvimos una base firme en los mercados de Oriente. En éstos, las marinas escandinavas encontraron magníficas fuentes de divisas y siendo la misión principal del "tramp", bajo el punto de vista de interés general, el aportarlas y crear capitales, no cabe duda que deben realizarse esfuerzos para entrar en dichos mercados y mantenernos en ellos.

Otro tráfico sumamente interesante es el del Báltico. En tiempos pasados nuestra marina frecuentó estos mares, pero recientemente los abandonó, dejando el transporte de maderas y sus derivados que nos pudieran interesar, a las escandinavas. No debemos abandonarlo en el futuro y tendremos que servirlo con "tramps" y buques de líneas regulares.

Las líneas de cabotaje que ya tienen una vieja tradición en la marina vasca, han de tener un incremento de utilización, sobre todo durante el tiempo preciso para que los transportes interiores de la península sean reconstruidos y renovados.

El "tramp" de cabotaje cumplirá una misión semejante, sobre todo en el transporte de carga a granel, el carbón principalmente.

Es necesario marcar la importancia de las líneas regulares con itinerarios europeos y con servicios al Norte de África y costa occidental de este continente.

Hay muchos tráficos fruteros que pueden servir interesantes aportaciones a nuestra economía y en los que tenemos viejas relaciones. Los de Canarias al Reino Unido y Continente, han de ser campos naturales de nuestra actividad. Con el Reino Unido y Continente, siempre conocimos relaciones de líneas regulares, servidas por flotas de capital vasco.

No será desconocida nuestra bandera de matrícula en las costas de África y tanto en la septentrional como en la occidental, hay mercados que es necesario relacionar con la industria y comercio de los puertos de la Bahía de Vizcaya.

La explotación y manejo de pequeños barcos, hasta de mil a mil quinientas toneladas, representa ancho campo para las actividades de compañías importantes, de pequeñas empresas y de armadores individuales dedicados a navegación costera y cortos viajes no muy lejanos de nuestras costas.

Como dijimos, no es posible aspiramos a mantener líneas de lujo con servicios de pasaje y carga aun en las direcciones de las Américas, sin ayuda estatal. El costo de mantener estos servicios, tendrá siempre una recuperación muy problemática. Pero está bien claro que la existencia de importantísimas colonias vascas en América latina y aun en los Estados Unidos, ofrece a nuestra acción estatal un punto de apoyo exterior para el comercio vasco cuyas posibilidades económicas son ilimitadas.

El mantener el carácter nacional de tales colonias y el traducir su espíritu colectivo en beneficio del núcleo metropolitano vasco, es labor a emprender sin dilación ni flaqueza y ningún medio más eficaz para su realización, que los barcos enseñando nuestra bandera.

La clase de flota, número de barcos e itinerario que deben emplearse en estos servicios, seguirán un detenido estudio por parte de nuestros técnicos, estudio que debe realizarse con la mayor rapidez para el momento de su implantación posible y habida cuenta de las circunstancias vigentes.

Este plan así esbozado, requiere inversiones de capital muy difíciles de cifrar de momento, pero seguramente ascendentes a sumas importantísimas.

El tonelaje que se precisa para servir cada uno de los sectores discutidos no puede ser fijado con exactitud mientras la posibilidad de poner en práctica estos asertos, no nos brinde la certitud de entrar en contacto directo con la realidad, pero podemos imaginarnos algunas cifras.

Para el sector "tramp", apuntaremos la de 380.000 toneladas de registro bruto para una flota de unidades destinadas al transporte de sólidos de entre 6.000 y 10.000 toneladas y un mínimo de 12 nudos de marcha.

Dentro de este mismo sector y tonelaje global, incluiremos los buques destinados al transporte de combustibles líquidos. Pueden y deben ser clasificados como "tramps" de esta especialidad, ya que sirven a todos los posibles tráficos de petróleo y sin itinerario fijo.

Las características y tipos de estos buques cisternas, habrá que fijar habida cuenta de las circunstancias en el momento de su construcción.

La flota noruega de tanques, hoy una de las más importantes del mundo, ha obtenido beneficios económicos interesantes para el haber nacional, tanto en la formación de capitales como obteniendo divisas extranjeras. Es un ejemplo que merece estudio e imitación.

Por otro lado, al considerar nuestras necesidades de combustibles líquidos, habremos de fijar el tonelaje imprescindible y peculiar para transportarlo pero este problema hay que tratarlo separadamente y al margen del de la marina mercante.

La de 150.000 v.b.; para el grupo de barcos comprendidos entre 1.500 y 5.000 toneladas v.b.; e igual velocidad.

El tonelaje de los barcos de menos de 1.500 toneladas v.b. pudiera cifrarse en 50.000 y el de los destinados a las líneas regulares en 200.000 toneladas, algunas de ellas de unidades provistas de instalaciones frigoríficas.

Pongamos en 150.000 tons. v.b. el tonelaje que podemos suponer sería necesario para servir los itinerarios transatlánticos y llegaremos a la cifra importante de 900.000 tons. v.b. como necesaria para constituir nuestra flota mercante.

¿Qué puede costar esta flota? No es fácil precisarlo. En estos tiempos resulta casi imposible conocer con exactitud el valor de un buque de nueva construcción, no es información fácil de obtener de armadores y astilleros, pero pensando construir la mayoría de la nueva flota y creyendo en la posibilidad de adquirir el resto en el mercado de barcos modernos ya construidos, podremos llegar a mencionar como probable, la necesidad de intervenir en tal renovación, unos 50 millones de libras esterlinas. La posible baja en el precio de la construcción, puede, como es lógico, hacer disminuir el valor de

esta cifra. Quedará, claro está, reducida por el valor de los buques que actualmente formen parte de la flota vasca y que sean económicamente utilizables. El resto del presupuesto tendrá que ser cubierto en primer lugar por las reservas que las compañías puedan disponer en el momento de poner el plan en ejecución y la financiación que como ayuda aporte el Poder Público.

No es posible cifrar el valor en pesetas de aquellas reservas en nuestro momento singular, pero es de presumir que no sea muy elevado, dada la facilidad con que los administradores de las empresas las reparten entre los accionistas o hacen deducciones para iguales fines, de fondos indicados para constituir posibles reservas.

Los fondos en divisas extranjeras serán casi nulos, porque los ejercitadores del Poder en España no permitieron constituirlos, sin que por otra parte las compañías hicieran gran cosa para defender su derecho de formarlos.

Las reservas en pesetas serán muy difíciles el poder utilizarlas para hacerse con buques procedentes de astilleros propios, sobre todo en plazos razonables, dado el retraso de la organización de nuestra construcción naval y de la carencia de acero como primera materia y de elementos auxiliares como necesarios para la terminación de las naves.

No podemos por otro lado esperar indefinidamente a que la industria siderúrgica y la de construcción naval se pongan en condiciones para hacer frente a la demanda perentoria de construcción y tendremos que pensar en construir nuestra flota en un plazo no mayor de cinco años y en astilleros extranjeros.

Habrà pues que buscar también en el extranjero la ayuda económica necesaria para resolver este importantísimo problema planteado a nuestra economía.

Es preciso rechazar la noción de que con barcos viejos y anticuados se obtienen beneficios interesantes, sobre todo en lo que se refiere a la creación de capitales.

Puede demostrarse fácilmente que esos beneficios se obtienen siempre a costa de la economía colectiva, notablemente del comercio que de ellos se sirve y de la privada de los que en ellos navegan, cuyo nivel de vida es ciertamente rebajado.

Parecerá, posiblemente, que tratamos de resolver el problema de la marina mercante prescindiendo en nuestras consideraciones del interés de la industria de construcción naval. Nada más lejos de nuestro propósito. Para la marina mercante, la industria paralela de construcción es indispensable, más que necesaria. Pero la creación y defensa de ella, no puede hacerse a costa de la marina mercante. Hay que restablecer la industria de construcción naval sobre bases firmes de organización técnica y financiera, pero es problema que necesariamente tiene que ser resuelto según sus méritos y según sus términos y aparte del de la flota mercante. Una vez en pie la construcción naval, vendrá la relación entre ambas industrias y el mutuo apoyo.

Al presentar los términos de este problema de la reconstrucción de nuestra flota en la forma que lo hacemos, no es nuestro propósito el causar espanto a futuras autoridades económicas. Lo hacemos mirando de frente a la realidad y llamando la atención sobre un problema de capital importancia, para cuya resolución se necesita un esfuerzo hercúleo.

Es preciso renovar y moralizar profundamente la administración de las compañías.

No puede el Poder Público ignorar el derecho de los accionistas a recibir una remuneración de su capital, ni aún a una prima como premio de su actividad creadora y riesgo corrido, pero también tienen la obligación de exigir que en la conducta de las administraciones se ponga al frente de los deberes a cumplir, el de servir lealmente al bien público y observar reglas de la más estricta moral.

No somos partidarios de intervenciones estatales en el negocio naviero, pero es evidente que en un futuro que todos anhelamos, por razones de moral pública y de seguridad colectiva, tendrá la autoridad vasca que depurar las empresas de muchos elementos perniciosos y parasitarios.

Se necesita tomar las medidas necesarias para mantener al naviero en su profesión.

Urge defender los capitales hoy empleados en la marina mercante y crear otros nuevos, igualmente destinados, al amparo de reglas de administración precisas y claras.

Es muy posible que estas puedan ser aplicadas por los armadores en virtud de disciplina libremente consentida entre ellos, o tendrán que ser impuestas por organismos colectivos de la clase. De otro modo, habrá de ser la autoridad vasca quien dicte y quien haga cumplir reglas a seguir por todas las compañías navieras.

Estas deben ser entre otras:

1º.- Prohibición de liquidar ninguna administración naviera o de devolver su capital a los partícipes de ella.

2º.- Obligación de destinar anualmente y con preferencia a toda otra distribución, a fondos de reserva para la renovación de material, de una cuota que permita amortizar el valor de cada barco en un mínimum de veinte años.

3º.- Obligación de destinar a ese fondo de reserva el importe de toda venta de material, o de toda compensación que se reciba por el seguro de buques perdidos.

4º.- Promover con franquicia fiscal la constitución de fondos de reserva destinados a hacer frente a posibles aumentos de costo de las unidades a renovar, aumentos de costo debidos a los de los precios o la calidad y característica de los barcos de nueva construcción.

5º.- Obligación de destinar únicamente a nuevas unidades o a mejorar las existentes, estos fondos de reserva.

6º.- Prohibición absoluta de emplear los fondos de reserva destinados a la reposición de material en remunerar el capital, sea en forma de dividendos o bonos o en otra manera cualquiera.

* * *

La organización administrativa moderna de compañías navieras exige de su personal sedentario conocimientos muy determinados que habrán de tener su preparación en cursos especiales dentro del plan de estudios de las Escuelas de Comercio.

Aludimos a la importancia capital que para la buena marcha del negocio naviero tiene el mantener un alto nivel moral de vida entre el elemento navegante de los barcos.

No creemos que la organización de la enseñanza náutica en nuestro país sea la adecuada, ni la que la vida de mar moderna exige.

Necesitamos Escuelas de Náutica que funcionen en un ambiente de mar, con un plan de estudios que haga de nues-

tros oficiales de cubierta y máquina, hombres de ideas libres y generosas, de temple recio y sólida ciencia.

No están tampoco equipadas las flotas de nuestra bandera para hacer agradable y atractiva la vida en sus unidades. Para todo el personal embarcado, habrá que preparar alojamiento compatible con el nivel de vida que aspiramos mantener en nuestro país para todos los ciudadanos.

No es esta la ocasión de hablar del punto de vista social referentemente a la marina mercante, pero sí haremos gran hincapié en la necesidad de que la nuestra en ese orden no vaya a la zaga de ninguna otra y en lo posible mejore a todas.

En este tratar del presente y porvenir de los puertos y del futuro de la Marina Mercante, pusimos en relieve la importancia capital que damos a una buena organización del negocio.

Para la de nuestros puertos, necesitamos elementos de visión larga, de técnica dinámica, de imaginación y audacia. Estas cualidades solo nos pueden dar hombres de cultura y de preparación académica. Solamente una auténtica cultura y una técnica sólidamente adquirida que conozca el presente y no tenga temor a explorar nuevas vías de progreso ni a buscar horizontes amplios, puede darnos el personal que necesitamos para garantizar el porvenir de nuestros puertos. Pero estas exigencias no se refieren únicamente a los puestos elevados de la organización. En cada una de las escalas de ella, se precisa singular preparación e igual espíritu.

De igual modo, al hablar de la Marina Mercante, pusimos el acento sobre la necesidad de organización y técnicos en esa actividad.

Hoy el armador debe ser hombre que tenga, no solamente lo que se dice llamada de mar y un espíritu de aventura, sino que es preciso posea conocimientos muy concretos de todas las economías del globo, con especialización en las que más puedan interesarle, de los problemas económicos y financieros en general y una amplia y libre cultura.

En grado semejante tendremos que insistir sobre la necesidad de conocimientos técnicos y culturales en el personal navegante. El creer que los modernos instrumentos de navegación hacen que el valor del factor hombre y su preparación hayan disminuido en lo referente a la navegación de los buques, es una lamentable equivocación. Hoy más que nunca hay que exigir del marino cultura y conocimiento.

El barco moderno tiene una multitud de posibles problemas a resolver; es tan potencial en ellos que solamente un

personal muy preparado en la moderna ciencia de navegar y administrar, puede conducirlo con éxito.

Nos referimos no sólo al personal de cubierta. Al tratar del de máquina, apreciamos al amplio campo técnico que los modernos métodos de propulsión y equipo de los barcos abarca. La multiplicidad de tipos de máquinas propulsoras, de las auxiliares, de las frigoríficas, al acondicionamiento de bodegas y cámaras, exigen un conocimiento profundo de la naturaleza de los combustibles a utilizar y de su empleo, conocimientos metalúrgicos, químicos, eléctricos de larga preparación y sólida base.

Todo el personal subalterno tiene que ser preparado para el servicio de mar, tanto en la sección de máquina como en cubierta y fondo. No debe embarcar a bordo de los buques un solo individuo que no tenga certificado de estudios adecuado otorgado por un centro competente.

Centros competentes, ahí nuestra principal carencia y su creación el problema más difícil a resolver en orden al porvenir de estas industrias y de todos en general. Puede decirse, que carecemos de centros de cultura y de instrucción fundamental. Los hoy existentes han fallado en su cometido y no son suficientes en número. Nuestra Escuela de Ingenieros Industriales, único centro de preparación técnica elevada, ha sido un evidente fracaso. No nos ha dado el personal dotado del espíritu dinámico que necesitamos.

Ni las Escuelas de Náutica, ni la de Comercio, ni los centros de educación primaria o secundaria son los que precisamos ni los que tenemos derecho a exigir.

No tenemos Universidad. Nos ha sido negada siempre.

Sin el ambiente de alta cultura que una Universidad puede esparcir, no hay posibilidad de emprender con garantía de éxito empresa alguna de mejora y progreso en nuestro país. Cultura de hombres libres y responsables y organización técnica, es la base de toda obra de gobierno.

El dotar a Euzkadi de universidades, escuelas especiales, de instrucción primaria y secundaria para todos sus ciudadanos sin excepción alguna de clase ni impedimento económico, tiene que ser nuestra máxima preocupación. A la creación de estos centros y organismos, debemos dar lugar preferente en el trabajo heroico de situar a nuestro pueblo en el puesto destacado del progreso universal a que tiene el derecho y la obligación de pretender.