

Aspectos Varios y Cambios en la Navegación Internacional

La Postura de España

Prodigan las Revistas extranjeras su discurrir, en torno a la marcha singular que ha llevado, en el año 1937, la marina mercante de las Naciones vanguardistas a ese respecto, conviniendo los más de los expertos, en que ha existido escasa lógica en el ritmo de los fletes, y en que es a la verdad difícil pronosticar certeramente sobre la materia, con seis meses de anticipación.

¿Quién hubiese podido predecir—argúyese—cuál iba a ser la situación del precio del transporte marítimo en el mes de Julio último? Como cuerpo gremial, los armadores se equivocaron siempre antes de la Gran Guerra en sus manifestaciones referentes a las perspectivas del ramo, y a partir del Armisticio, casi en la propia medida, se han revelado fuera de razón sus apreciaciones en orden al futuro. Es lo cierto que en el interín ha cambiado todo, con la resultante de que no existen datos disponibles que permitan, al más astuto de ellos, un pronóstico admisible en orden al desarrollo de esa industria en un próximo o moderado futuro. Considérese, por ejemplo, el hecho de que el total volúmen de los buques a vapor, o motorizados, ha aumentado de 45.403.877 toneladas de registro en 1914, a 65.271.440 toneladas en el año 1937.

Adviértese que este enorme incremento, no asume, ni con mucho, la importancia y significación de los cambios en la propiedad respectiva que han tenido lugar. Mientras el tonelaje Británico ha descendido de 18.892.089 toneladas a 17.436.047 toneladas, el tonelaje Francés ha saltado de 1.922.286 toneladas a 2.843.688 toneladas. Alemania, por su parte, ha caído de 5.134.720 toneladas a 3.927.916 toneladas. Grecia, a su vez, ha ascendido de 820.861 toneladas a 1.855.435 toneladas. Holanda de 1.471.710 toneladas a 2.630.802 toneladas. Italia de 1.140.475.110 toneladas a 3.174.089 toneladas; el Japón de 1.708.386 toneladas a 4.475.110 toneladas; Noruega de 1.957.335 toneladas a 4.346.782 toneladas, y los Estados Unidos (excluidas las embarcaciones afectas a los Lagos) de 2.026.908 toneladas a 9.346.988. Ninguna noticia puede obtenerse respecto al tonelaje en manos del Gobierno de los Soviets.

Semejantes detalles no revelan por sí grandes cosas; pero un estudio de las diversas propiedades muestra claramente que los armadores Británicos tienen en cuenta la especial competencia, vigente en estos últimos años, de la que apenas sufrían antes de la Conflagración. El Gobierno de los Soviets, por su parte, es dueño de toda Rusia y de sus industrias, sus barcos acarrear todas las importaciones, y el Gobierno espera, aparentemente, más pronto o más tarde, acarrear también las exportaciones; de manera que en tanto exista semejante estado de cosas, los armadores Británicos apenas pueden mirar a los Moscovitas como com-

petidores normales. Es inmaterial para el Gobierno Soviético que sus barcos funcionen con pérdidas o ganancias. Los armadores Noruegos, por su lado, han aumentado su coeficiente de tonelaje en más de 100 por ciento, desde la Guerra, y continúan, al parecer, incrementando su flota. Y es de observar que no existe ninguna influencia Gubernamental detrás de ellos ni de otros armadores Escandinavos por lo que al capítulo de subvenciones se refiere.

En Alemania, Francia e Italia, los Gobiernos han venido en auxilio de los armadores, con perjuicio de otros armadores que no logran un apoyo similar. En el caso de Alemania, de todas maneras, debe recordarse que, sin el auxilio del Gobierno, después de la Conflagración, su flota mercante hubiese desaparecido. Aun hoy, es más de un millón de toneladas inferior al total de la ante-guerra. Por lo que a Italia afecta, la subvención del Gobierno ha sido generosa y continua. El Japón, de todas suertes, parece va a ser el gran competidor del futuro. A partir de 1914, ha más que doblado su tonelaje, y está ahora construyendo buques de alta clase, que es posible se manifiesten en calidad de amenaza a competidores no Japoneses en todos los tráficos que sus buques cultivan. Hace veinticinco años la competencia Nipona prácticamente no existía.

Un factor con el que deben contar hoy los armadores, es el aumento de costo en las construcciones navales. Al filo de los últimos diez y ocho meses, los costos han ascendido, aproximadamente, el 50 por ciento, y hoy un barco de carga de, digamos 9.000 toneladas de registro bruto, representa una inversión de unas £135.000. Poco más o menos la mitad de esa suma bastaba antes de la guerra. No puede sorprender, en consecuencia, que, a base de su conocimiento de las valorizaciones por aquellos tiempos, vacilen los más experimentados dueños de "tramps" del Reino Unido en lanzarse a tales inversiones. Sus más importantes Sociedades Trans-oceánicas, a mayor abundamiento, han subrayado hace poco que, si es verdad que necesitan barcos adicionales, no pueden ver la manera de pagar los precios impuestos por los constructores. Donde la subvención Estatal rige—como en tantas partes del Mundo—no existe la misma vacilación en el pedido de barcos, aun a los más altos precios vigentes, y parece que algunos armadores extranjeros pagarán, en vez de esperar la llegada de mejores tiempos.

Naturalmente, a la vista de tales realidades, preguntase aquí y allá, ¿qué es lo que debe hacerse? La contestación, por lo que al armador Inglés respecta, es que el Gobierno Británico, debe, más pronto o más tarde, auxiliar a la industria marítima nacional, si ve amenazada su existencia. En el tráfico del Extremo Oriente, el Japón e Italia dominarán eventualmente

la situación, viéndose ya hoy dominado por el Japón el tráfico con la India. Si los Estados Unidos realizan su plan, la mayor parte, sino todas las exportaciones e importaciones de Norte-América, serán efectuadas por sus propios buques; y algún tonelaje Indostánico, procurará, si puede, impedir que barcos Ingleses lleven a, o recojan cargamentos de, puertos Indostánicos.

Es, desde luego, posible se concierten arreglos amistosos entre las partes interesadas, bajo los cuales se establezca un discreto reparto de los intercambios marítimos; pero—arguye un experto Inglés—si eso falla no queda más alternativa, en lo atañente a la marina mercante de su país, que un auxilio del Gobierno, en una forma o en otra. Muchos armadores Ingleses de madura experiencia, se oponen, sabido es, en principio, a toda interferencia Gubernamental; pero cuando la elección radica entre el auxilio del Estado y el abandono del negocio, preséntase un nuevo problema. De cualquier modo, habida cuenta de todos los indicados factores, muchos de los cuales existían antes de la Conflagración, no es realmente extraño que los armadores del Reino Unido, no se atrevan a leer en el futuro, con la confianza de que sus interpretaciones resulten exactas o inexactas. El estudio de las cifras conexas a los últimos breves años revela por lo menos una verdad satisfactoria; es que el tonelaje mundial, a vapor y motorizado, ha descendido de 68.368.141 a 65.271.440 toneladas. La pérdida de 3.000.000 de toneladas podía haber transportado una importante carga.

Hasta aquí el disertar de un experto Británico sobre la trascendente materia, y es grande la amargura que ha de causar al lector Español ver no se cita, en la estadística de variantes de tonelaje en las flotas, el caso de su patria. Dicho se está que toda consideración de un problema universal, y más aun si éste constituye vital cuestión propia, conduce, en la Nación Nueva que estamos forjando, al examen de nuestras condiciones, a ese propósito, así pasadas como presentes y a nuestros anhelos, dentro del ramo, con referencia al porvenir. No es posible empero todavía puntualizar con gran exactitud el plan próximo-futuro que nos corresponde a ese respecto; pero sí cabe, de momento, cierto argumentar con referencia a las características de nuestro caso y a nuestras imperiales aspiraciones.

Extensamente se ha escrito entre nosotros, respecto a nuestra marina, la de Guerra y la Mercante, evidenciando la expansión magna que ambas lograron en la mayor parte del Siglo XVI. Hace ya cuarenta años, descollaba la obra del ilustre Estadista Joaquín Sánchez de Toca, denominada *Del poder naval de España*, emanada del dolor de nuestro desastre del 98, en cuyas páginas, si bien resalta, centralmente, el problema de nuestra Armada, abundan discretas consideraciones con relación a nuestra marina mercante, la que, desde luego, había conseguido fecundos apoyos Gubernamentales sancionados antes de concluido el primer decenio del Siglo actual, provocadores de notables desenvolvimientos de nuestra marina, entre los

que destacára la acción de los astilleros Vizcaínos, de tan lejano como honroso abolengo.

Decía, en primera síntesis, el ilustre hombre público:—Ningún título cuadra a nuestro parecer mejor que el indicado, a los estudios comprendidos en el presente volumen, estrechamente ligados, casi todos ellos a los elementos industriales y mercantiles, y a los problemas de la política colonial y de *aumento de las navegaciones de nuestro pabellón*. Estos son, con efecto, los principales generadores del poder marítimo de las Naciones. Sin poder naval—dice más adelante el preclaro autor—España no puede vivir en América; y sin el estribo de aquella, con poderío marítimo, la América Española, a su vez, resulta desamparada de su base principal para desplegar por el Mundo la plenitud de acción de las grandes fuerzas morales y materiales vinculadas a su linage.

Poseemos, en diversos puertos de la Península, factorías navales excelentemente equipadas que, bien dirigidas, darán, como han dado ya, existencia a notable plantel de superiores barcos de guerra y mercantes, capaces de competir con los de otras Naciones. No olvidemos, de todas maneras, que las preeminencias alcanzadas, en estos últimos años, por las flotas de Noruega, Grecia, Italia, el Japón, derivan de la hábil organización establecida por las clases directrices de esos países, en el funcionamiento de sus flotas, las que, en ocasiones numerosas, han podido vencer, en baratura de fletes, por ejemplo, a Inglaterra, no obstante las ventajas de ésta respecto a baratura de carbones, y a las combinaciones fleteras que le facilitan sus considerables exportaciones de ese combustible mineral.

En todo caso, si los "tramps" de la *España Nueva* reclamáran tal vez especiales apoyos Estatales, tendrán que ser éstos más acentuados, con relación a su marina transoceánica. Por tantas razones resulta imperativa una estructuración de nuestras relaciones allende el Atlántico, amplia, en calidad y en cantidad, por el Estado secundada con particular largueza, imitando lo mejor posible a Italia. Y a bien que, respecto a la creación de las adecuadas flotas, destinadas a vida de paz y a trances de guerra, no son para asombrarnos y producirnos la desesperanza, en Vizcaya singularmente, las hechuras de ese país, bien seguros de que la Sociedad Española de Construcción Naval y los Talleres Euskalduna están capacitados, tual multitud de veces lo testimoniaran, para la contrucción de unidades trasatlánticas y combati-vas, si más limitadas en volumen, no inferiores en eficiencia a las de las naciones competidoras.

No dudemos que nuestros contactos materiales con América, tan débiles, aun en la etapa de 1924 a 1929, conseguirán insólitas multiplicaciones, cuando se halle en plena acción todo el operar agrario y fabril de que España es susceptible, y se eleve nuestra población hasta el doblamiento y más de su actual cifra, prenda segura de siempre progresivas concomitancias con las naciones hermanas.

JULIO DE LAZÚRTEGUI.