

Temas de actualidad

La crisis marítima

La crisis del comercio marítimo, la que todas las flotas mercantes mundiales están sufriendo, en mayor o menor proporción, es de por sí tan compleja, que conduce a apreciaciones erróneas. Por olvidar esta circunstancia del problema fracasan estrepitosamente inteligencias bien preparadas al proponer remedios para combatirla.

Entre la gente de mar —que debiera tener un enfoque más acertado de la cuestión por razón de sus conocimientos—, se presentan a cada momento soluciones diversas, guiadas algunas por una buena voluntad, tratando de armonizar los diversos factores que comprende su compleja modalidad; otras soluciones, sin embargo, por ese espíritu pedantesco de creerse capacitados para opinar por el solo hecho de ser marinos o poseer un nombramiento técnico, se estiman con autoridad suficiente en la materia; y otros, en fin, por el egoísmo muy arraigado del "viva yo, no importa a costa de quién", exponen soluciones más o menos descabelladas.

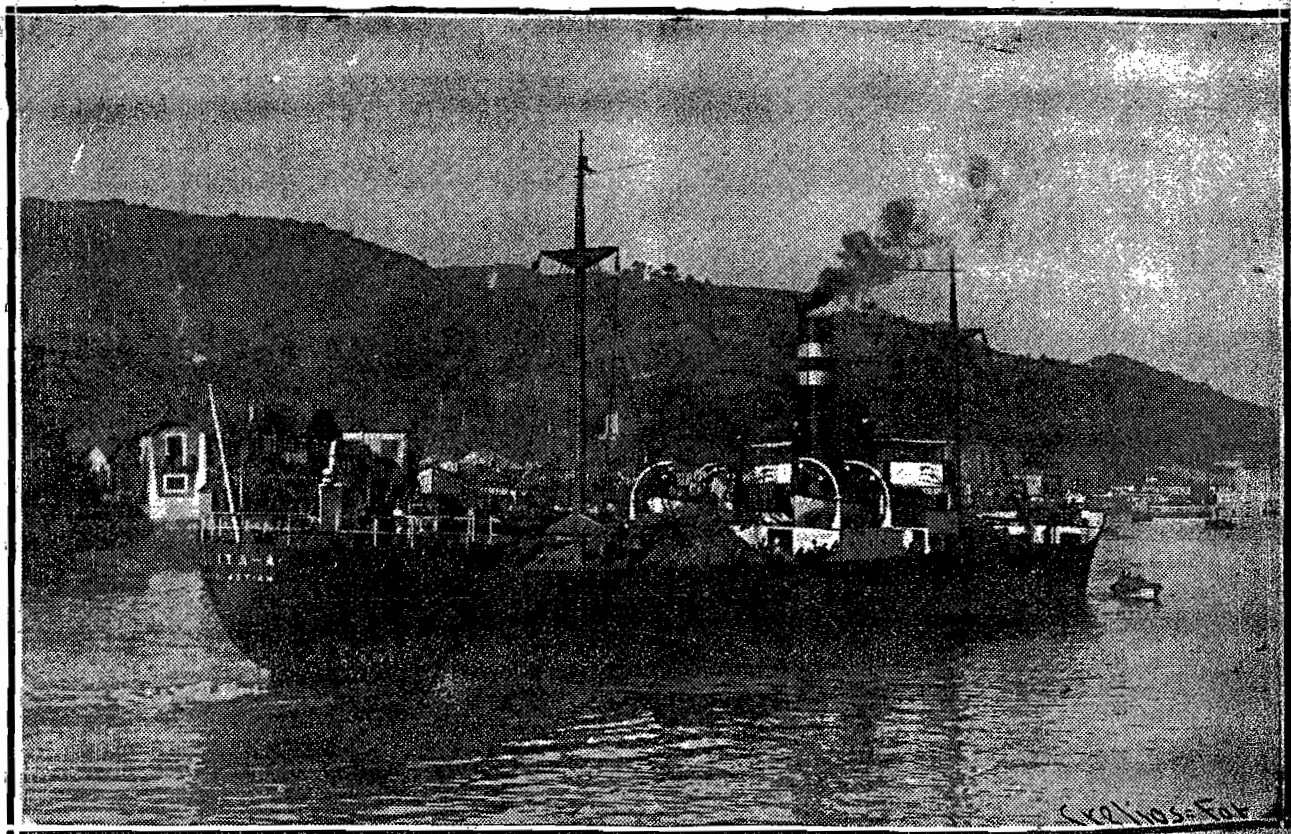
El problema requiere inevitablemente la intervención del político, del hacendista, del financiero, del industrial y del marino. En tanto no se conceda a cada uno de estas partes la intervención en un estudio amplio, que examine su vida en relación con los demás factores, para que, en conjunto, se pueda estructurar un programa de desenvolvimiento, las medidas que se apliquen no han de ser más que paños calientes que, en uno u otro caso, perjudicarán enormemente intereses particulares o profesionales, o agotarán las arcas nacionales en beneficio exclusivo de quien tenga menos derecho a la protección.

Lo ideal sería una conferencia mundial de la Marina Mercante, que tuviera por objeto fijar los tipos de los fle-

tes por navegaciones y mercancías, legislación mercante seguridad y transporte, escalas fijas de salarios, primas de seguros, legislación social, porcentaje de flota, características, edad, condiciones, acomodación, etc., adoptando resoluciones que todas las naciones estuvieran obligadas a hacer observar. En contra de ese procedimiento, actualmente cada país trata de remediar su propia crisis, apelando a disposiciones o leyes protectoras, según el criterio del correspondiente ministro de turno o de sus consejeros, auxiliado a la Marina nacional con diferentes arbitrios. Y así ocurre que, aunque hace varios años nos tiene obsesionados la resolución de este problema, continuamos, mundialmente, en el mismo estado de colapso.

Las primas o subvenciones que los Estados entregan en beneficio de las flotas mercantes repercuten más y más en la baratura de los fletes y, por consecuencia, en la ruina del negocio. Es un error creer —cuando hay una escasez de fletes tan marcada en el mercado y un tan grande exceso de toneladas como el que representan los buques amarrados— que la crisis puede ser resuelta o aminorada con lanzar la competencia buques de moderna construcción, de economía llevada al límite y con velocidades extremas, mientras perduren primas y subvenciones y exista la posibilidad de compra de buques relativamente modernos, de cuatro cinco o más años, que por la situación económica de las Empresas se hallan hoy amarrados en grandes masas, inactivos y en venta en los estuarios, ríos y puertos de todas las naciones. La realización de esos buques salva, ciertamente, a las Empresas de la ruina, pero no se tiene en cuenta que los de nueva construcción son muy caros y su prima de seguro muy elevada.

(Continuará)



El buque mercante «Loita A.», de la matrícula de Pasajes, propiedad de la prestigiosa firma Artaza y C.^a, que embarrancó a causa de la niebla en la playa de «Vieux Boucaus» a la altura del N. de Bayona, y no ha podido ser salvado, así como tampoco las 2,400 toneladas que desde Newcastle traía al puerto pasaitarra, a pesar de los constantes y muchos recursos a que apeló desde el primer momento D. Isidore Artaza.