



soja, para empezar la actividad cerca del Estado, que debía responder al compromiso adquirido. Otro punto interesante era el de acordar la oportunidad de ir a Madrid. Toda la actualidad estaba pendiente de la situación, compás de espera que afectaba a la Historia de España. En esta oportunidad—continuó diciendo el presidente—no hay nadie en Madrid que acoga las peticiones y pueda responder a ellas, por resolverse asuntos más interesantes para ellos, no para nosotros. El viaje a Madrid podía suspenderse hasta la próxima semana, encomendando a la comisión que se designara a que obligara al Gobierno a cumplir el deber que contrajo con las obras del puerto, manteniéndolo a la altura de las circunstancias.

Pidió la palabra don José María Caballero, ex gobernador civil de Oviedo y ex delegado regio para la represión del Contrabando en la región Centro, diciendo que lamentaba ser en la reunión quizá una nota discordante. Manifestó que si Guipúzcoa quería el puerto, lo debía tener, por haber tenido siempre un interés regional por medios propios. No se debía culpar al Poder central por su paso de tortuga. Ante todo nuestra audacia y espíritu de empresa.

Consideró un error que la Diputación soltara el puerto, y, convencida de ello, lo debía recabar para sí.

Recordó la constitución de la Sociedad Fomento del Puerto de Pasajes, en la etapa de la guerra civil, y durante la regencia de esta Sociedad se colaboró con elementos como el señor Sarrástegi, hasta conseguir un tráfico de 400.000 toneladas.

El señor Afíbarro creyó oportuno cortar el uso de la palabra al señor Caballero, recomendándole no hiciera historia del puerto, puesto que todos la conocían. Y como una cosa es el idealismo y otra la realidad, le encareció no sacara las cosas de quicio. El puerto pertenece al Estado. No era oportuno el momento para defender idealismos. Y le ofreció el uso de la palabra para que se cifera al punto esencial, objeto de la reunión.

Continuó el señor Caballero, que dijo iba a ser muy breve, para decir que la provincia estaría convencida, al cabo de los cuatro años que se hizo la reversión del puerto, no lo tiene como deseaba, ni lo tendría como se pretende quizá en veinte años. ¿Por qué es esto? El secreto está entre bastidores. Hay elementos en la burocracia de Madrid interesados por que el puerto no prospere, elementos que quizá estén en conomociancia con otros elementos amigos suyos. (Rumores en el salón).

El señor Afíbarro le interrumpió nuevamente para pedirle que no siguiera expresándose por aquel camino. Le rogó nuevamente se sujetara al objeto de las conclusiones.

El señor Caballero optó por no decir nada más.

A continuación pidió el uso de la palabra el señor Picaeva. Advertió que el presidente, señor Afíbarro, se encontraba un poco nervioso, y no creía prudente que se hiciera un cierre de válvulas. Era mejor que el señor Caballero hablara cuanto quisiera. No es el pueblo democrático vachuela de ministerio. Entendía que convenía dar a aquella reunión, a la discusión, un poco de "zapapartas", que le quitara la frialdad de reunión, para darle más espíritu.

Recogía las palabras que había escuchado en el escrito de la Liga, viendo una tendencia marcada a cierta intervención de la provincia, y consideraba que el presidente de la Diputación había cumplido con su deber, diciendo que es el Estado quien debe responder. De esta forma hacía su salvación.

Opinaba el señor Picaeva que nada se conseguiría no cambiando el programa. Nada se conseguirá con los viajes a Madrid. Además, no se debe hablar en los escritos ni en las peticiones que se hagan de subvención. Esta palabra estimaba debía ser sustituida. Subvención suena a petición, a limosna. Había que modificarlo de forma que diga: "He aquí los comisionados que vienen a pedir, a decir que se ejecute lo comprometido, no que se subvencione". La mejor parte de fuerza moral sería esa, pues acabamos de entregar al Estado un negocio espléndido, que le proporciona un ocho o diez por 100 de interés del capital que tiene comprometido. Se debe emplear la altanería, para decirle que cumpla su compromiso. El puerto de Pasajes es un negocio en pleno desarrollo: no es un negocio dudoso, y, por consiguiente, debe equipararnos con otros puertos de España que solamente le ofrecieron asua, ya que nosotros además le hemos dado un puerto con obras.

Al efecto citó los puertos de Vigo y Saa Esteban de Pravia.

Continuó diciendo el señor Picaeva que la actitud era la de ir a solicitar firmemente el cumplimiento al Estado.

Se debía caminar con miras puestas en rendimientos económicos. Estimó que el Estado debía colaborar encarzando de la gerencia a la Diputación de Guipúzcoa.

No censuró que el negocio fuese llevado al Estado entonces, ya que era lo indicado para arrabafárselo a la empresa particular que lo regentaba. Pero hay que reconocer que el Estado no tiene esos cuidados necesarios para el mayor desenvolvimiento del puerto.

Dijo a continuación que no creía oportuna esta

semana para tratar del asunto en Madrid, ya que allí están ocupados con otros "pasajes".

Propuso que se fuese a una solución mixta de la provincia y el Estado y que a la provincia se le conceda la gerencia y dirección, para que no se repitieran las reuniones como la que estaban celebrando.

El señor Afíbarro recogió la alusión hecha por el señor Picaeva a propósito de haber cerrado las válvulas. Quería desvirtuar la creencia de que él pretendía cerrar la emisión del pensamiento a los reunidos en aquella asamblea.

Había escuchado con gusto las manifestaciones allí hechas. Su propósito era que en la asamblea no hubiese discordias, sino mantener unido el espíritu del acto. Todo lo que fuese defender los intereses por los que allí se habían congregado sería el primero en alabarlos.

Recogió las dos tendencias expresadas por los señores Caballero y Picaeva, propugnando el primero a la provincia y a la Diputación para que se exigiera la reversión del puerto a la provincia; el señor Picaeva sólo pedía una solución mixta. Como lo que todos deseaban era en primer lugar exigir al Estado el deber de realizar las obras del puerto, luego se tendrían en cuenta las proposiciones de los señores Picaeva y Caballero, que se debían unir sin reservas para ayudar a la labor que se proponían. Propuso que el señor Picaeva se uniera a la comisión que se nombre por sus conocimientos, que elogió.

El señor Picaeva agradeció estas manifestaciones y pronunció frases de modestia, añadiendo que pondrá cuanto sepa para el servicio de esta obra. Y finalmente dijo que la idea de la solución mixta no era suya, sino de la Liga Guipuzcoana. Cerró su disertación breve diciendo que él pondría una raya más al subrayado sobre el deber que tiene el Estado para cumplir su compromiso.

El señor Carrasco hizo una intervención para decir que el Estado había dado siete millones, y que no había que dudar tanto en que diera más.

Rogó el señor Afíbarro se apartaran de las discusiones.

El señor Picaeva contestó a aquella indicación del señor Carrasco diciendo que lo que había hecho el Estado era dar dos millones para las obras del canal; pero podía asegurar que no había dado los siete millones que se decía, pues era tan sólo como el que debe veinte y sólo da cinco.

El señor Uclayeta, discrepando de la opinión de la presidencia, dijo que creía que el Estado—estaba convencido—no ha hecho ni hará nada, mientras no se tengan "padrinos", como tienen Castilla y Sevilla. Además—dice—tenemos enemigos muy próximos, que se han apoderado de la mayor parte de acciones de la Compañía del Norte, para que no haya transportes. Lo único que se podía hacer es pedir un aval y que la Diputación se encargue de invertirlo, o que todos los guipuzcoanos acudan a defender el puerto, que es una gloria para Guipúzcoa. No faltaría el dinero en Guipúzcoa, donde se han sabido defender otras glorias.

Siguió diciendo que en Madrid solamente habrá buenas palabras para los comisionados, y que, si un ministro lo promete, el que le sustituya lo olvidará. Insistió en que se pida el aval al Estado, y que la Diputación, paso a paso, vaya a las obras.

El señor Afíbarro le hizo una objeción: ¿Decía el señor Uclayeta que no se esperara nada del Estado y proponía se pidiera un aval?

Estimando que había incurrido en una contradicción, el señor Afíbarro dijo que si da el Estado el aval con garantías de cumplimiento, no faltaría dinero en la provincia.

Nuevamente propuso el presidente de la Diputación se aceptara su propuesta de que se unieran las conclusiones propuestas, proceder a su estudio y nombrar la comisión, que era la finalidad, a su juicio, más acertada—modestia aparte—para llegar a dar actividad al asunto que les ha movido a reunirse.

El señor Laffitte (don Gabriel María) propuso que se diera un voto de gracias al señor Afíbarro por su actuación, y seguidamente dijo que llevaba la representación del Patronato de Turismo para decir en la Asamblea que el puerto de Pasajes debía ser mirado, además, bajo el punto de vista del turismo, por su situación más próxima a la frontera y sus comunicaciones con Francia y Lisboa. Al tratarse del puerto, para su ampliación y engrandecimiento de la exportación no se debe olvidar la parte turística, que significa la entrada de grandes trasatlánticos. Esto lleva consigo el estudio de trazados de autovías e intensificación de comunicaciones por medio de carreteras costeras, dejando la que actualmente existe solamente para las necesidades del tráfico.

Escuchadas con agrado estas manifestaciones, se acordó que también el Patronato forme parte de la comisión que ha de nacer de sucesivas reuniones.

De éstas y de su resultado en pro de las obras del puerto de Pasajes se irá dando cuenta sucesivamente.

Segunda. Que sin pérdida de tiempo, dentro de la semana próxima, se traslade a Madrid una representación de esta asamblea lo más numerosa posible, compuesta del señor presidente de la Diputación, con varios señores diputados, de los alcalde de San Sebastián, Pasajes, Alza, Lezo y Rentería, de la Comisión permanente de la Junta de Obras del Puerto, de la Junta Directiva de la Asociación Patronal, representantes de la Cámara de Comercio y Navegación, Cámara de Industria, Liga Guipuzcoana de Productores, Círculo Mercantil, Asociación de Consignatarios, Colegio de Agentes de Aduanas, Corredores Marítimos, Armadores de Vapores de Pesca, Astilleros de construcción y reparación de buques, etcétera, etc., y de todos cuantos quieran adherirse a esta necesaria manifestación, con objeto de confirmar colectivamente ante los Poderes públicos las exigencias perentorias del puerto y la necesidad ineludible, por tanto, de autorizar, inmediatamente la ejecución del plan de obras consignatario el crédito de 30 millones de pesetas calculado para ello.

[...]