

ACLARACIONES AL NUEVO CONCEPTO DE LOS PUERTOS

Por JOSE M.^a AGUIRRE
Ingeniero Director del Puerto de Pasajes.

Con gran claridad precisa el autor el verdadero alcance y sentido de la disposición ministerial publicada en el Boletín Oficial de 27 de marzo último sobre puertos, destacando muy especialmente que el margen comercial que se considera oneroso es exclusivamente el de los intermediarios portuarios que explotan el gran capital que el Estado inyecta en los puertos.

En el número 48 de la Revista *OFICEMA*, que entendemos es un órgano público específico de los navieros, se publica un artículo con el título de "Sobre un nuevo concepto de los puertos", al que creemos necesario hacer algunos comentarios. Nada más lejos de nuestro ánimo que el deseo de entablar una contienda sobre las materias de que trata el articulista. Por el contrario, creo que debe haber la mayor armonía entre buques y puertos, que al fin y al cabo son factores de un mismo proceso de la producción, ya que de ella se derivarán, sin duda, beneficios para el mismo que, a la postre, son beneficios para la economía general.

Lo que pasa es que es muy frecuente no ver las cosas más que desde el punto de vista que a uno le conviene verlas, y cuando se trata de asuntos de gravedad e importancia, hay que tener en cuenta también los demás intereses que intervienen en todo problema.

Es fundamental el destacar que lo esencial no es que un factor de un ciclo de producción resulte más beneficiado o próspero en su desarrollo, sino que todos los factores que lo integran, y que son indispensables en el mismo, tengan la necesaria remuneración económica y satisfacción de sus necesidades en forma que el conjunto funcione suave, ordenada y económicamente, en beneficio de todos.

Hubo un tiempo — no muy lejano por cierto — en que el negocio naviero fué uno de los más risueños de España, por no decir el más risueño, y dejó en la trayectoria bursátil de las acciones navieras muy gratos recuerdos, que aún perduran.

Más tarde vino el período de inquietudes, de horizontes oscuros que precedían al temporal. Es en este período cuando los navieros comprenden que no se puede defender un negocio más que poniéndose al nivel de los competidores, o sea mejorando y modernizando la flota.

Los negocios privados son siempre mucho más ágiles que las organizaciones estatales. Los navieros se mueven, hacen ver sus necesidades y consiguen la Ley de Protección a la Marina Mercante. Los puertos, casi tan anticuados como la flota, siguen, sin em-

bargo, en la atonía, a pesar de que sus elementos rectores reclaman constantemente facilidades para sus mejoras.

Hasta un naviero eminente como D. Ernesto Anastasio, decía, en la Memoria de la Compañía Transmediterránea correspondiente al ejercicio de 1955, que apreciaba en el Ministerio de Obras Públicas una falta de preocupación por el problema de los puertos, y atribuía a los navieros parte de la culpa y de las deficiencias de los servicios por no haberlas señalado y requerido su corrección.

Pero dejemos estas generalidades y pasemos al comentario del artículo de referencia.

Se ocupa el articulista de la disposición del Ministerio de Obras Públicas, aparecida en el *Boletín Oficial del Estado* de 27 de marzo, y copia un párrafo del preámbulo de dicha disposición, en el que se dice que hay que hacer la explotación de la manera más económica posible, "sin que haya, por tanto, margen mercantil para capitales privados".

Esta frase le llega al alma al articulista, para acabar diciendo que el puerto no es más que un mero servidor de la superior realidad, que es el tráfico.

Completamente de acuerdo. El puerto es un mero servidor del tráfico, como lo es el ferrocarril y lo es el buque. El tráfico no es más que una faceta del comercio, que obedece a la necesidad de poner las mercancías en el lugar en el que su adquirente las precisa.

El ferrocarril y el puerto son, casi sin excepción, servicios estatales.

El camión y el buque son negocios privados que deben tener su remuneración legítima, pero ¡cuidado! Para dedicar ésta a las finalidades del negocio.

¡A todas!, y no solamente al reparto de dividendos más o menos disfrazados.

Es muy cómodo obtener beneficios de gran importancia y no dedicar más que una parte mínima de ellos (o ninguna) a mejora y renovación de la flota. Para ello se acude al Estado, que es tan generoso, que el Presidente de la Asamblea de la Oficina Central Marítima dice, en su reunión de 1956, que hay que manifestar muy calurosamente la gratitud de los ar-

madores al Estado por el decidido interés que demuestra por los problemas de la Marina Mercante.

No es necesario señalar aquí las ventajas de toda índole que la Ley de Protección a la Marina Mercante proporciona a los armadores. Todos las conocemos. Podrá haber dificultades crediticias, pero no las hay para las exenciones de tributos.

En cuanto al margen comercial para los intereses privados, claro es que la orden citada se refiere no a los navieros que invierten su capital en un negocio difícil — en ocasiones — y de gran riesgo, sino a los intermediarios portuarios que, sin casi capital y con un mínimo riesgo, obtienen beneficios muy importantes, explotando sin control el gran capital que el Estado invierte en los puertos.

Parece que los armadores ya van dándose cuenta de esto, y como el negocio de los intermediarios se hace también, en parte, a costa del buque, cada día es más corriente el fletar con la fórmula libre de carga y descarga, estiba y desestiba, encargándose de estas faenas el cargador o receptor de la mercancía.

No se trata, por tanto, de negar incentivo al negocio naviero, sino al negocio portuario, que no es lo mismo.

Creemos que este concepto de puerto es precisamente en beneficio de los armadores.

Señala el artículo que esta disposición no es más que abrir la puerta a un próximo incremento de las tarifas portuarias, y en esto le damos completamente la razón.

Hasta ahora el Estado había subvenido a su obligación legal de efectuar la construcción y conservación de los puertos. A nadie se le ocurre que tuviera también que premiar o subvencionar la explotación en beneficio de los intermediarios explotadores. Las explotaciones, en toda política económica lógica y bien ordenada, deben bastarse a sí mismas.

Los grandes gastos del Estado invertidos en la reconstrucción nacional y en abrir el camino para la industrialización del país, para sanear la economía y mejorar el nivel de vida de una población en notable crecimiento demográfico, ha hecho que en la ordenación de inversiones estatales se haya limitado notablemente la cantidad destinada a financiar los puertos por el Estado, y como los puertos requieren — como reconocen los navieros — unas importantes mejoras y ampliaciones, se hace necesario que el capital preciso para ello lo obtengan los puertos del tráfico, o mejor dicho, de la mercancía, que es la que, en último extremo, es la auténtica pagadora de todos los gastos portuarios.

Habla el articulista de los precios políticos de las faenas portuarias y de los precios reales. Pues bien, esta modificación de la estructuración de la economía portuaria tiene un aspecto puramente político-económico. Es, simplemente, una corrección, con arreglo a las circunstancias del momento, del régimen político de precios que regía en los puertos.

Pero lo que no dice el artículo, sin duda por no conocerlas, es que las normas para esta nueva ordenación de la economía portuaria son bien lógicas y protectoras de la industria naviera. Lo que no se puede sostener es la gollería.

Se desea primero la nivelación de ingresos y gastos de la explotación de los servicios directos, o sea de los prestados a petición de parte y segundo, aportación por el puerto a base de sus ingresos indirectos de un tercio del capital necesario para las ampliaciones y mejoras de las obras de infraestructura. Es un sistema para evitar el que, puertos que no tienen motivos razonables, saquen al Estado grandes obras, cuyo costo es mucho más importante y urgente invertirlo en los puertos con una realidad de tráfico patente.

Esto supone, evidentemente, que haya que reforzar los ingresos de los puertos para que puedan conseguir el capital necesario para financiar ese tercio del costo de las obras. Y no se olvide que ese dinero que deben obtener los puertos no es para repartir dividendos ni primas a los Consejos de Administración, sino para hacer obras en beneficio de los armadores y de los interesados en el tráfico del puerto.

Supone el articulista que la Orden de referencia tiene por objeto sustraer a las Juntas de Obras de Puertos la misión de informar las tarifas de los distintos servicios, y naturalmente sus modificaciones.

No hay tal cosa. La Comisión que crea la Orden de referencia no hace más que fijar las cantidades que es preciso recauden las Juntas para atender a los servicios que prestan y a las ampliaciones y mejoras que se estiman necesarias, y para esta misión de orden técnico (económico, de Marina y de Obras Públicas) están perfectamente escogidas las personas que forman parte de ella y sería innecesaria la presencia de ningún miembro de representación comercial.

A base de las cantidades que, según la Comisión citada, se precisen y que sean aceptadas por el Gobierno, se redactarán las tarifas oportunas, que llevarán, como es natural, la tramitación reglamentaria, y en ella podrán decir las representaciones comerciales todo cuanto quieran sobre el particular, por ejemplo, que se exploten las grúas regalando dinero a los usuarios, que no se construyan almacenes, ni nuevos muelles, ni instalaciones auxiliares, etc., etc., con lo cual, evidentemente, se reducirán las cantidades necesarias y podrá disminuirse la cuantía de las tarifas que sea necesario implantar o elevar, etc.

Para nosotros es inconcebible que sean los armadores los que se opongan, por cualquier causa que sea, a que se efectúen obras y se monten servicios que van a redundar en beneficio suyo.

Mejor dicho, sólo creemos que pueda haber una causa: la de estimar que las actuales Juntas son incapaces de administrar, recta o acertadamente, los fondos de que disponen y que con éstos debían poder atender a todas sus necesidades.

Por ello supondría más que una censura patente para las representaciones comerciales que forman

parte de las Juntas y una más grave a las autoridades que también integran las mismas.

Por otra parte, el probar que los puertos están en este momento atravesando una crisis económica muy superior a la que pasan las navieras, es muy fácil. Y partimos para ello, para que no se nos tilde de parciales en el asunto, de los datos consignados en el escrito que el Consultorio Marítimo de Bilbao circuló entre los armadores para crear ambiente para oponerse a la elevación de las tarifas de los servicios directos del puerto de Bilbao, en diciembre de 1958. Lo tenemos a la vista. Afirmar que el aumento que supuso en las tarifas de servicios indirectos el Decreto de noviembre de 1948 fué del 300 por 100, y que luego, esta tarifa ha tenido una elevación del 20 por 100 y más tarde otra del 25 (ambas con relación a la tarifa primitiva), por lo que se llega a un aumento total del 435 por 100.

En cuanto a las tarifas de servicios directos, el escrito no calcula el aumento global, pero cita como el más escandaloso el aumento habido en la tarifa de grúas, que afirma ser: primero, de un 35 por 100; después, del 107,40 por 100, y más tarde, del 110 por 100, con lo que llega al 442 por 100.

Pues bien, las Juntas prestan sus servicios, como es natural, a base de jornales y materiales, y existe un Organismo que se llama Comisión de Revisión de Precios, que estudia con el máximo cuidado la repercusión que cualquier elevación pueda tener en los precios de los materiales y en los costos de los salarios. Todo ello a efecto de las contrataciones de Obras Públicas y con protesta de los contratistas, que estiman los índices fijados por la citada Comisión como perjudiciales para sus intereses.

Los índices fundamentales actuales, partiendo de 100 en 1940, son los siguientes:

Mano de obra	596,727	
Hierro en redondos	1 107,678	
Carriles	1 297,683	
Cementos	579,550	
Gasolina	575,873 y ahora.	969,437
Mercancías en general	695,967 y ahora.	974,437 aprox.
Transportes carbón	564,670 y ahora.	790,538 aprox.
P. C. cementos	864,775 y ahora.	1 210,685 aprox.

Compárese estas subidas de los elementos con que trabajan las Juntas con esa elevación máxima del 442 que considera el Consultorio Marítimo de Bilbao como escandalosa, y sáquese la consecuencia lógica, si se procede de buena fe. Las Juntas hoy están en evidente bancarrota y no pueden disponer de un céntimo para las atenciones más perentorias.

De donde se sigue la evidente necesidad de reforzar los ingresos de las Juntas, y si el Estado decide limitar sus inversiones en los puertos, no hay más solución que obtener los recursos por los mismos puertos. La crisis que atraviesan las Juntas es, por

lo menos, semejante a las que puede sufrir la navegación, con la diferencia de que las Juntas no poseen reservas acumuladas de tiempos de pasado esplendor.

La política de oponerse a que las Juntas eleven sus tarifas para obtener los recursos indispensables para atender a las necesidades actuales de la flota, sólo puede sostenerse acompañada de una campaña de petición de aumento considerable de las aportaciones estatales para los puertos.

Y en este terreno es en el que no hemos visto por ninguna parte la acción de los navieros.