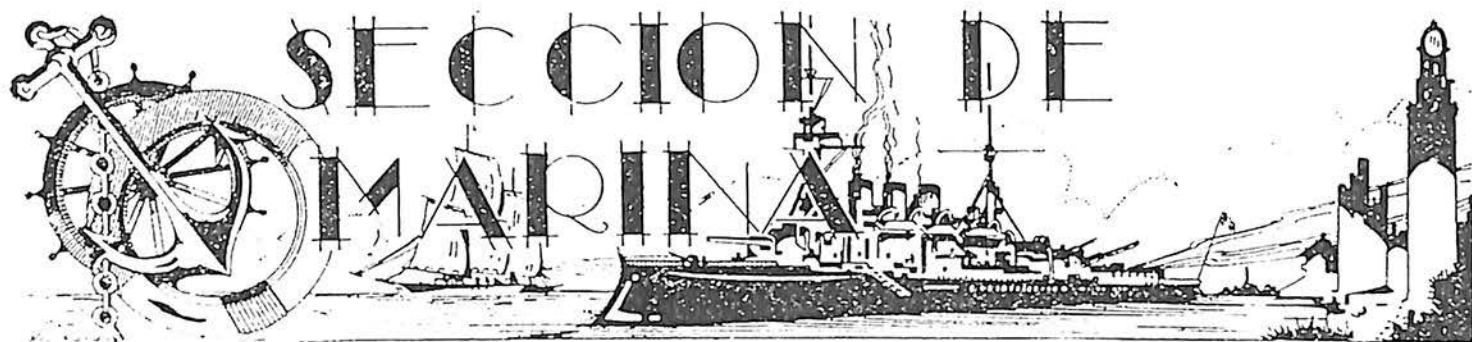


octubre 1931



ESTUDIEMOS LOS PROBLEMAS DEL MAR

Tte. de Corbeta ZEFERINO RAMIREZ CANTU.

El mar no es sino un mundo dotado de existencia propia y en cuyo seno viven millares de seres una vida que difiere completamente de la nuestra. Su color propio es esa tinta sui géneris llamada verde mar y que es imposible definir; las aguas muy concentradas son de un añil muy puro. Las sustancias que entran en la composición del mar están tan incorporadas en él, que lejos de disminuir su limpidez parecen aumentarla. En algunas regiones se ve perfectamente a gran profundidad y el lecho es tan visible como si estuviera cerca de la superficie. El mar no se pone amarillento sino en los sitios en que su lecho es poco profundo, cenagoso, cuando las olas agitadas levantan la arena y la mantienen en suspensión. Su transparencia así como su color, varían en razón de la mayor o menor salsedumbre de sus aguas, así como debido a otras circunstancias.

Contemplar la inmensidad del mar es la aspiración de cuantos habitan en el interior de los continentes. El que no lo ha visto no puede formarse una idea de lo que es. Nada es capaz de reproducir la inmensidad líquida. En sus grandes conmociones las olas adquieren proporciones gigantescas. Todo es grandioso y terrible en los tumultos del mar y excede cuanto le es dado imaginar al que no los ha presenciado; las tempestades suelen empezar con un viento de extraordinaria violencia, acompañado de otros fenómenos y como en el mar no hay ningún obstáculo que detenga las tempestades, estallan por lo común con un grado de intensidad que nunca tienen en tierra firme, como no sea en los países en que el clima o la configuración de las costas las favorecen.

En un principio el mar pareció ser un obstáculo invencible, pero más tarde se acometió la empresa de hacerlo servir para el desarrollo de la industria y el comercio. El día que el hombre inventó el barco tomó posesión del mar, comenzó a aventurarse en él. Nació, dice un escritor, el arte que más honra sin disputa el genio y la audacia del hombre: la Navegación. No es posible ya, considerar que haya pueblos civilizados sin marina, como no hay navegantes ignorantes y rudos. ¿Se quiere apreciar la prosperidad de un pueblo, su poderío?

Cuéntese el número y examínese la estructura

de sus barcos. La navegación no sólo hace a los pueblos ilustrados, industriosos, poderosos en la paz y en la guerra, sino que la deben también las mejores páginas de su historia. Las grandes exploraciones llevadas a cabo por España y Portugal en los siglos XV, XVI y XVII, permitieron a estas naciones brillar con gran esplendor y adquirir la supremacía entre las naciones de Europa, porque sus marinos habían conquistado, allende los mares, tierras hasta entonces desconocidas. Bartolomé Díaz, Cabral, Vasco de Gama, Cristóbal Colón, Elcano, Pinzón, Magallanes... falanges de hombres de intrépido corazón que a fuerza de fatigas y sufrimientos y aun a costa de su vida se han esforzado por abrir nuevas rutas en los mares oceánicos que tanta trascendencia tuvieron.

¿Se quiere saber en qué región están las naciones que más han figurado en las ciencias, en el comercio, en la política? Consultemos un mapa-mundi y veamos cuáles tienen mayor cantidad de costas y que han obligado a sus habitantes a hacer mayor uso del barco.

Grecia, país que se encuentra al Sur de la península balcánica y que ofrece al mar un gran perímetro costero por efecto de los numerosos entrantes y accidentes que presenta, así como las numerosas islas que pueblan el mar Egeo, contribuyeron a darle carácter marítimo a esta nación; estas circunstancias unidas a la pobreza del suelo, fueron los factores geográficos que impulsaron a los griegos, desde la más remota antigüedad, a buscar en la navegación y el comercio sus medios de subsistencia. Por decaída que esté hoy de su primitivo esplendor, Grecia no tiene ya, aparte de su antigua y gloriosa historia, sino un elemento de prosperidad: su Marina Mercante, que en la actualidad es de 1.250,000 toneladas, que dada la extensión de su territorio y población resulta considerable (superficie territorial 129,000 kilómetros cuadrados, población 6 millones de habitantes).

Veamos otra península en el Mediterráneo, Italia y en la desembocadura del Tiber, Roma, la ciudad eterna. Su poder no data en realidad sino desde que una galera Cartaginesa encalló en sus costas y le sirvió de modelo para construir naves. ¿Cuáles fueron en la edad media después de Roma, las ciudades reinas de Italia? Venecia, Génova

y Nápoles, poblaciones marítimas. En 1420 tenía Venecia 36,000 marineros nacionales, para 300 naves de alto bordo, 45 galeras armadas y 300 buques menores.

La Italia actual ocupando una situación privilegiada dentro de Europa por su posición en el Mediterráneo, cuenta con magníficas líneas de navegación a toda América y con una industria de construcciones navales muy desarrollada; figura entre las principales naciones marítimas. No pasaremos por alto dos naciones que por hoy se disputan el dominio marítimo del mundo: Estados Unidos y el Imperio Inglés. Sus flotas son las primeras del mundo de acuerdo con su tonelaje y nos dan una idea muy clara de su poderío comercial en el que se sienten rivales. Una estadística de hace algunos años fija para Estados Unidos 17 millones de toneladas de buques mercantes y para Inglaterra 19 millones. Sus flotas de guerra con poca diferencia de Inglaterra sobre Estados Unidos, pasan del millón de toneladas.

La situación de los Estados Unidos sobre los dos mares más importantes del globo, el Atlántico y el Pacífico, le han permitido mantener una asociación estrechamente comercial con Europa, y con Asia y Oceanía por otra. Es innegable que en ello ha desempeñado un papel principal su enorme marina mercante. Su penetración económica alcanza todo el mundo. Para darnos cuenta del rápido desarrollo que ha tenido la marina de Estados Unidos, basta saber que en 1910, esta nación tenía sólo una tonelada de marina por cada 20 de la Gran Bretaña, y en 1920 era los dos tercios de esta última hasta llegar a las cifras a que se eleva en la actualidad. Su lema es: comercio americano en buques americanos.

En cuanto a la Gran Bretaña, sabido es que, siendo un pueblo isleño tenía que ser naturalmente marítimo por excelencia. Su supremacía marítima es de tiempo atrás y hoy compartida con los Estados Unidos. Anteriormente Alemania llegó a colocarse en segundo lugar, pero a gran distancia de Inglaterra, y, sin embargo, llegó a inspirar recelo su creciente poder marítimo que la guerra detuvo quitándosele todo su material marítimo, aun los remolcadores y embarcaciones de río.

Aunque no cuenta con las ventajas naturales con que cuentan los Estados Unidos e Inglaterra, nuevamente se ha vuelto a colocar en un lugar destacado entre los países marítimos y su flota mercante llega en la actualidad a los 4 millones de toneladas.

Digamos algo acerca de nuestra situación en el mundo marítimo. México, se ha dicho, es un país de porvenir, las realidades presentes hacen concebir las más halagüeñas esperanzas para el futuro.

Sin embargo, poseyendo extenso litoral en dos mares, a los que se considera como los más importantes del globo: el Atlántico y el Pacífico, no posee una Marina propia para crear un comercio floreciente de exportación, ya que la marina es conside-

rada como el principal instrumento del comercio internacional.

En una estadística que es de creerse no haya variado mucho con respecto a nosotros, aparece México colocado en el 28º lugar entre las naciones marítimas del mundo y con un tonelaje de un poco más de 56,000.

Si como se pretende, y como debe ser, es necesario estimular nuestro comercio de exportación hasta que llegue a ser muy superior de lo que es ahora, es necesario que contemos con una marina propia y operada por mexicanos que sirva y ayude a nuestros intereses comerciales. Aparte de que la marina comercial es un valioso auxiliar de la Armada en tiempos de guerra, hay que pensar en que en caso de un conflicto, la nación que depende para su comercio de barcos extranjeros, está expuesta a sufrir las consecuencias de ello, además que no es posible pensar que si se trata de entrar en competencia comercial con otras naciones nos ayuden a fomentar nuestro comercio en sus propios barcos. Los americanos ponen el caso de la Standard Oil, teniendo que depender para el transporte de sus productos de la Royal Dutch, y en general de que si para fomentar su comercio es posible ponerse en manos de nuestros mismos competidores.

Es, pues, el problema de nuestra marina un problema político y económico

Si queremos progresar, debemos competir con las demás naciones llevando nuestro propio comercio en barcos mexicanos.

En los anales de la Secretaría de Comunicaciones del año de 1921, a propósito de un estudio que sugirió la Secretaría de Relaciones, a la antes nombrada, para procurar impulsar el desarrollo económico del país, en cuanto a la parte que correspondía al Departamento de Marina Mercante, dice entre otras cosas: "La prosperidad de la Marina Mercante en los países esencialmente navieros, ha tenido por origen, además de las condiciones marítimas de los mismos, la protección que ellos han reservado para su bandera," y más adelante, "sin perder de vista que es preferible que el capital nacional se emplee en la industria de transportes marítimos, porque de lo contrario el beneficio sólo es aparente, ya que el capital extranjero nunca se establece con carácter permanente en ninguna nación y puede ser retirado en cualquier tiempo, siendo transitorios también los beneficios de esta inversión, y como en la República no existen capitales nacionales dispuestos a colocarse en el comercio marítimo, es de todo punto conveniente impulsar la formación de Sociedades Anónimas o Marítimas, que se dediquen a estos negocios."

En México se hace necesario seguir una política eminentemente proteccionista para la Marina Mercante Mexicana, ya que este país cuenta con extensas costas y con elementos en número suficiente para desarrollar el comercio marítimo, pues es un hecho completamente demostrado que esta industria no puede tener por sí sola el desarrollo

que debe desearse, sino que es necesario que todas las energías y todas las circunstancias se encaucen con el mismo fin; entre otras cosas se proponía lo siguiente:

I. Hacer efectivo el derecho de pesca en aguas territoriales que reservan nuestras leyes para los buques mexicanos.

II. Hacer efectivo el derecho exclusivo para el servicio de cabotaje que igualmente conceden nuestras leyes a la bandera nacional.

III. Cuotas especiales de importación sobre materiales que se empleen en la construcción marítima.

IV. Establecimiento de primas a las construcciones navales, máquinas y calderas marinas.

V. Reducción de impuestos marítimos y de puertos a los buques nacionales.

VI. Reducción de tarifas de fletes ferrocarrileros para los artículos de exportación por buques nacionales o efectos dedicados al transporte de cabotaje.

VII. Facilidades para el pronto despacho de los buques en sus operaciones de carga y descarga.

VIII. Establecimiento de primas a la navegación de altura o sea el comercio marítimo internacional en buques nacionales.

IX. Libre importación de combustible en las costas del Pacífico.

X. Facilidades para la construcción de depósitos de combustible en las costas.

XI. Facilidades para la construcción de muelles y obras en los puertos, siempre que queden afectas al servicio público.

Veamos ahora lo que se ha hecho en otros países.

Alemania ayudaba a determinadas compañías navieras, no sólo con subvenciones por el servicio de correo, sino también con tarifas ferroviarias especiales para los productos que se exportaban. El Japón, desde 1896, ha concedido primas de construcción y de navegación, y ha otorgado fuertes subvenciones a cierto número de líneas marítimas. Inglaterra pagando muy bien el servicio de correo, acordando créditos para el sostenimiento de las fuerzas navales de reserva así como concediendo subvenciones del Almirantazgo, para estimular las construcciones de buques rápidos utilizables en tiempos de guerra.

De todos modos han tratado las naciones de fortalecer sus intereses navales, reconociendo la necesidad que hay de proteger a la marina nacional. De todo esto resulta estudiar lo más conveniente, para aplicarlo a la situación de nuestro país.

Como se ha encontrado que una de las principales dificultades es la falta de capital para estas industrias, en algunos países, ya sean los gobiernos o intereses particulares, conceden amplios créditos a las compañías, mientras éstas construyen o modernizan sus barcos para ponerlos al servicio.

Siendo un problema en que se ventilan cuantiosos intereses de índole económica y política, el de nuestra marina debe ser conocido en todos sus detalles por el país entero, para darle la solución que más convenga. La pesca y la exportación de nuestros artículos pueden proporcionarnos abundantes riquezas.

