

EN DEFENSA DE LOS PUERTOS

Por JOSE M.^a AGUIRRE E HIDALGO DE QUINTANA,

Ingeniero de Caminos

Consideramos muy oportunas y atinadas los comentarios del autor sobre la tendencia actual de acusar injustamente a los puertos de lentitud en las operaciones de carga y descarga, así como su recomendación de que se considere en su conjunto el ciclo total del transporte marítimo, estudiado ya hace mucho tiempo, antes de lanzar semejantes acusaciones.

Desde hace unos años se está desarrollando una intensa campaña en la prensa profesional náutica y —lo que a mi juicio resulta algo anómalo— en la portuaria, en contra de las administraciones de los puertos, achacando a éstos una lentitud en las operaciones de carga y descarga que perjudica gravemente la economía del buque moderno, y como consecuencia directa la del transporte marítimo, que por su importancia mundial afecta considerablemente al comercio internacional y, claro es, que en la misma medida a los comercios interiores que se sirven del tráfico de cabotaje.

Y bien está que se señalen faltas y que se estime el progreso en todos los órdenes, pero, claro es, que no hay que perder de vista que los problemas hay que abarcarlos en su conjunto y con buena fe. Hay que evitar que el árbol oculte la vista del bosque.

Todo lo que se relaciona con la mar tiene una gran atracción, que se convierte en apasionamiento en los que por una u otra causa llegan a estar interesados de modo directo en los asuntos marítimos.

La construcción naval es, sin duda, una de las ramas de la Ingeniería que mejor se presta a poner de manifiesto el progreso de la técnica. En los países ricos se puede calcular que cada treinta años, poco más o menos, hay una renovación total de la flota, y claro es que la nueva nace con todos los perfeccionamientos que la técnica ha proporcionado hasta el momento y los Ingenieros navales —lo que es comprensible— y los armadores —lo que no es tan comprensible— se dejan llevar de su pasión por su profesión o por su negocio y siguen un poco alegremente al progreso técnico, que en ocasiones no está en coincidencia con las conveniencias económicas.

En todo lo que se renueva con frecuencia, como el vestuario de las mujeres, hay corrientes de opinión —llamémoslas modas— que influyen en la economía y que en ocasiones hay que desechar, aunque ocasione esto algún perjuicio.

Sin embargo, la envolvente general de esas tendencias no cabe duda de que tiende hacia el progreso del conjunto.

En la construcción naval ha habido un largo período en que ha privado la moda de crecimiento del

tamaño de los buques. Este crecimiento tenía un fundamento lógico para dar más seguridad a la navegación, al sustituir la propulsión mecánica a la eólica y al llegarse a la industrialización intensiva de los países y crearse con ello un comercio muy activo para servir a una notable elevación del nivel de vida de la humanidad civilizada. Pero el problema no era el de construir grandes buques para ver quién los hacía más grandes y más bonitos, y por fin la realidad, con su crudeza, enseñó que esos buques son antieconómicos y fueron los puertos uno de los factores que claramente limitaron el crecimiento de los buques.

Los puertos no se pueden renovar cada treinta años. Y además, el factor tierra es mucho más preciso y limitado que el factor mar; y el costo de ampliación —en profundidad— de los puertos, crece considerablemente, sin proporcionarle ventajas económicas propias, es decir, que no le permite hacer esas ampliaciones para servir a la moda de los buques. Porque creemos que ni el buque debe servir al puerto ni el puerto al buque, sino que los dos deben servir a una misión más elevada, que es la economía de los pueblos.

Pues bien: pasada un poco la moda del crecimiento sin límite de los buques, ha aparecido otra, también muy bonita, que es la del aumento de velocidad de los mismos. Y también van a tener que ser los puertos los que den un aldabonazo de llamada a la realidad.

El aumento de velocidad de los buques tiene su origen legítimo en el enorme progreso de los motores que producen la energía para la propulsión.

Pero no es legítimo extremar esa velocidad fuera de los límites de la economía de todos los factores que intervienen, no en el transporte marítimo, sino en la trayectoria total de las mercancías desde su origen a su destino.

Para culpar a los puertos de hacer antieconómicos los buques rápidos se manejan cifras que a primera vista parecen concluyentes. Se dice, por ejemplo: Que hace veinte años un determinado tipo de buques hacía doscientos días al año de navegación y gastaba ciento sesenta y cinco días en igual período en los puertos, y que hoy navega ciento cincuenta días y gasta en puertos doscientos quince.

En primer lugar, que no es legítimo cargar a los puertos los días que está en ellos el buque para satisfacer necesidades propias de la navegación, como entrada en dique, reparación de averías, arribadas, etcétera. No creo que sea muy descaminado el quitar veinte días al año por esos extremos, y entonces los días útiles de puertos quedan reducidos a ciento cuarenta y cinco y ciento noventa y cinco, respectivamente.

En segundo lugar, ese aumento de días de estancia en puerto corresponde en parte al tiempo que necesita el puerto para absorber el exceso de tráfico que el aumento de velocidad del buque ha producido.

El pasar un buque de andar 10 a andar 14 nudos, o sea, aumentar la velocidad en un 40 por 100, representa una economía de tiempo de un 28,6 por 100, durante el cual puede transportar un 28,6 por 100 más de mercancías, que exigirán un 28,6 por 100 más de tiempo para su manipulación, si el puerto ha mantenido constante su ritmo de trabajo. O sea que los ciento cuarenta y cinco días de estancia en puerto deben elevarse en cuarenta y un días más, o sea que debían llegar a ciento ochenta y seis días.

Si la realidad es que han sido ciento noventa y cinco, es claro que el puerto ha trabajado peor y ha precisado nueve días más que los que corresponden a su marcha normal. Pero puestas así las cifras no son tan acusadoras como las que presentan las Compañías de navegación. Y si el aumento de velocidad de los buques ha excedido de ese 40 por 100, puede ocurrir que no haya culpabilidad alguna que cargar al puerto.

La economía del ciclo total del transporte marítimo, es decir, integrando en él las operaciones portuarias, es un problema que se ha estudiado ya hace mucho tiempo. Se ha determinado el costo de la tonelada-milla de transporte en función de la longitud del viaje, del tonelaje del buque transportador, de la velocidad del buque y de la velocidad de las operaciones en puerto, y se ha llegado a conclusiones perfectamente establecidas que señalan claramente que para una longitud de viaje determinada hay un tipo de buque (tonelaje y velocidad) que es el más económico y que precisamente la velocidad es el factor predominante en la elevación del costo del transporte. Una cosa es que el progreso de la técnica en los motores marinos permita obtener las mismas velocidades a precio más económico, y otra, que se quiera aprovechar esa economía para obtener mayores velocidades, porque entonces entran ya en juego los otros factores que intervienen en la determinación del costo del transporte marítimo y pueden falsear los resultados que se pensaban obtener con el aumento de la velocidad.

Por otra parte, en el fondo de esa queja contra

los puertos aparece otra cosa muy distinta; que es la protesta contra el dominio — en ocasiones abusivo — de las organizaciones obreras en la política y en la economía de los países; porque en donde con más frecuencia aparece esa queja es en la prensa anglosajona, donde están gozando ahora del paraíso que España disfrutó en los años 31 al 36. En esos países hay ahora, por lo visto, limitación de carga de las izadas, aunque los mecanismos de descarga puedan admitir límites superiores; aumento forzoso del número de trabajadores de cada mano o cuadrilla, aumentos muy crecidos en el costo de las operaciones en horas extras o por la noche, limitación de trabajo por escotilla, aumentos de costo muy fuertes en las operaciones que llaman "urgentes", etc., etc. Y, francamente, creemos que no hay derecho a cargar al puerto con las culpas que tienen un origen muy distinto y que además, con seguridad, producirán también aumentos de consideración en los gastos del buque, por exigencias de las dotaciones, de la misma índole que las que producen el encarecimiento de los puertos.

El buque es el elemento más independiente que existe; puede ir por todo el mundo con una libertad de acción extraordinaria y cree que *todos* los puertos deben estar dispuestos en *todo* momento a satisfacer *todas* sus necesidades. Este es un ideal claramente imposible, por lo menos dentro de una razonable economía.

El puerto es estático y muy lento, como hemos dicho, de construcción y de renovación. No se le puede exigir más que lo que razonablemente puede dar, y no olvidar esto, porque el estar dispuesto para todo supondría un encarecimiento de su existencia que tendría que pagar, al fin y a la postre, el comercio.

Estas exigencias a los puertos son todavía más acusadas en los países en los que los puertos se construyen — y en muchas ocasiones se explotan — a cargo del Estado.

En España, que es uno de estos casos, y en el momento en que precisamente se está realizando un esfuerzo extraordinario en la mejora de nuestros puertos, también hay algunas quejas en el mismo sentido, pero hay que tener en cuenta que desde la terminación de nuestra guerra el Estado dedicó una atención preferente a la construcción naval, dando grandes facilidades para el crédito, creando navieras estatales, dando una gran preferencia en el servicio de materiales metálicos para la construcción naval, etc., y, en cambio, el impulso del progreso de los puertos no ha nacido hasta que por iniciativa de nuestro Ministro y venciendo dificultades extraordinarias, se ha conseguido el posibilitar por medio de empréstitos la ejecución de las obras de ampliación y mejora de que tan necesitados estaban los puertos españoles.