

PRIMAS AL DESGUACE

COMO SE PROYECTAN EN FRANCIA

La última etapa parlamentaria en Francia se ha extinguido, sin que lograra discutirse el viejo proyecto de auxilio económico a la flota pesquera. Los elementos que animan la política marítima de la nación gala, pretenden recabar un elevado crédito de las Cortes, para proceder a la renovación de los cascos cuya edad resulta incompatible con las condiciones de seguridad y eficacia indispensables en la navegación.

En 1.º de enero último las estadísticas acusan la existencia en Francia, de una flota de pesca compuesta de: 208 buques construídos hace más de 20 años: 74 de 17 años, 10 de más de 15, 71 de menos de 15 y más de 10 y solo 63 inferiores a esa última cifra.

Calculando, por término medio, en 20 años la duración normal máxima de los buques con casco de hierro, resulta de los anteriores datos que el 57 por ciento de la flota pesquera francesa ha rebasado ya ese límite, y con solo el transcurso de tres años más esa proporción se elevará al 80 por ciento.

No es extraño, pues, que se pretenda obtener medidas auxiliorias del Estado, para suplir la incapacidad económica de los particulares, que no podrían por su cuenta verificar la transformación. Allende el Pirineo la mayoría de los buques de pesca son «trawlers» de hierro, cuyo costo se ha elevado extraordinariamente, y de un modo singular desde que el Frente Popular ocupa el poder.

Este problema de la renovación de las flotas de pesca no es exclusivo de la República vecina. En España, con otras características, está latente la misma necesidad.

Aquí las construcciones pesqueras son, en su inmensa mayoría, de casco de madera, y por tanto, de una duración muchísimo menor que la calculada en Francia para sus «trawlers». En 10 años se ha establecido esa vida normal de los cascos no metálicos de nuestros pesqueros, en la ley contra el Paro promulgada en julio de 1935, y de la cual arrancan las primas al desguace.

Entonces se abrió una posibilidad de renovación, subsidiada por el Estado, para los buques de madera que excedía de aquella cifra de años; pero es indudable que no quedó con ello resuelto el problema. De una parte, porque solo se aplicaron parcialmente las medidas acordadas, y las circunstancias sobrevenidas alejaron la po-

sibilidad de una inmediata realización del plan de reconstrucción. Y de otra, porque con posterioridad a la fecha que entonces se fijó como límite han ido cumpliendo la edad reglamentaria otros buques, a cuya renovación en un término próximo será indispensable proveer.

De aquí es lógico deducir que, para el caso de España, debiera establecerse un sistema automático y permanente de compensaciones a la construcción, y simultáneo desguace de buques de pesca, después de estudiadas las proporciones a que la flota debe reducirse y los objetivos técnicos que es necesario procurar en la evolución del buque. Anualmente se procedería a subsidiar aquellos casos que resultaran comprendidos en las normas prefijadas, con estímulos para cuantos armadores realizaran adelantos técnicos en la instalación de sus naves.

Es interesante destacar del proyecto parlamentario francés, lo referente a la cuantía de las primas que se proponen. La más elevada no baja de 2.000 francos por tonelada hasta 200, si el buque es de hierro o acero, de 1.600 para las toneladas que excedan hasta 400, y desde este número en adelante, 1.200 francos. Tratándose de navíos construídos en madera, hasta 200 toneladas se prima cada una con 1.500 francos si el buque es de propulsión mecánica, y de 750 si el buque no lleva motor.

No puede negarse que el estímulo financiero del Estado se calcula con holgura; pero tampoco debe olvidarse que comporta, como contrapeso, la condición de destruir dos toneladas de navío viejo por cada una nueva que se construya, con solo la excepción del armador que posea un solo buque inferior a 150 toneladas. En los buques de madera se admiten al desguace los cascos construídos hace más de 15 años, y de 20 en los metálicos.

Estos diversos aspectos de la cuestión son dignos de tenerse en cuenta, para cuando sea oportuno aprovechar entre nosotros las lecciones de la experiencia extranjera.

MAREIRO.

Si es usted armador, o exportador, o fabricante de conservas
Suscríbese a nuestra Revista.
