

EL PARO, LA CONSTRUCCIÓN Y LA PESCA

La modernización de la flota de altura

POR MAREIRO

Un comentario trazado en estas columnas, en torno a un proyecto recientemente aprobado por el Parlamento francés, sobre modernización de la flota pesquera, ha sugerido en Vigo la iniciativa de conseguir el apoyo del Estado español, para intentar aguende el Pirineo una obra semejante. Se ha llamado la atención del Gobierno sobre este problema, que ha motivado ya, de modo casi inmediato, una tímida intervención parlamentaria del celoso defensor de toda reivindicación gallega, que es D. Basilio Alvarez. En esfera más abierta que el «Diario de Sesiones», también ha tenido ya repercusión la idea, pues la prensa diaria la ha glosado con simpatía y las entidades económicas la han acogido con adhesión entusiasta.

Bien merece, pues, el tema aquí desflorado, que lo traigamos de nuevo al ámbito de nuestros comentarios. Se enuncia en él un problema de seria envergadura, sobre el que conviene meditar despaciosamente.

En España y en Francia la cuestión no se plantea de igual forma y en semejantes circunstancias. Tenemos puntos de coincidencia y extremos de franca discordancia, nacidos estos últimos, principalmente, de la diferenciación de las flotas que un país y otro emplean en la industria de la pesca.

La modernización del buque pesquero en España habrá de plantearse, naturalmente, eliminando a los de tonelaje exiguo. La principal justificación de esta demanda de protección, aparte de los motivos circunstanciales de la crisis económica, está en la necesidad de concurrir a los mares donde pescan los grandes países pesqueros de Europa, con flotas aptas para esa noble competencia industrial.

No ha de olvidarse también, otra consideración. El marinero, el tripulante de pesquero, no vive hoy como en las lanchas bíblicas; pertenece a una civilización muelle y confortable, que llega a suavizar las asperezas de la vida del trabajo, a humanizar en todo lo que sea asequible a la previsión humana.

Con barcos viejos, renqueantes, que navegan a fuerza de bombas de achique muchas veces, no se puede hacer lo primero ni conseguir lo segundo.

De más de 50 toneladas y 100 H. P. I de fuerza, superiores a 100 años de vida, España tiene hoy 457 buques de pesca, con casco de madera. Aunque de esta cifra se rebaje un veinte por ciento, para aplicar a las naves que se hallen amarradas definitivamente, esperando el desguace, es indudable son aun muchos barcos viejos para que un país pueda dormir tranquilo y pescar eficazmente.

Pero también es cierto que actualmente, el pescado se vende a precios irrisorios en los puertos peninsulares. En general se pesca con exceso, dada la limitada capacidad de absorción del mercado. Es un problema agobiante este de no saber que hacer con la pesca, y una duda inquietante la de si proviene del exceso de flota.

No hay duda que, adoptando la solución de Francia—reducción del tonelaje a la mitad—, los armadores que continuaron ejerciendo la industria ganarian dinero. Pero tampoco puede discutirse que esa solución ofrece aquí dificultades especiales. En Francia la pareja no existe. Y en España domina con gran supremacía sobre el «strawler». Y es poco factible que el dueño de una pareja se obligue a quedarse con un solo barco, expuesto a no tener con quien aparejarlo.

Por otra parte, es indudable que la decadencia del precio depende también de que no se come en España el pescado que normalmente este mercado debía consumir.

En general el pescado se paga poco en el puerto, pero al consumidor llega encarecido por los sistemas complicados de venta y la codicia de los intermediarios, que son suficientes para no incrementar las preferencias del público hacia los sabrosos productos de nuestros mares.

He ahí, pues, varios aspectos del problema que requieren detenida contemplación.

♦♦



No debe olvidarse tampoco, que la modernización de la flota no debe consistir solamente en cambiar un casco viejo por uno nuevo. Es preciso tender a mejorar el material de ese casco, impulsando en cuanto sea factible la sustitución de la madera por el hierro.

El equipo de máquinas, de vapor a motor, sobrevive a dos o tres cascos de madera. Y es indudable que, teniendo que renovar estos cada diez años, los gastos de amortización se aumentan excepcionalmente. Y ya es hora de que se vaya pensando, al lanzar un barco a la mar, tanto como en sus gastos de sostenimiento, en el coeficiente de amortización.

Claro es que, aun siendo tan evidente el fenómeno referido, no puede pensarse hoy por hoy en transformar radicalmente el material en que están contruidos los cascos. Sin olvidar que esta tendencia imperará en definitiva, el momento de agobio económico porque atraviesa la industria, aleja las posibilidades de adoptarla como norma general. Sin dejar de tener en cuenta, además, que la realidad del extenso paro de los astilleros que trabajan en madera, será uno de los incentivos que impulsen la reivindicación que se pretende.

Algo parecido podríamos decir en cuanto al cambio del sistema de propulsión, con preferencia hacia el motor. Muchos y poderosos motivos aconsejan la eliminación del vapor, pero tampoco es tarea esta que pueda acometerse con la exiguidad de los medios actuales, y sin una previa gestación preparatoria.

Esbozamos en estas líneas un índice de cuestiones, que la modernización de la flota plantea. Ya que el proyecto merece la atención pública, bueno será que esta se ejerza sobre los extremos glosados.

Toda la correspondencia debe dirigirse a las oficinas de **INDUSTRIAS PESQUERAS**, Marqués de Valladares, 15-1.

TELEFONO, 1815

SUCESOR DE ELOY MORÁN

Casa fundada en 1898

MADRID.—Calle Santo Tomás, núm. 3

Representante de Comercio Matriculado y Colegiado. Garantizo todas las operaciones mercantiles. Ventas por Representación, Consignación y por cuenta propia en los artículos

Sardina prensada, Escabechos y Conservas

Dirección Telefónica-Métrica:
LOYMORAN

Apartado de Correos, 345

MADRID

REVISTAS PESQUERAS

Industria Conservera

Con reformas importantes en el formato, aparece el número de mayo. Se ocupa, principalmente, de la uniformidad de los envases, del valor alimenticio de las conservas, y presenta la estadística de lo exportado por Galicia a España en el año 1944.

Vasconia Industrial y Pesquera

J. O. comenta el capítulo VIII del proyecto de ley de Comunicaciones e Industrias Marítimas; Julio Ochoa trata sobre «El impuesto sobre el valor de la pesca subastada»; «Negociaciones comerciales hispano-francesas»; «Balas y fletes de pescado»; información, etc.

Mar

El número de mayo de esta magnífica revista, supera en interés, si cabe, a los precedentes. J. A. Rial publica un artículo sobre «La zafra de la corvina».

Entre las informaciones que inserta, figuran notas sobre la importación de pescado en Grecia, etc.

Bulletin Français de Pisciculture

M. Vouga escribe sobre la supuesta baja de la trucha arco iris; M. Dagry sobre «El arte de estancar los pescados de acuarium»; la actuación de los huevos de trucha arco iris; etc.

Mientras Francia madrugaba...

Cuando España rompió sus relaciones comerciales con Francia, ésta había de introducir, casi de un golpe, por nuestras fronteras 15.000 automóviles.

Eso se llama madrugar.

Pero ha de reconocerse que, con la imprevisión de por nuestra parte se debieron nuestras, seguiremos toda la vida durmiendo en las pajas.

Seguramente, lo mismo que hizo con sus automóviles, lo habrá realizado con sus sedas, con su champán, etc. De suerte que, mientras dure esta provisión,—y ya durará, ya—la guerra de tarifas se hará solamente por Francia a España, y no a la recíproca.

Es todo un programa de política económica exterior, este episodio aduanero.