

DESGUACE Y RECONSTRUCCION

LAS PRIMAS Y EL FAVORITISMO

Ahora, con la concesión de primas al desguace, se ha dado un fenómeno desgraciadamente frecuente en la política española: que una buena idea se convierte en una mala práctica. Y es que en los encargados de ejecutar cualquier noble iniciativa, puede siempre más que el deber, el favor. Se administra a base de complacencias, de contentar y servir a todos los egoísmos, y no es extraño que, de esta suerte, la economía nacional no se rehabilite, no eche a andar por su propio pie, y se mantenga siempre enlaca y tullida.

En las normas que acaban de publicarse, y en lugar preferente de este número se insertan, para administrar la concesión de primas al desguace de buques pesqueros, se olvida una preocupación fundamental, que inspira siempre estas medidas de Gobierno, en todos los países: estas primas son esencialmente estímulos para la voluntaria aminoración de la flota y el saneamiento de la que subsista.

Ese sentido se ha venido a invertir lamentablemente en las bases que para la adjudicación de las primas, han aparecido en la «Gaceta» del día 12. Y conste que el pensamiento del legislador, recogido en la Ley de 25 de junio, no podía ser otro que el aquí subrayado, que presidió toda la campaña preparatoria de esta conquista pesquera.

De una conquista pesquera que prometía tantos bienes, y puede acarrear tantos males.



Hay dos puntos en esas Bases que merecen nuestra oposición radical: el límite mínimo y el límite máximo del tonelaje primable.

En comentario aparecido en el número anterior de esta Revista, impugnábamos el propósito de rebajar a ocho toneladas el primero de ambos límites. Queja estéril, porque la Base primera no solo esa rebaja produce, sino que se declaran con derecho a prima incluso a las embarcaciones a vela. He ahí algo que sino lo viésemos inserto en el texto de esa reglamentación no lo podríamos creer.

El dinero del Estado, por obra de esta abusiva generosidad de los confeccionadores de esas normas, en vez de emplearse para estimular el progreso, se utilizará para perpetuar el atraso. Cuando la vela como medio de propulsión ha sido en todos los países desplazada por el vapor o el motor, en España el Estado protegerá la subsistencia de este anacrónico artículo, que iba desapareciendo paulatinamente de los usos industriales, para refugiarse solamente en los deportivos.

Es tan sorprendente, como absurda, por ejemplo, la exclusión de los buques de hierro en el derecho al desguace. Cuando precisamente se tiende a la adopción del casco de hierro, para para que el plazo de amortización de un buque se alargue hasta el límite que permita la duración normal de su aparato motor, los autores de las Bases se olvidan de que para los de edad superior a 20 años precisas ser desguazados, les niegan el derecho a prima, y en cambio se acuerdan de los galeones primitivos.

No podían ofrecernos prueba más edificante de su acierto.



Veamos aun otro aspecto de las Bases.

Dice la II: «y sin límite superior cuando sea mayor de 100 toneladas».

Los que pecan por bajo, también hablan de pecar por alto. Se auxilia a la flota de tonelaje exiguo, cuyo interés industrial es exiguo, y se vuelca la protección a la flota de porte máximo entre la pesquera, permitiendo a las empresas toda suerte de lucrativas combinaciones, en cuyas mallas se esfumarán la mayor parte de los millones dedicados a esta finalidad.

Que el dueño de un casco de madera inservible, superior a diez años de edad, pueda con él realizar el negocio espléndido de construir un «trawler» de trescientas, recibiendo prima por las que desplace el buque nuevo, nos parece, en general una injusticia, por no llamarle otra cosa.

Y conste que no optariamos así, si ese mismo espléndido auxilio se canalizara hacia un objetivo concreto de interés nacional, como pudiera ser la construcción de la flota bacaladera que aun falta para nacionalizar el consumo de esta especie, que expatria anualmente más de sesenta millones de pesetas.

Proceder con tal dadivosidad, sin que sea por un motivo de esta índole, con las empresas pesqueras más poderosas, que por otro lado han de percibir las primas a la construcción, independientes de las otorgadas al desguace, no puede merecer nuestra aprobación. Se han excedido aquí los autores de las bases, como al fijar el límite mínimo de tonelaje primable, y han causado con ello un grave mal a la industria, ya que merced a ambos errores la flota pesquera de altura y costera, dentro de dos años, se habrá aumentado en un 40 o 50 por ciento, y tendrá que tirar al mar su pescado por no tener mercado donde ofrecerlos con provecho.