

PUERTOS — Y — PERITOS NAVALES

— Por MAREIRO —

Se ha dictado recientemente una disposición sobre la provisión de los cargos de peritos inspectores de buques, en los puertos. Con ella se tienden a dar una organización más definitiva y estable al cuerpo, provistando en propiedad muchas plazas que, desde hace años, eran servidas interinamente.

Ni este aspecto, ni el de las colisiones de derechos que puedan originarse, entre los llamados a tan importantes funciones, podían motivar un comentario nuestro. Es materia agena al campo en que actúa la industria, y nada tenemos que hacer en él.

La disposición, aparte ese aspecto orgánico e interno, tiene un alcance externo, respecto al cual, aun como meros espectadores, nos parece obligado decir algo. Decirlo sin ánimo de enmienda, ni mucho menos de reproche; pero con el de reflejar simplemente lo que, tal vez por estar más cerca de las cosas, creemos percibir con más directa visión.

* * *

La flota española se multiplica de día en día.

Precisamente la Guerra mundial, y más la prolongación indefinida de la Guerra, se refleja en mayor actividad de los astilleros nacionales, en propensión del capital hacia los negocios marítimos.

Esta observación, válida para toda la industria mercante, la es mucho más para la pesquera. Se está construyendo una cantidad de buques pesqueros excepcional, como si no hubieran ya descendido fuertemente los rendimientos de lo que no hace mucho pudo considerarse tiempo de vacas gordas.

Y se desgaza menos que en cualquier otra época. Se desgaza, lo definitivamente inservible, y esto si obliga a ello el dictámen del funcionario encargado de la inspección.

Quiere decir todo esto, que nunca, como ahora, la función técnica de la inspección de buques, tuvo en España tanta necesidad de actuar.

La materia inspeccionable crece y se multiplica, reclamando una intensidad en el trabajo mucho mayor de la que revistiera hasta ahora.

* * *

Una realidad que juzgamos evidente, no parece reflejada en la organización que se da a la inspección naval en los puertos.

Para la provincia marítima de Pontevedra, donde actuaban dos ingenieros navales, se dejará su número reducido a uno. Las de Lugo y Coruña se unifican, con un solo inspector para ambas. La de Santander se incorpora a la de Bilbao, para los mismos efectos; la de Huelva a Sevilla, Ceuta se une a Cádiz, Alicante a Murcia, Castellón a Valencia y las tres provincias catalanas, se agrupan también en una sola inspección.

Es posible que se haya pensado, al propio tiempo, en el modo de resolver las dificultades inherentes a la actuación simultánea, en varios puertos con flota importante, repartidos en una o dos provincias. De cualquier modo, con la actual escasez de transportes, no resulta fácil que los desplazamientos puedan acomodarse a las necesidades, algunas veces de cierta urgencia, que a la flota se planteen.

Los reconocimientos periódicos representan una carga, de mayor o menor importancia, para los armadores. Cuando el inspector reside en el propio puerto, la carga se limita al pago de los honorarios devengados por el peritaje. Cuando este ha de verificarse en un puerto, y el inspector reside oficialmente en otro, como habrá de ocurrir constantemente si la reducción de la plantilla prevalece, a los honorarios han de sumarse gastos de desplazamiento y dietas del funcionario que actúa.

* * *

Las consideraciones que esbozamos, con ser de interés para la industria, en general tienen menos que cuantas pudieran hacerse sobre la eficacia de la inspección. Esta responde a la necesidad de proteger la vida humana en la mar, evitando que naveguen buques carentes de las condiciones de seguridad y potencia indispensables, aparte de velar por el interés económico nacional, que solo se defiende cuando se cumplen las disposiciones dictadas para regular la materia de que se trate. En este caso, la vida de las naves industriales o comerciales, desde su creación hasta su extinción.

No hay duda que este control del técnico naval oficial, es más necesario en los núcleos de pequeñas embarcaciones, muchas en número y cortas en tonelaje. Este tipo de barcos son, además, los tripulados por mayor número de marineros. Una lancha sardinera de menos de veinte toneladas, sale a la mar con el triple de toda la dotación de un buque de pareja que desplabe más de cien.

Con la nueva organización territorial de la inspección, en ninguno de estos puertos residirá el funcionario encargado de prestarla. No quiere esto decir, naturalmente, que pueda descuidarse un deber tan importante, como el de vigilar las condiciones de las embarcaciones pequeñas, con la asiduidad necesaria; pero indudable parece también, que nunca la eficacia del servicio será tanta, como si se ejerciera de modo próximo y directo; como si la residencia de la inspección se fijara en puertos donde tales embarcaciones se agrupan, y no se acumulara sobre aquellas el trabajo de atender a un radio amplio, en que han de inspeccionarse buques de todos los portes y destinados a diversos fines.

“EL PALANGRE”

EFFECTOS NAVALES

Francisco Moar y Cia. - La Coruña

Especialidad en artículos para todas
las artes de Pesca, Pinturas, Aceites
— y demás variedades del ramo —

AVDA. FERNANDEZ LATORRE, 42