

El problema del carbón y la industria pesquera

—o—

**Ponencia por don Federico Angulo,
Director de «vasconia Industrial y Pesquera»**

Antes de entrar en la materia objeto de este escrito me vais a permitir, que os distraiga con unas breves advertencias preliminares. Es la primera, que yo juzgo esencial, indicaros la impropiedad de dar a este trabajo mío el título, de ponencia: porque si es cierto que la misión que se me ha adjudicado en la distribución de trabajos de esta Asamblea es la de ser ponente en el tema de «El carbón y la Industria Pesquera»; si, exactamente, a mí me incumbe estudiar el problema y traer aquí posibles soluciones al mismo, que vosotros, con vuestro superior criterio, habéis de juzgar y sentenciar en apelación suprema, si es cierto todo esto, no lo es menos que el empeño es con mucho superior a mi deseo, si bien no lo sea a mi voluntad. Se ha dado a este nombre de Ponencia tales vuelos, quizás porque siempre fué trabajo encomendado a personas de evidentes capacidades y de indiscutible autoridad que yo, os lo confieso sin hacer alarde de falsa modestia (ya sabéis que la modestia es casi siempre el baluarte de los grandes vanidosos); que yo, repito, me siento aterrado ante la magnitud del compromiso. Y si no hubiese sido porque es firme mi voluntad y porque mi amor por todo cuanto afecta a las industrias del mar es inmenso, ni hubiera apechado con el compromiso ni, aún comprometido ya, me resolvería a afrontarlo. Toda esta digresión va enderezada a este fin: a deciros que mi trabajo no tiene la envergadura de una

Ponencia, pues no pretende traer soluciones definitivas ni aportar enseñanzas nuevas; es únicamente la opinión de un hombre de buena voluntad, sinceramente expuesta. Mi deseo es que en el tiempo que dure esta reunión, meditemos todos juntos sobre el problema este del carbón y la industria pesquera y le busquemos, entre todos, adecuada solución. No es, por tanto, este trabajo mío, otra cosa que el pretexto para que vosotros, con vuestras altas dotes, profundo conocimiento de la industria pesquera y larga experiencia, me ilustréis a mí primero, y coincidáis en un mismo punto, después.

Otra advertencia que quiero hacer es que no os extrañéis si mi prosa adquiere, con repetida frecuencia, tonos polémicos. No olvidad que es prosa de periodista, formado en el diario batallar de la vida, cuyos nervios están templados por la disputa apasionada. No soy hombre fríamente razonador, o que pueda adoptar en todo momento la postura serena, ecuánime del filósofo. Soy el hombre de la calle que sabe por propia experiencia que un poco de pasión puesta al servicio de las ideas, siempre hace bien; porque la pasión cuando es noble, recta, desinteresada, cuando es producida por un convencimiento pleno y se inspira en un estricto sentimiento de justicia; cuando se pone pasión al servicio de algo bueno y justo; cuando la pasión se opone al triunfo de una arbitrariedad, entonces la pasión es santa y no hay fuerza en la tierra capaz de contenerla y avasallarla.

Y hechas estas dos advertencias, que yo quisiera no olvidaseis un sólo instante; dispuesto vuestro ánimo, como creo que está, a la benevolencia, me decido a abordar el tema que me ha correspondido en suerte y que reza de este modo:

El problema del carbón y la industria pesquera

¿Será necesario que hagamos un poco de historia? Porque el tema este del carbón en su relación con la industria de la pesca, no es para los armadores pesqueros ni viejo ni nuevo; es tema de todos los días. Pero se han producido recientemente acontecimientos que lo han puesto de forzosa y apremiante actualidad. Me refiero a las conclusiones aprobadas en el Congreso Nacional de Minería, celebrado en el presente año. En el primer capítulo

del folleto en que han sido impresas esas conclusiones, titulado «Crisis de la industria minera», hay todo un artículo, el tercero, dedicado, a la crisis de la industria hullera. Hácese en él un examen de la situación general de esta faceta de la industria minera española y propónense las soluciones que procedería adoptar, a juicio de los Congresistas, para mejorarla. De las diez conclusiones que el artículo este comprende, a nosotros nos interesan particularmente dos: la quinta y la sexta. Pídese en la conclusión quinta, la «revisión de las concesiones de depósitos flotantes», revisión a la que acompañan determinadas exigencias que no es del caso exponer aquí. Y en la conclusión sexta se solicita textualmente: «Derogación de la real orden de seis de noviembre de 1921, por la cual se autoriza a los vapores pesqueros para consumir carbón extranjero, sin pago de derechos, asimilando su navegación a la navegación de altura».

Estas dos conclusiones, como fácilmente comprenderéis, afectan directa, íntimamente a la industria pesquera; la primera porque esa revisión que con tanta *inocencia* se solicita de las concesiones de depósitos flotantes, es una fórmula vaga, un artificio que los industriales carboneros emplean para disimular su deseo, de que decreta su desaparición; y la segunda, porque, aquí ya sin caretas, a cara descubierta, se pide de modo concreto, terminante, que se derogue la disposición ministerial por la cual se extienden los beneficios de estos depósitos flotantes a los vapores pesqueros de altura. El fin que se persigue con ambas conclusiones es el mismo: acabar con el régimen de los depósitos flotantes. Pero he aquí que las baterías emplazadas por los hulleros hacen fuego contra dos enemigos bien distintos: los unos, los depósitos flotantes, concedidos con anterioridad en beneficio de la navegación mercante de altura, de empresas fuertes vinculadas en manos poderosas, contra las cuales es una verdadera temeridad hacer fuego a pecho descubierto.; Por eso no se pide concretamente que desaparezcan los depósitos flotantes, ni el régimen de excepción que suponen; saben muy bien los hulleros que no lo conseguirían; se contentan con pedir la revisión de las concesiones, es decir, con oponer al régimen citado unas cuantas dificultades, unas cuantas chinitas, o pedruscos, según sea el poder con que cuenten, para dificultar su

marcha... Pero no obran así con respecto a la industria pesquera; ésta ya es un enemigo poco considerable, a éste sí se le puede presentar la batalla con probabilidades de vencerle. No es adversario de respeto, no es poderoso; por el contrario, anda desunido, disperso, sin ofrecer jamás un frente compacto... Por su desorganización no sabe lo que vale ni lo que representa... Y aprovechándose de esta aparente debilidad, ya veis de qué calibre son los disparos que contra los industriales pesqueros se lanzan: no se pide la revisión; aquí no es preciso revisar nada, no hay por qué guardar las formas: se pide, se exige la derogación. Y se piensa: «Los gobernantes obrarán así porque están seguros de que por ese lado no se le provocarán conflictos. Los armadores pesqueros son muy poca cosa...»

Desgraciadamente, este pensamiento que yo adjudico a los industriales carboneros, si es que en él inspiraron su conclusión famosa, es cierto. Me dirijo a armadores, a industriales pesqueros, o simplemente a hombres interesados en los problemas que a esta industria afectan; me dirijo a ellos y puedo expresar claramente mi sentir. Los armadores pesqueros españoles, la industria pesquera española, siendo como es de importancia, ocupando (como ayer decía muy elocuentemente el ilustre Director General de Pesca, el Maestro Odón de Buen, en su sapientísima conferencia) el segundo lugar, en cuanto a importancia, entre todas las industrias españolas, es considerada generalmente como muy poca cosa. ¿A qué es debido este fenómeno?. En primer lugar, a la indiferencia, a la apatía que hasta ahora han dominado entre los industriales pesqueros, sean cuales fueren su pujanza y su jerarquía dentro de la industria; indiferencia, apatía que han podido subsistir, porque no se han sentido nunca empujados a otro orden de actividades los elementos sociales a ellos sometidos; porque el hombre de mar, el pescador, sobre todo en estas costas, marcha con ritmo retardado en el movimiento social del mundo trabajador. Pero sea por lo que fuere, el fenómeno se ha registrado hasta ahora y sería necio tratar de negarlo. Como también sería estúpido negar que ese estado de inercia ha producido este hecho incontestable que yo señalo: el de que la industria pesquera en general haya sido y aún sea tenida en poca consideración por todos: gobernantes y opinión pública.

Perdonadme esta disgresión; pero es que, sin quererlo, no puedo dejar de exhortaros a todos a que déis organización, cauce a vuestra fuerza. Sólo así, lograréis que se os tenga en cuenta, mereceréis el respeto de todos. No puedo menos de recordaros, palabras tan autorizadas como las que el ilustre profesor De Buen os dirigiera ayer, en su conferencia, cuando os anunciaba que es tan perentoria la necesidad de vuestra organización que no está tan lejano el día que el Estado no quiera, no consienta tratar con individualidades, por muy respetables que sean éstas, sino con organismos, con colectividades, que tengan la máxima autoridad porque también pesen sobre ellos las responsabilidades máximas...

Pero volvamos al tema; mejor dicho, abordémoslo de una vez. Pensemos en lo que los industriales carboneros pretenden al proponer al Poder Público esta conclusión de que se derogue la real orden de noviembre del año 21. A nadie se le ocultará que lo que con esta conclusión se persigue es que los vapores pesqueros nacionales consuman, todos ellos, carbón nacional: que los carbones españoles tengan esa salida, ese mercado seguro, sin posibilidad de competencias, porque ya se cuidan de pedir también al Estado medidas severamente proteccionistas, en cuanto al Arancel...

¿Es posible esta pretensión de los industriales carboneros españoles? Yo debo decir que su sola proposición es un disparate y su realización un verdadero crimen. Y voy a argumentar estas afirmaciones.

En primer lugar, hay que preguntarse si dado el caso de que toda la flota pesquera española se decidiera a quemar carbón nacional, la producción hullera de nuestro país sería capaz para atender a las necesidades del consumo de los barcos todos. Tengo a la vista la producción carbonera de España en el pasado año de 1924, que fué de un total de SEIS MILLONES CUATROCIENTAS SETENTA Y TRES MIL OCHOCIENTAS SETENTA Y NUEVE TONELADAS. Esta cifra se divide en las siguientes clases: hullas, cinco millones ochocientos diez y nueve mil novecientas veintidós toneladas; antracitas, doscientas ochenta y dos mil cuatrocientas sesenta y nueve toneladas; lignitos, trescientas setenta y un mil ochocientos setenta y nueve toneladas.

Ahora bien; de todos estos carbones, sólo son utilizables para el consumo de los vapores pesqueros los cribados de hullas asturianas, cuya producción puede calcularse en tres millones de toneladas anuales; y de esta cifra, teniendo en cuenta el coeficiente aproximado del 20 por 100, deducimos que los cribados aptos para ser quemados en los hogares de los vapores pesqueros, apenas si llegan a 600.000 toneladas.

Frente a estas cifras, he de oponer las del consumo medio anual de carbón por los vapores pesqueros de altura, bou y parejas, consumo que pasa del millón de toneladas anuales. ¿Cabe pensar en que las minas carboníferas españolas puedan atender a las necesidades más perentorias de la industria pesquera de altura...? La simple exposición de estas cifras, que no habrá quien las rebata, responde por mí con una rotunda negativa.

Pero demos por bueno que la producción española de cribados fuese tan grande como las necesidades de la industria pesquera precisa. Aun en este caso, hay una razón suprema que aconseja a los armadores de vapores de pesca de altura a consumir el carbón inglés, y es la de que económicamente les resulta un grande beneficio, en contra del carbón asturiano: un beneficio que no baja de diez a doce pesetas por tonelada. Tened en cuenta que un vapor bou viene a consumir MIL OCHOCIENTAS TONELADAS ANUALES, y una pareja MIL QUINIENTAS, y veréis que la economía que el armador de esos buques encuentra consumiendo el carbón inglés, es cuantiosa: VEINTE MIL CUATROCIENTAS PESETAS POR CADA BOU y DIEZ Y SEIS MIL QUINIENTAS POR CADA PAREJA.

El consumo del carbón representa hoy en día el 35 por 100 del importe del gasto general de una embarcación pesquera y es y ha sido siempre el factor que más han atendido los armadores para el desarrollo de su vital industria. Calculad, dentro de ese treinta y cinco por ciento que supone el carbón en los gastos de explotación de una embarcación pesquera, lo que representa esa economía de más de cuatro mil y de tres mil duros, respectivamente, que representa la diferencia de quemar carbón de una o de otra clase.

Pero, se me dirá, si esa real orden fuese derogada, ese beneficio de 10 ó 12 pesetas por tonelada que ahora obtienen los

armadores utilizando el carbón inglés, desaparecería, y al abonar los derechos arancelarios por el combustible que importasen de Inglaterra, les resultaría éste al mismo precio que el nacional... Tal argumento, que parece irrefutable, es a todas luces falso, como voy a demostraros. Aún en el caso éste, de que los armadores pesqueros tuviesen que pagar por el carbón inglés que importasen los derechos arancelarios, no habría posibilidad de equiparar uno y otro carbón en cuanto a economía, y los armadores seguirían quemando en sus buques el carbón extranjero.

¿Por qué? Por varias razones: la primera de ellas, la razón de la calidad. No os voy a traer aquí análisis químicos de unos a otros carbones; hablo a hombres, en su mayor parte conocedores de este problema, a los cuales me basta decirles que el tipo medio del cribado asturiano que se puede utilizar en los vapores pesqueros es un carbón que tiene de un 30 a un 32 por 100 de materias volátiles; hay cribados españoles que sólo tienen un 20 ó un 22 por 100, pero son carbones tan excesivamente blandos que no se pueden emplear en los buques, porque su consumo sería ruinoso. Frente a esta cantidad de volátiles, verdaderamente cuantiosa, tenemos el carbón inglés cuyo tipo medio sólo arroja de un 24 a un 25 por 100; es decir, que al volatilizarse menos materia, su rendimiento es mayor. Y si a esto agregamos que el carbón inglés tiene más calorías que el español, obtendremos la razón de calidad que yo os apuntaba, que representa, aún pagados uno y otro carbón al mismo precio, una economía en favor del inglés del 25 por 100, aproximadamente, sobre el asturiano.

Tenemos ya dos fundamentos esenciales en favor del consumo del carbón inglés sobre el carbón nacional, en cuanto a los vapores pesqueros se refiere. Pero hay, todavía, muchos más, algunos de los cuales no resisto a la tentación de exponeros.

He aquí uno de ellos: Supongamos que no existieran las razones anteriormente apuntadas; supongamos que ni el carbón inglés fuese más barato, ni de mayor rendimiento. Pues aún así, los armadores de vapores pesqueros se verían obligados a consumir carbón inglés, si no querían que sus barcos tuviesen que permanecer muchas veces en puerto, por falta de combustible. Porque para nadie es un secreto el absurdo régimen que aún priva en Asturias en cuanto se refiere a las operaciones de

carga y descarga de los vapores; nadie desconoce que para cargar mil toneladas de carbón se precisan, cuando menos, quince días, demora que viene a gravar en un tanto por ciento considerable el flete y, por consecuencia, el precio del carbón. Habría infinidad de veces que no sólo sufrirían los armadores los quebrantos de esos gravámenes, sino que no tendrían carbón para alimentar las calderas de sus barcos, porque los cargamentos no llegarían a tiempo... En cambio, ved la prontitud, la celeridad con que en los puertos ingleses se verifica la carga de los buques carboneros; los hulleros ingleses se comprometen —y, cosa admirable, siempre lo cumplen— a poner el carbón en el puerto de destino sin demoras; a cambio de ello exigen una descarga mínima normal, o sea de 200 toneladas diarias.

¿Y sabéis lo que supone esta diferencia de tiempo, esta rapidez en el servir los cargamentos ingleses frente a la demora, a la tardanza de servir los cargamentos asturianos? Pues un gravamen sobre el carbón de unos cincuenta céntimos por tonelada y por día; es decir, que una demora en recibir un cargamento de carbón asturiano de 1.000 toneladas, de sólo cinco días (diez días es el tiempo tasado para la «plancha», o lo que es lo mismo, para las operaciones de carga y descarga de un buque carbonero), esa demora de cinco días, recarga el precio de ese cargamento de 1.000 toneladas de carbón en DOS MIL QUINIENTAS PESETAS...

Pero si esto fuera poco, si todas estas razones que voy exponiendo a vuestra consideración no fuesen suficientes, tenemos otras de inestimable valor. De entre ellas escogeremos una que en otra ocasión hube de exponer, tratando este mismo tema, y es la razón poderosísima del peso. Públicamente, desde las páginas de la revista que dirijo; «Vasconia Industrial y Pesquera», a la que debo el honor de que los organizadores de esta Asamblea se fijasen en mi oscuro nombre, he sostenido este punto de vista. Decía yo entonces:

«Apuntemos a este respecto, en primer lugar, que la tonelada inglesa es de 1.016 kilogramos, contra 1.000 que tiene la tonelada métrica; y después, que mientras nunca se da el caso de que un cargamento de carbón inglés traiga mermas, no hay cargamento de carbón asturiano que no dé una merma de un dos y medio por ciento, cuando no es mayor. Es decir, que a los

16 kilogramos que tiene de más la tonelada de carbón inglés hay que agregar los 25, como minimum, que tiene de merma la tonelada de carbón asturiano. Calcúlese lo que esto supone en un cargamento de 800 ó 1.000 toneladas, o en las 55.000 que, aproximadamente, vienen a gastar al año los barcos de la flota pesquera de San Sebastián y Pasajes.»

Para ayudaros a fijar exactamente vuestras ideas, he de ofrecer a vuestra consideración el caso de la flota pesquera de altura guipuzcoana. Hay entre Pasajes y San Sebastián, a la hora presente, VEINTINUEVE vapores bous y QUINCE PAREJAS; todos ellos hacen un total de CINCUENTA Y NUEVE EMBARCACIONES PESQUERAS DE ALTURA. Flota que ha aumentado en varias unidades nuevas, apenas entró en vigor la real orden de 16 de junio último, concediendo a la Factoría de MUELLES Y ALMACENES PARA VAPORES DE PESCA EN PASAJES el depósito comercial de carbón; depósito terrestre, concedido en vista de que por las condiciones especialísimas del puerto no es posible establecer en él depósito flotante alguno, lo que venía haciendo que los armadores guipuzcoanos sufriesen un régimen de desigualdad con respecto a los de otras regiones marítimas españolas, donde los depósitos flotantes eran una realidad hace bastantes años. Ese hecho que os señalo, de haberse aumentado la flota pesquera en varias unidades, tan sólo al empezar a gozar los beneficios del carbón inglés libre de derechos arancelarios, es dato suficientemente elocuente que viene a demostrar la enorme ventaja que la economía supone y, además que el armador no está. remiso a responder al beneficio que el Estado le otorga con su propio sacrificio por engrandecer la industria pesquera.

Porque para nadie es un secreto, se ha repetido ya hasta la saciedad, que si hay algún factor que interesa más vivamente, más directamente a la Economía nacional, es el de la pesca. En efecto; la pesca es, quizás, la más segura válvula que el Poder Público tiene para regular el costo de la vida. Al Estado, tanto como al armador, le interesa que la producción pesquera sea grande, cada día mayor, porque esta abundancia del pescado traerá consigo su baratura y con ella, forzosamente, la baratura de los demás artículos de primera necesidad, El ejem-

plo tan cercano y tan reciente que nos ofrece Francia, me excusa de forzar mi argumentación, pues vosotros mejor que yo conocéis el impulso adquirido en pocos años por la industria pesquera francesa y lo que este impulso ha influido en la vida económica de la nación hermana.

* * *

Queda demostrado, pues, que por cuantas razones puedan imaginarse, el armador pesquero español encuentra enorme beneficio al quemar en los hogares de sus barcos carbón inglés; beneficio tal que de obligarse a la flota pesquera española a utilizar carbón nacional, equivaldría a tanto como decretar su muerte.

Conviene pensemos también en la posibilidad de que el Poder Público se viese en el caso de optar; caso que, por fortuna para todos, para los industriales hulleros principalmente, no ha llegado ni llegará nunca. Pero demos por producido el caso de opción; demos por llegado el momento en que el Poder Público se viese en el duro trance de inclinar la balanza de su protección (que, como la balanza de la Justicia, debe de estar siempre en el fiel) a favor de una industria determinada, aun a sabiendas de que irrogaba daños irreparables a otra industria... Y puesto que recorremos el fácil y ameno camino de las hipótesis, demos también por sentado que estas dos industrias en dura pugna, estas dos industrias que en tan grave aprieto ponen al Poder Público son la Hullera y la Pesquera... ¿Hacia cual de ellos habrá de inclinarse la balanza protectora? Un recto sentido de equidad, y aun el natural instinto de conservación me dictan que el Poder Público, llegado a semejante extremo, debería optar por la industria más importante, por la que representase más en la Economía Nacional, por la que supusiera mayor riqueza, por la que emplease más brazos, por la que, en fin, bajo todos los aspectos económicos y sociales, representase más en la vida de la Nación.

Si esto es así, ¿no creéis prudente que hagamos aquí una sucinta comparación de lo que una y otra industria representan en España? La tarea es, para mí, extremadamente fácil. No hace muchos días escribí en «Vasconia Industrial y Pesquera» un artículo sobre este tema. En él condensé mi pensamiento y

aporté unas cuantas cifras, pocas en verdad, pero muy suficientes para esclarecer la cuestión que se debate. Permitidme que refresque mi memoria, leyéndoos lo más sustancial de aquel trabajo:

«Ese ruído que constantemente producen los hulleros —decía yo refiriéndome a cierta maniobra realizada por éstos, tendente a dejar sin efecto la R. O. de 16 de junio último concediendo el depósito comercial de carbón extranjero a «Muelles y Almacenes para Vapores de pesca en Pasajes»— da la sensación de que en España no hay más industria que por su importancia merezca la atención de todos y la protección oficial que la suya. Tal es el argumento Aquiles que constantemente nos ofrecen. Se unen, cuando les conviene, a las demás industrias mineras, y con el conjunto tratan de desorientar a la opinión, siempre predispuesta, por comodidad, por no molestarse a comprobar la exactitud de cuanto se la dice, a creerlo todo, por muy absurdo que sea.

De todo esto se deduce una realidad, bien desagradable para la industria pesquera, cual es la creencia general de que este factor de la riqueza nacional apenas si tiene importancia. La falta de una Estadística oficial, veraz y constante y la desidia de cuantos a la industria del mar se dedican, permite prospere esta creencia sin fundamento, como vamos a demostrar con datos, perfectamente irrefutables.

Apuntemos, en primer lugar, lo que la industria hullera supone para la riqueza nacional.

Según datos que poseemos, absolutamente auténticos, la producción carbonífera en 1924 fué la siguiente:

| | |
|------------------------|----------------------------|
| Hullas | 51819.922 toneladas |
| Antracitas | 2 8 2 . 4 6 9 — |
| lignitos | 3 7 1 . 5 8 8 — |
| <i>Total</i> | <u>6.473.979 toneladas</u> |

Estos productos alcanzaron la cotización máxima de 43,50 pesetas la tonelada y, por consiguiente, los siguientes totales:

| | |
|------------------------|----------------------------|
| Hullas | 253.166.607,00 ptas. |
| Antracitas. | 12.287.407,50 — |
| Lignitos. | 16.159.728,00 — |
| <i>Total</i> | <u>281.613.742,50 ptas</u> |

Tenemos, pues, que la producción carbonífera produjo, en todo el año de 1924, un valor aproximado (más bien menos que más) de pesetas 281.613.742,50.

Frente a esta cifra, ¿cuál puede oponer la industria pesquera española?

Comencemos por decir que: una estadística completa de la producción pesquera española no existe. Sólo en 1920, se hizo una, exacta en lo: que se refiere a algunas provincias marítimas, aproximada por lo que respecta a otras. Desde entonces nada se ha hecho. Ahora, gracias a: la Dirección General de Pesca, podremos empezar a tener anualmente noticias exactas de lo que supone: la producción pesquera.

Reconocerá el lector la desigualdad de las armas con que hemos de luchar en este caso.. Una estadística incompleta y vieja.. Máxime cuando, de 1920 acá, la producción pesquera ha aumentado en más del 25 por 100 en su totalidad. y en casos particulares, como Guipúzcoa, en más de un 40..

Sm embargo, veamos lo que la Estadística hecha en 1920 por el actual jefe del: Negociado: de Estadística de la Dirección General de Pesca, José María Roldán, dice:

| PROVINCIAS MARITIMAS | T O T A L E S | |
|--|---------------|-------------|
| | Kilos | Pesetas |
| Guipúzcoa | 12.824.300 | 18.987.500 |
| Vizcaya | 11.081.000 | 10.159.700 |
| Santander | 17.821.693 | 14.531.305 |
| Gijón | 12.897.600 | 15.782.400 |
| Coruña-Ferrol | 24.539.395 | 29.338.015 |
| Vigo, Pontevedra, Villagarcía. | 94.373.166 | 71.211.481 |
| Sur Atlántico. | 57.324.187 | 55.633.700 |
| Sur Mediterráneo | 34.982.122 | 26.719.112 |
| Alicante | 11.993.850 | 16.888.775 |
| Cataluña | 17.935.610 | 22.364.380 |
| Baleares | 2.886.000 | 4.710.500 |
| Canarias | 3.275.500 | 2.866.400 |
| Zona E. de Marrueco | 51.405.257 | 56.004.196 |
| Zona O. de Africa | 48.338.000 | 47.622.429 |
| Totales..... | 401.677.680 | 392.622.429 |

Aumentando a estas cifras totales sólo el 25 por 100, tendríamos que en la actualidad se pesca en España 502 097.100 kilos, con un valor de 480.778.036 pesetas.

Cualquiera que conozca, aunque sea muy por encima, la industria pesquera española, comprenderá perfectamente nos hemos quedado muy cortos en nuestros cálculos. En primer lugar, la producción es mayor, porque los artes intensivos han aumentado de modo sorprendente; y en cuanto al precio, sabido es que influenciado el pescado, como todos los productos, por el alza del costo de la vida, su cotización es bastante mayor que en 1920.

Pero ¿debemos detenernos en estas cifras para conocer lo que la industria pesquera supone para la Economía Nacional? No. Tenemos a la vista un interesante estudio del antes aludido Jefe del Negociado de Estadística, en el que el señor Roldán dice:

¿Según los trabajos que, con escasos medios y venciendo grandes dificultades; realizó la suprimida Inspección de Estudios Científicos y Estadísticos de Pesca, (se refiere a los hechos en 1920) puede asegurarse que esta manifestación de la riqueza nacional representa al año un valor que supera a los CUATROCIENTOS MILLONES DE PESETAS para un total de una igual cantidad de kilos en los puertos de desembarco. Esto se obtiene con un capital en artes y embarcaciones que no llega a *doscientos millones de pesetas*.

»Teniendo en cuenta que esta pesca, cuyo valor en el muelle es de peseta por kilo, llega al consumidor en forma de conservas, bien después de haber pasado por intermediarios, devengando transportes, consumiendo hielo y envases, con un valor triple del que tiene en sus puntos de producción, se deduce que:

La industria pesquera representa en la Economía Nacional un movimiento de MIL DOSCIENTOS MILLONES DE PESETAS al año Y si se tienen también en cuenta las industrias auxiliares y lo que representan las primera materias en sus diversos derivados; el carbón, las grasas, bencinas y demás elementos necesarios para los barcos, sumando todo ello, puede calcularse en más de TRES MIL MILLONES DE PESETAS ANUALES»

La simple exposición de estas cifras, que el lector puede comparar con las referentes a la producción carbonera, basta para

hacer comprender la exactitud de la aseveración nuestra de que la industria pesquera ocupa el segundo lugar en la Economía Nacional, inmediatamente después de la Agrícolas, sin que nadie pueda rebatírnosla razonablemente.»

* * *

Pero, pensaréis, ¿es que sólo existen los armadores de vapores de altura, los grandes industriales pesqueros? No. También existen los pequeños, los humildes, los armadores de los vaporcitos de pesca. También existen éstos, a quienes, quizás con mayor motivo, deben de llegar asimismo los beneficios que defendemos en los grandes.

También los vaporcitos de pesca deben gozar, a mi entender, del carbón inglés exento de derechos arancelarios. También ellos, con su esfuerzo diario y constante, contribuyen al florecimiento de la riqueza de la industria pesquera española, y por lo mismo que son los más humildes, los más pequeños, merecen mis más ardientes simpatías y quiero para ellos los mayores bienes.

No sólo defendiendo lo ya existente, la permanencia de este régimen de favor para los armadores de vapores de pesca de altura en cuanto a los carbones (única gracia que, en largos años de batallar, se ha logrado del Estado) sino que preconizo, que propugno vehementemente la extensión de la mejora a todos los pescadores que utilizan este combustible para mover sus embarcaciones. A todos, en mayor o menor medida, les llegará la economía.

¿Quiere esto decir que yo desee, que nosotros deseemos la ruina de la industria hullera española? No, ni mucho menos. La producción hullera española no sufre lo más mínimo porque los vapores pesqueros no quemen en sus hogares carbón nacional. Ocurriría esto cuando la producción carbonífera fuese lo suficientemente capaz para cubrir todas las necesidades del país. Pero ya sabéis que no es así, que hay un déficit de un millón de toneladas, entre lo que nuestras minas de carbón producen y lo que

España necesita. De modo que, aun dejando de consumir carbón español todos los barcos pesqueros de nuestros puertos, todavía no darían a basto las minas de carbón españolas a las demandas del mercado nacional.

* * *

Voy a terminar, señores, porque este escrito que yo pensaba hacer sucinto, se va haciendo excesivamente largo. Lo fundamental está expuesto. Ya sólo me resta someter a vuestra consideración, las conclusiones que, a mi juicio, cabe proponer a la Asamblea. Son estas:

1.^a La Asamblea de Pesca Marítima Vasca, considera su deber solicitar del Poder Público, el mantenimiento íntegro del régimen actual de depósitos flotantes de carbón, y de depósitos terrestres en aquellos puertos donde sus condiciones especiales no permitiesen los primeros, oponiéndose, por tanto, resueltamente, a que prospere la petición de los mineros carboneros.

2.^a Como consecuencia de la anterior conclusión, y con mayor viveza, pues le afecta más directamente, la Asamblea de Pesca Marítima Vasca combate la conclusión sexta del Congreso Nacional de Minería, sección segunda, en la que se pide del Estado la derogación de la real orden del seis de noviembre de 1921, por la cual se concede a los vapores pesqueros el derecho a suministrarse de carbón en dichos depósitos flotantes, equiparándolos a los vapores de navegación de altura.

Y 3.^a Asimismo, es deseo de la Asamblea, que el Estado extienda los beneficios del carbón extranjero libre de derechos arancelarios a los pescadores costeros, que utilicen embarcaciones movidas a vapor.

Esto es, señores asambleístas, cuanto sobre el tema de «El carbón y la industria pesquera», se me ocurre deciros.