Comunicación del Interior.

LAS EXPORTACIONES

Comunicacion a la Seccion Economica del Congreso Vasco Mundial

Nº 8

por

Javier Echenique (pseudónimo)

Bilbao Junio de 1956

Respetuosos Comunicantes Sres. Jurados y demás.

"LAS EXPORTACIONES"

Por Javier Echenique

(Bilbao)

Comienza el comunicante por señalar que el Estatuto podía permitir alguna corta intervención al País autónomo, pues que el art. 15 de la Constitución le confiere facultades ejecutivas en materia de legislación mercantil y reserva al Estado central la alta inspección para garantir la ejecución de los tratados internacionales.

De los arts. 1, 2, 6, 8 y 12 del Estatuto Vasco se derivan facultades para los poderes autónomos, que pueden jugar en favor de las exportaciones.

Pero nada de esto se halla en vigor.

Con todo, el Estado franquista ha tenido que reconocer realidades económicas que por lo que atañe a Vizcaya se concretan en la cuenta combinada de la Cámara Minera de Vizcaya que se refiere a las exportaciones de mineral de hierro, en la operación C.P.3. sobre las de conservas de pescado y en la creación de la Dirección Regional del Ministerio de Comercio establecida en Bilbao.

Las exportaciones de Bilbao y sus producciones debieran "haberse multiplicado por varios enteros" si fuera verdad como pretenden las publicaciones oficiales que los pilares de la economía vizcaina (siderurgia, minas, marina mercante) "llevan una marcha muy próspera".

El comunicante señala los males que la política del Estado le ha traído por no consentirle "mayor libertad de movimientos que le hubiera permitido aprovechar las posibilidades que su crédito internacionnal le otorga". Esa política del Estado (Avilés , el INI, Madrid "puerto de mar", inhabilitación de los hombres que crearon los negocios vascos, emigración de capitales de los poderosos el régimen, envejecimiento y no renovación de la flota mercante) desmiente las afirmaciones oficiales.

La cuenta de exportación de mineral con las importaciones que ha cubierto "han permitido reanudar el trabajo de minas que llevaban en el sur de España paralizadas 15 y 20 años" "dice un informe oficial. "Los desastres de la guerra los paga de tal manera la economía de Vizcaya".

Detalla las exportaciones en la operación C.P.3. cuyas cifras "una política de producción y de comercio adecuadas podría multiplicarlas por varios enteros sin excesiva dificultad". Pero como dijo D. Antonio Maura "en Madrid no se ve el mar".

El otro convepto de exportaciones de Bilbao es el vino de Rioja, cuya vinculación con la Economía y con la Historia de Vizcaya subraya el comunicante.

LAS EXPORTACIONES

Comunicacion a la Sec. Ecomomica del C.M.V.

por
Javier Echenique

Los problemas de comercio exterior no dependen de ningún género de jurisdicción vasca. Tampoco dentro del régimen autonomico establecido en el Estatuto de 1936 existía aquella dependencia legal extricta, ya que el ~~regimen~~ sistema arancelario, los tratados de comercio, la libre circulacion de mercancias, ~~el sistema monetario,~~ la moneda, la ordenacion bancaria, el comercio de armas, la representación consular y toda clase de relaciones internacionales, dependían del Gobierno central, con arreglo a lo dispuesto en el articulo 14 de la Constitucion de 1.931. Pero, ya en aquel cuerpo legal se admitía la participación de los paises autonomos que pudieran ser reconocidos con aplicación de sus preceptos, en las actividades de orden economico, tanto en la esfera interior como en la internacional. El articulo 11, al establecer los motivos por los que pudiera constituirse un Pais Autonomo, ~~dentro del Estado,~~ se fija para ello en la comunidad de intereses y caracteristicas historicas, culturales y "economicas", afirmando como esencia juridica de dicha ~~Pais autonomo,~~ autonomia, no la "descentralizacion administrativa" que ~~entendia,~~ auspiciaba en algunas veces sus gestores aunque nunca practicó en su vida constitucional la monarquia, sino la de orden politico, social y economico inherente a un "nucleo politico-administrativo"; y el articulo 15 otorga al Pais autonomo así constituido el Poder Ejecutivo en legislacion mercantil y reserva al Estado central la alta inspeccion para garantizar el cumplimiento de los tratados internacionales, lo cual presupone ya la posible participación del pais en las aplicaciones reguladas por tales instrumentos.

En aplicación de aquellos preceptos, el Estatuto vasco en su art. 1 afirma los "derechos politicos" del Pais autonomo ; en el art. 2 ~~otor-~~

reconoce como de su competencia la socialización de empresas economicas, las Corporaciones oficiales economicas y profesionales de toda clase, los organismos emisores de crédito corporativo, los establecimientos de contratación de mercancias, las comunicaciones por tierra, mar y aire, con determinadas limitaciones, y el turismo; el art. 6 le reconoce Poderes ejecutivos para la aplicación de Tratados internacionales, bajo la alta inspeccion del Estado; el art. 8 le otorga iguales facultades sobre el régimen minero, las comunicaciones reservadas al Estado, seguros, socialización de empresas economicas, marina mercante y personal maritimo, aviación civil y radio-difusión; y el art. 12 faculta al Pais para adoptar el régimen fiscal que tenga por conveniente, habiendo desaparecido de su texto la limitación consignada en el art. 17 del Estatuto de Cataluña, que prohibe acudir al crédito exterior sin autorización del Parlamento de la Republica.

Mas, nada de eso se halla hoy en vigor. El País vasco, como tal, no existe para el Estado, ante el cual, hay cuatro provincias, Vizcaya, Guipuzcoa, Alava y Navarra, estas dos últimas con régimen aforado, las dos primeras con la misma categoría jurídica y significación administrativa que Cuenca o Albacete. Esta es la situación legal ante el régimen constituido. Lo que nosotros vamos a ver es la situación real en que se desenvuelven nuestras economias en cuanto afecta al comercio exterior. Tomaremos por base estadistica la de Vizcaya, que es la que conocemos mejor. Examinando sus cifras podemos pensar cuál seria la situación economica vasca en el caso de gozar de libres movimientos economicos, y aun en el supuesto de que tan solo dispusieramos de las facultades reconocidas a Euzkadi en el Estatuto.

Es indudable que, entre los factores que denotan el desarrollo economico de un país se encuentra su comercio exterior. Hasta el propio Estado centralista y totalitario actual lo reconoce así, al crear la Cuenta Com-

binada de la Camara Minera de Vizcaya para la exportación de mineral de hierro y ~~xxxxx~~ al autorizar la Operacion C.C.3. referida a las exportaciones de pescado de la costa cantabrica cuyas aguas baña el Golfo de Vizcaya. La Delegación Regional del Ministerio de Comercio creada al efecto, que los partidarios del régimen reclaman como una gracia, no es mas que el ~~un~~ obligado reconocimiento ~~hecho a una~~ de la realidad economica y de la potencialidad comercial de nuestro pais.

Vizcaya exporta, principalmente, mineral de hierro, conservas y salazones de pescado, vino de Rioja, parte de la produccion riojana de conservas, y tablero contrachapeado. Ha comenzado la exportación de productos químicos, aunque esta industria se halle aun en embrión. Las publicaciones oficiales dicen que "tanto la siderurgia como los negocios mineros y navieros, verdaderos pilares de la economía vizcaina, sin olvidar el cada vez mas importante ramo de química, llevan una marcha muy prospera." Nosotros sentimos no opinar de la misma manera. En el periodo constituyente del mundo que, en su aspecto economico, estamos viviendo a partir del término de la gran guerra, Bilbao debiera haber multiplicado por varios enteros el porcentaje de las producciones y exportaciones. Le ha faltado una politica adecuada, con mayor libertad de movimientos, que le hubiera ~~dado~~ permitido aprovechar las posibilidades que su crédito internacional le otorga. ?Es que acaso, no vemos desde Bilbao erigirse Aviles para combatir nuestra economia? ?Es que el I.N.I. no puede definirse como un instrumento puesto en manos del Estado totalitario para hacer politica discriminatoria? ?Es que no ~~contemplamos~~ estamos viendo esas industrias que se levantan por el I.N.I., apoyadas sobre la economía del Estado, en zonas sin tradicion industrial, sin obreros, sin ambiente y sin futuro economico, ~~sin~~ su otro designio que el de establecer una competencia inmoral y ruinosa para los paises activos, industrialeS y economicamente preparados? ?Es que no contemplamos como "Madrid" se convierte en ~~xxxxxxxxxx~~ "el puerto de mar" donde se domicilian las ~~xx~~

Corporaciones armadoras de buques "financiadas" por el Estado? ?Es que alguien ignora que, en nuestras propias empresas, las que nos dieron provecho y honor, han sido sustituidos los hombres que las forjaron, por aquellos otros que se prestan a quemar incienso ante los idolos puestos hoy en el poder? ?Es que es un secreto para alguien, que los hombres que, al amparo del regimen medran, se cuidan más de incrementar sus haberes en el extranjero que de renovar el utillaje economico de tal manera y magnitud? ?Es que puede contemplarse sin amargura el ver que la flota vasca, que significaba el cincuenta por ciento del total de la flota civil del Estado y el noventa por ciento de su flota tramp, se encuentra en franco descenso, con unidades que hace muchos años debieron haber sido desguazadas y cuyas frecuentes averías en puertos extranjeros nos llenan de desprestigio? ¡Pues entonces!

4.263.090 toneladas de mineral de hierro fueron exportadas en 1955, con un valor de 800.385.324 pesetas. Con el importe de esas divisas, aparte las que escapan al control merced al favor oficial, al través de la Cuenta Combinada de la Camara Minera de Vizcaya, se obtiene maquinaria para las instalaciones del I.N.I. con destino a las minas de carbon, a la siderurgia, a las fabricas de fertilizantes, cementos y otras ramas, situadas fuera de la tierra vasca en su inmensa mayoria, y algunas de ellas, como la de Aviles, destinada a combatirla.

Las grandes factorias que actúan y se mueven en el área de Bilbao en relación directa con el mineral de hierro son Altos Hornos, Duro Felguera, Empresa Nacional Siderurgica, Fabrica de Mieres, Santa Barbara, Patricio Echeverria, Nueva Montana Quijano, S.A. Echeverria, y Basconia. Esas y otras menos importantes, desarrolan su gestión en la exportacion del mineral. Las importaciones cubiertas con aquella exportacion, -leemos en un informe oficial-, "han permitido reanudar el trabajo de minas que llevaban en el Sur de España paralizadas 15 y 20 años". Los desastres de la guerra los paga de tal manera la economía de Vizcaya.

La maquinaria adquirida merced a la exportación de mineral lo ha sido en Alemania, Inglaterra, Suiza, Francia, Holanda, Belgica e Italia, que son los paises importadores principales.

A partir de la Operación C.P.3., la exportación de conservas de pescado aumenta en los numeros siguientes:

1952, desde el	12 de Julio,	17.248.292,86 pts	totalizado en Dols.630.074,
1953		21.246.863,37 "	" 776.141
1954		25.810.143,58 "	" 762.823
1955		29.661.213,82 "	" 876.642

Están incluidos en esta exportacion el bonito en aceite, los filetes de anchoa y el bonito al natural preparado al agua y enviado a Estados Unidos donde se le denomina "albakora", que ciertamente no es nombre de raiz anglosajona. Los paises que importan "albakora" en Estados Unidos son Japon y Euzkadi. Bilbao dio comienzo a la exportacion en 1955 dentro de la operacion C.P.3. ~~Hasta la fecha,~~ Norteamerica está dispuesta a recibir toda la produccion de Albakora que se le facture. Esta pasa ya de los cinco millones y medio de pesetas. Los mejores compradores de filetes de anchoa son Alemania, Italia y Norteamerica. Su producción tiene la ventaja de orden social que supone el trabajo continuo, sin interrupciones, que ofrece a los obreros que elaboran el producto durante todo el año. Cerca de once millones y medio registra la exportación de filetes durante el año 1955, con aumento de cuatro millones sobre el año anterior. En cambio el bonito en aceite ha bajado en cuatro millones de pts, a causa de la mala costera. La anchoa en salazón alcanza en su exportación la cifra de sesenta millones de pesetas, elaboradas en trescientas fabricas sitas en la costa vasca, Santander y Asturias. Sin embargo, todas estas cifras, tal vez con excepción de la última, son notoriamente modestas e insignificantes. Una politica de producción y de comercio adecuadas podria multiplicarlas por varios enteros sin excesiva dificul-

tad. Lo que sucede es que esa politica hay que hacerla desde Madrid, y en Madrid, en frase de Don Antonio Maura, no se ve el mar.

Producto tipicamente exportado por Bilbao es el vino de Rioja. El ano 1954 ese comercio arrojó la cifra de 35.622.178,00 pesetas, mejorada al año siguiente, en que alcanzó 40.657.899,00 pts. Su exportacion se hace a los mercados de Europa y America. Las ultimas adquisiciones han sido Belgica, Suiza y Brasil. En Belgica se ha aprovechado el convenio vigente, que permite la compra sin limitacion alguna, sin otra condicion que el cumplimiento de la Cuenta Pajarera. En Suecia se ha utilizado su cuenta especial para la colocacion del vino. Brasil, al reducir sus tarifas aduaneras, ha mejorado su mercado, hasta el punto de hacer posible la absorcion de toda la produccion de Rioja.

El vino Rioja comenzó a entrar en Bilbao por la carretera de Miranda. Su primera repercusion fue la de obligar a descepar numerosas vinas vizcainas, notoriamente encartadas, pues que el vino Rioja es mas alcoholizado que el chacolí. El hecho fue invocado por la Cámara de Comercio, la Diputación y el Ayuntamiento de Logrono cuando en 1931 y 1932 propusieron la inclusión de aquella provincia dentro del territorio autonomo gobernado por el Estatuto vasco, aduciendo ademas la toponimia y patronimia vasca del pais y la historia que vincula a la Rioja con la Corona de Navarra hasta que, a consecuencia del laudo britanico de fines del siglo XII, quedo unida a Castilla. Hoy, la presencia de los productos riojanos en el mercado y el puerto de Bilbao es tan notoria como la presencia de los intereses vascos en la Rioja.

Creemos haber dado una idea de lo que es el comercio exterior realizado desde el puerto de Bilbao. No ocultamos la pobreza de las cifras recogidas. Queremos abrigar la esperanza de que, el día en que el pais sea dueño de sus destinos y esté gobernado por sus naturales dentro de un régimen autonomico, estas cifras podrán ser notoriamente mejoradas.

Bilbao Junio de 1956

Javier Echenique

Comercial 2

DELEGACION PROVINCIAL DE SINDICATOS

VIZCAYA

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL

Ponencia: COMERCIO EXTERIOR

Ponente:
D. PEDRO GALBIS MORPHY
DELEGADO REGIONAL DE COMERCIO EN BILBAO

Bilbao, 1956

Uno de los factores, quizás el principal, del desarrollo económico de un país o de una región, es un comercio exterior activo.

España, en donde las cuestiones económicas interesan gracias a una evolución psicológica que nos ha hecho apreciar en lo que vale el factor económico, tan ligado con los intereses totales de la Nación, llegará, gracias a un esfuerzo consciente, a nivelar en lo posible las grandes partidas de importación y exportación, consiguiendo que éstas alcancen un gran volumen, no sólo por razón natural y como exponente de un aumento de producción, sino también conduciendo esta marcha progresiva con una sabia política comercial.

Vizcaya, una de las provincias más ricas y prósperas de España, contribuye en gran parte a nuestro auge económico y aunque es indudable que en la evaluación de su riqueza industrial debe ser su primer capítulo, también su comercio con el exterior tiene aspectos de mucho interés y es de notar cómo la atención del Estado sobre esta provincia se ha traducido en cuanto a su comercio, en regímenes especiales con la creación de la Cuenta Combinada de la Cámara Minera de Vizcaya para la exportación de mineral de hierro nacional y en el de la Operación C. C. 3., que resume las exportaciones de conservas de pescado de una zona costera comprendida entre el Bidasoa y los límites de Galicia.

La creación de una Delegación Regional del Ministerio de Comercio ha venido a completar una serie de disposiciones demostrativas del interés oficial sobre esta privilegiada zona económica. Vizcaya aporta al comercio exterior una actividad creciente muy notable ya en el último año transcurrido, pudiendo asegurarse que, en las materias en que es competente esta Delegación, ofrece en el año actual análogas o mejores perspectivas que en el de 1955.

Los grandes capítulos de exportación vizcaína son el mineral de hierro, las conservas y salazones de pescado, el vino de Rioja, parte de la producción riojana de conservas vegetales y cárnicas y alguna mercancía especial como el tablero contrachapeado.

El incipiente desarrollo de la industria química local empieza también a cifrarse en divisas producidas.

Las publicaciones especiales sobre el último ejercicio económico afirman que «tanto la siderurgia como los negocios mineros y navieros, verdaderos pilares de la economía regional, sin olvidar el cada vez más importante ramo de la química, llevan una marcha muy próspera» y creo de interés reflejar en esta Ponencia de qué manera la técnica de los organismos oficiales ha contribuído a tan brillantes resultados.

Las exportaciones de mineral de hierro autorizadas en el año 1955 alcanzan cifras que los entendidos deben considerar como extraordinarias, se elevaron a 4.263.090 toneladas, por un valor de 800.385.324,00 pesetas, según la traducción de las correspondientes divisas, aumento considerable sobre las cifras de los años anteriores, que a partir de 1952 pueden calcularse entre los dos millones o dos millones y medio de toneladas. Mejores perspectivas aun, como se ha dicho, se presentan para la actual campaña.

Sabido es que España no cuenta actualmente con los suficientes Altos Hornos que le permitan elaborar su total producción, pero este mineral de exportación que Europa

necesita para su industria, y aún para su reconstrucción, es de calidad inferior y es en el extranjero, en donde puede beneficiarse, contra esta exportación que el mercado interior no puede absorber y, por medio de la Cuenta Combinada de la Cámara Minera de Vizcaya, se consigue una importación de interés transcendente para la industria nacional que se sirve, previos los continuos informes del Ministerio de la Industria, de la maquinaria, de las manufacturas y utensilios destinados a las minas de hierro, a las minas de carbón, a la siderurgia, a la fabricación de fertilizantes, a la de cementos y aún a otras ramas industriales cuya sola enumeración pone de relieve el gran servicio prestado por el funcionamiento del régimen especial.

Muy larga sería la relación de las fábricas o firmas dentro de cualquier sector industrial de los enunciados, pero la mención de los Altos Hornos de Vizcaya, de la Duro Felguera, de la Empresa Nacional Siderúrgica, de la Fábrica de Mieres, de Santa Bárbara, de Patricio Echevarría, de Nueva Montaña Quijano, de S. A. Echevarría, S. A. Basconia, entre otras, pondrá más de relieve el gran servicio prestado por la exportación de mineral en su contrapartida de importación.

Estas importaciones, repartidas por el ámbito nacional, han permitido reanudar el trabajo de minas que llevaban en el Sur de España paralizadas 15 y 20 años.

El estímulo recibido por las industrias ha contribuído al aumento de la producción, objetivo permanente de nuestro Gobierno que con satisfacción ha podido proclamar los resultados conseguidos últimamente.

Si de los Sectores de la Industria Nacional abastecidos y dentro de ellos de las firmas beneficiarias se pasa a las mercancías de importación, asombra la escala de productos que necesita la industria moderna para su perfecto utillaje, proporcionadas por Alemania, Inglaterra, Suiza, Francia, Holanda, Bélgica e Italia, principales importadores de nuestro mineral de hierro.

En tanto el Estado lleve a cabo sus conocidos esfuerzos por nuestra autonomía en la siderurgia hay que subrayar la importante y benéfica labor llevada a cabo por la Cuenta Combinada de la Cámara Minera de Vizcaya, enlazada con los órganos técnicos de la Administración Central.

Otro renglón de gran interés en las exportaciones de Vizcaya es el referente a las conservas de pescado y salazones.

Desde la creación de la Operación C. P. 3., la exportación aumenta de año en año conforme a los datos siguientes:

EXPORTACIONES AUTORIZADAS DE CONSERVAS DE PESCADO

	Pesetas	Totalizado en dólares
Año de 1952 (desde 12 Julio). .	17.248.292,86	630.074,62
Año de 1953	21.246.863,37	776.141,12
Año de 1954	25.810.143,58	762.823,81
Año de 1955	29.661.213,82	876.642,93

Dentro de la producción total de conservas hay productos de mayor interés; éstos son el bonito en aceite y los filetes de anchoa, unido a ellos hay otro producto cuya enorme importancia empieza a destacarse: el bonito al natural o preparado al agua, destinado a los Estados Uni-

dos, en donde se le llama de un modo parecido a como en esta zona se le denomina «albacora», y que, si no me equivoco, tendrá su origen en el léxico de los pescadores del Norte.

De esta mercancía, Norteamérica compra cantidades prácticamente sin límite al Japón y nuestro país, que elabora la mejor calidad conocida, ha empezado a exportar en 1955, dentro de la C. P. 3., hasta más de cinco millones y medio de pesetas. Si se abre este mercado ¡qué gran fuente de trabajo y riqueza se conseguirá para la costa cantábrica!, que contando con el mercado norteamericano para la colocación de su pesca típica, enjugaría pérdidas y dificultades.

Al filete de anchoa en aceite se le han abierto en 1955 mayores perspectivas; tanto en el mercado nacional como en el extranjero, aumentan sus compras en proporciones cada vez más considerables, que se hacen notar en la actual campaña. Sobre todo en Alemania, Italia y Estados Unidos son, desde la última campaña, mejores compradores. Esta mercancía, también la de mejor calidad conocida, une a su interés económico, pues produce más divisas que iguales cantidades de salazón, un gran interés social porque da trabajo durante todo el año a los operarios o familia de los pescadores, sin las interrupciones obligadas de otras preparaciones.

Once millones doscientas noventa y cinco mil cuatrocientas sesenta y nueve pesetas registra la exportación de filetes en 1955, cuatro millones de pesetas más que en el año anterior, pero estas cifras son verdaderamente modestas en relación con las que han de alcanzar en años sucesivos, gracias a la continua y creciente demanda exterior.

El bonito en aceite refleja un descenso en la exportación de cuatro millones de pesetas, debido al fallo de la pesca en la última costera.

El total de licencias autorizadas a través de la Operación C. P. 3. en el año 1955, suma un volumen superior al autorizado en 1954, según los datos ya consignados y según el detalle recogido en la Memoria de la Operación C. P. 3., editada por esta Delegación.

Otro capítulo productor de divisas y cuya elaboración ocupa activamente a la zona cantábrica, con exclusión de otras zonas pesqueras nacionales y por encima de cualquier zona pesqueza en el extranjero, es la anchoa en salazón. Ultimamente las cifras de exportación alcanzan hasta sesenta millones de pesetas anuales, que, unidas a las producidas por las conservas, colocan al Norte de España a la cabeza de las regiones exportadoras

Una idea del interés de estas elaboraciones nos la da el número de fábricas de las cuatro provincias del litoral, Guipúzcoa, Vizcaya Santander y Asturias, éste llega a 300.

El Estado ampara la vida en estas factorías buscando soluciones a los problemas de expansión de la anchoa en salazón en los mercados extranjeros, ampliando con regímenes especiales las cantidades que figuran en el Convenio con Italia, que es el principal mercado, y buscando en otros países, por medio de la Operación C. P. 3., entrada para esta mercancía, tan enlazada con los intereses del pescador y de las numerosas firmas que la elaboran.

La anchoa del Norte, de calidad inmejorable, como toda la pesca de esta zona privilegiada, no tiene más defecto que la abundancia en algunas costeras, pero la angustia que produce su exceso en algunos años acaba por encon-

trar solución gracias a su calidad que la hace tan apetecible en sus mercados tradicionales; el productor mejor preparado va orientando, por otra parte, su elaboración hacia el filete que, como ya se dijo, es más remunerador y da más trabajo.

La Rioja ha escogido tradicionalmente el puerto de Bilbao para la exportación de su vino, por ello, aparte de algunas partidas que salen por San Sebastián, la Delegación Regional del Ministerio de Comercio de Vizcaya recoge las datos estadísticos de este comercio, después de autorizar las correspondientes licencias.

Durante el año 1955 se refleja una total exportación de divisas traducidas en pesetas de 40.657.899,00 contra pesetas 35.622.178,00 del año 1954.

Sabido es que contra la importación de vino se dictan medidas que tan difícil hacen su acceso para su consumo en el exterior. Pese a esto, en Europa y América, que son los grandes consumidores, este vino selecto aprovecha cualquier coyuntura para proclamar sus excelencias. Bélgica, Suiza y el Brasil han sido sus últimas conquistas. En Bélgica se aprovecharon las especiales condiciones de su Convenio, pues este país nos vende sin limitación alguna y también compra sin más condiciones que las del cumplimiento de la Cuenta Pajarera. En Suecia se ha compensado el vino con su Cuenta Especial, y en el Brasil, con la última reducción de sus tarifas aduaneras, ha mejorado su mercado, que ofrece inmejorables condiciones para absorver la total producción riojana de vinos selectos de cosecha y un campo sin límites para los vinos más seleccionados.

Bilbao, abril de 1956.

Comunicaciones del Interior

Facerias Pirenaicas.

Comunicacion al C. M. V. (nº 22 de Cultura)

Javier Goñi (pseudónimo)

Pamplona Julio 1956

Respétense las cursivas del Sr. Trigo y mío.

Facerial Pisemarcal
Sec. Econ. Social nº 12
Sec. Cultural nº 22

Javier Goñi

Facerias Pirenaicas

Comunicacion al Congreso Mundial Vasco

por Javier Goñi.

Las facerias pirenaicas se denominan hoy "facerias internacionales" y en efecto lo son, en cuanto que, están trazadas en los límites y sobre el territorio de dos Estados vecinos, hallandose reguladas por disposiciones que, a la luz del derecho, entrañan caracter juridico internacional. Sin embargo, la verdad es que, tales facerias no son mas que recuerdos de vida común del pueblo asentado en ambos lados del Pirineo, que si es límite para Francia y España, es columna vertebral para el pueblo vasco, en especial para Navarra, cuyo territorio se extiende a ambos lados de aquel partido entre los dos Estados. Los convenios sobre facerias son pues para los vascos de la misma condicion espiritual e historica que los que regularon durante siglos la navegación entre los puertos vascos situados al Sur y al Norte del Bidasoa.

El estudio sinoptico mas reciente que nonocemos sobre esta materia es el publicado por Don Victor Fairen Guillen en el cuarto trimestre de 1955, numero 61 de la revista "Principe de Viana" de Pamplona, que sería completo si, al relacionar las diversas facerías, estudiara la filosofía que encierran, investigando la real significación que, al ser establecidas, tuvieron.

La faceria, "patzeria", dice Fairen, "envuelve la significación de una figura juridica, de origen...contractual, referente al disfrute combinado de pastos de dos o mas pueblos o valles por los rebaños de cada uno de los contratantes" Las turbaciones historicas fueron modificando la primitiva significación de las facerías, o al menos su aspecto aparencial. Entre los motivos que, el curso de los siglos llevó a aquella evolución, menciona el citado autor "múltiples convenciones de tipo poli-

tico y economico-juridico, regulación de homenajes y regimenes comunes, evitación de guerras mediante neutralización de territorios, establecimiento de treguas obligadas,...derechos de pasaje, potaje, ferias... mercados...,y el aprovechamiento de los pastos en ambas vertientes del Pirineo". "Las facerias, según Fairen, fueron tratados internacionales de contenido politico fijado por las comunidades soberanas...Y hoy dia, lo que antaño fueron cláusulas economicas subsiguientes a un tratado de paz, han pasado, como resultado de la absorción centralista de los poderes estatales, a ser, a determinar su contenido." Hoy pues,"la facería internacional puede suponer un convenio franco-español de contenido localizado geograficamente entre los fronterizos,...regulado juridicamente, pero no solo relativo a los pastos". "Las hay...en cuanto a aguas, cultivos, pasos, pesca, etc. Pero en donde mejor se ha recogido lo que restaba de la esencia de los antiguos pactos faceros o pazeros, es en materia de derechos de pastos en terreno ajeno, de los franceses en territorio español y a la reciproca".

Las facerias pirenaicas no son exclusivas de la tierra vasca, aunque es en ella donde aparecen con mayor intensidad y propio caracter. Están extendidas a lo largo de la frontera pirenaica, en toda la anchura de los territorios ocupados por los pueblos franco-cantabricos progenitores de los vascos. De manera singular se dan entre el Golfo de Vizcaya y Andorra, hasta donde se proyectó el solar de la Corona de Navarra antes de que el testamento de Sancho el Mayor diera nacimiento al reino de Aragon. A su interpretacion por Ramiro I, su hijo bastardo, este respecto se olvida con frecuencia que los Pirineos han comenzado a ser frontera el siglo XVI. Hasta aquella fecha los vascos y los catalanes se encontraban en formaciones politicas ocupando ambas vertientes; y en cuanto a Aragon, el preciso considerar un hecho que, por si mismo, es elocuente. El primer idioma romance que habló Aragon, el que sustituyó al euskera en las montañas Jacenses y al latín vulgar y al arabe en

las riberas del Ebro, fue el limusin hablado en la vertiente septentrional de aquel territorio. El castellano penetra en Aragon al propio tiempo que el Pirineo deja de ser columna vertebral para trocarse en frontera. El tema es de interés. Se halla bastante extendida entre autores serios la teoría según la cual, el país vasco norteño es una colonia del pais vasco peninsular, comenzada a formar con emigraciones provenientes del Sur, que atravesaron la cordillera bajo la presión de las armas visigodas en la secular lucha de estas contra los vascones. Ya sería conveniente que, quienes hoy mantengan aquella doctrina, antes de hacer sus conclusiones definitivas, estudien las facerías pirenaicas, su constitución y desarrollo anteriores a la formación de la frontera actual con las sangrientas mugas de su historia, que dice Campion. Para todos los efectos, incluso para la ratificación de aquel supuesto historico, en su caso, sería util el estudio, siempre que no se le de comienzo en la época de los tratados internacionales, del siglo XIX la mayor parte, sino que se proyecte al menos a los comienzos de la Edad Media, y hasta donde ello sea posible a la época romana, ya que es innecesario recordar que, para los romanos, tampoco los Pirineos eran frontera; como no lo fueron mas adelante para los árabes, detenidos en el curso de sus avances, no por la cordillera pirenaica, sino por las armas de Carlos Martel. Si hay algo que en tierra vasca presenta el panorama conjunto del Pirineo centro de vida y no frontera, es el Ducado de Vasconia, desde su formación hasta que su vida se subsume en Aquitania, Toulouse y Francia, dando lugar a la formación del reino de Navarra. Tal vez las batallas de Roncesvalles y la gesta de Inigo Aritza hayan de ser anotadas como primeros antecedentes anunciadores del futuro fronterizo que la historia tenía reservado a la gran cordillera.

La faceria, considerada exclusivamente en su concepción jurídico-pecuaria, entraña la significación de servidumbre de pastos en unos casos y de comunidad de pastos en otros. La primera es una doble servidumbre de contenidos reciprocos, que los pueblos fronterizos franceses denominan "servitude de soleil a soleil", ejercida sobre terrenos no deslindados. Cuando el deslinde se breviene, la servidumbre se transforma en comunidad, dando lugar a obligaciones reciprocas de compbicada variedad y dificil definicion juridica.

Una manera de facería la encontramos en las particiones de la Rada de Higuer y en los convenios internacionales sobre la Isla de los Faisanes. Entraña este concepto la referente a la pesca en el Bidasoa, regulada por el Acuerdo de 18 de Febrero de 1886 que aplicó el Tratado de 1856. La pesca del salmón aparece en su texto atendida con detalle y el art. 10 establece que el reloj de la Parroquia de Irun rige los cambios cada 24 horas y a mediodia.

Entre Sara, y Echalar y Vera existen numerosos tratados de facería. Citaremos de los primeros los de 19 de Octubre de 1754, 21 de Diciembre de 1782, 10 de Agosto de 1791, 16 de Septiembre de 1800, 20 de ctubre de 1818 y 15 de Julio de 1886, conservados en el Archivo de Sara.

El art. 14 del Tratado de 2 de Diciembre de 1856 regula las facerías quinquenales del Valle de Baztan con Sara, Saint Pee, Ainhoa, Itxasu, Ezpelette y Bidarray, para cuya aplicación se exige el requisito de la conformidad del Gobernador Civil de Navarra y del Prefecto de Bajos Pirineos. El territorio al que alcanza la facería es de cinco kms de fondo dentro de la frontera de ambos territorios, cuyos pastos se disfrutan en común de sol a sol, sin limitacion de cabezas de ganado, fuera del caballar y lo cabrio. La estadistica del Valle de Baztan daba para el 1.954-4.264 vacunos, de caballar no hay censo (habria de perjudicar excesivamente al contrabando), 26.244 lanares registrados (con grandes ocultaciones previstas),

87 de cabrio (y son demasiadas), 3.098 de cerda, 30 de mular (ganado este que las máquinas agricolas están retirando de las ferias y mercados, como de los campos), y 446 de asnal(también en franco declive conforme aumenta la riqueza del país). Las limitaciones de ganado caballar y de carneros son tradicionales. El plazo de sol a sol no es aplicable en algunes de los pactos, como por ejemplo el de Ainhoa-Baztan, que autoriza el pasto, tanto de día como de noche. Los guardas conservan jurisdicción dentro de su territorio respectivo. Sin embargo, el tratado de 1856 permite extender la jurisdiccion a todo el territorio de la facería, previo juramento prestado por los guardas ante las autoridades correspondientes. El sistema penal es peculiar y bastante complicado. El Consejo de Estado francés en sus Arrets de 11 de Febrero de 1916 y 21 de Nero de 1927 se declaró incompetente para conocer el alcance de la convención.

Otra facería es la estipulada por el Valle de Baztan con el de Baigorry, integrado por St.Etienne de Baigorry, Alduides, Urepel, Banca, Iruleguy, Ascarat, Lasse y Anhaux. Tiene parecido caracter a la anterior.

Los pastos de Quinto Real han dado lugar a multiples conflictos de todo orden. Quinto Real, en jurisdiccion de la Navarra peninsular, está situadp al Sur del Valle de Baigorry, en la Navarra norteña. En esos conflictos ha intervenido en reiteradas ocasiones el Tribunal Supremo de Madrid. El art. 15 y siguientes del Tratado de 2 de Diciembre de 1886 estableció una regulación especial con el fin de poner término a aquellas disensiones. En ~~este problema del~~ Quinto Real coinciden los problemas de pastos con los de la propiedad del suelo. Quinto Real (Erregerena, Legua Acotada, Changoa, La Cuestión) es un macizo montañoso del patrimonio de Navarra, atribuido a la Corona en el léxico de los documentos, de la manera como es atribuido

a la Corona Britanica un acorazado de la escuadra inglesa. Ello no obstante, al ser confeccionado por el cuerpo de Ingeniero de Montes al servicio del ~~Gobierno de Madrid~~ Estado el Catalogo de Montes públicos de la propiedad del ~~Estado~~ monte, la circunstancia de su denominacion como de monte realengos fué suficiente para que este macizo montañoso, asi como Urbasa, Andia, Enzia, Aralar y Aezcoa, fueran incluidos en aquel catalogo, como montes atribuidos al patrimonio del Estado español. Tal resolución creó un malestar en Navarra y una situación de litigio que se ha resuelto por transacción. Urbasa, Andia, Enzia, Aralar y Aezcoa han pasado en administración a la Diputación, mientras que Quinto Real, Erreguerena, Legua Acotada, Changoa y La Cuestión, quedaron en administración directa del Estado. Una de estas incidencias llevó a los Valles de Baztan y Erro a mantener ante el Tribunal Supremo de Madrid que Quinto Real no era territorio español. ~~El~~ continua patrimonio del Estado. El Tribunal Supremo resolvió en sentencia del 13 de Noviembre de 1877 contra la pretensión de los dos Valles navarros.

Baigorry tiene adquiridos derechos al goce exclusivo y perpetuo de los pastos de la faceria de Alduides pagando anualmente la cantidad de 2.750.000 francos de arrendamiento. El tratado de 1856 en su art. 15 otorga a Baigorry el disfrute de esos pastos en zona demarcada por las cumbres de Beorzubustan, Urisburu, Urtiaga, Adi, Odia, Iterumburu, Sorogaina, Arcoleta, Berascoinzar, Curuchespila, Bustarcortemendia, Lindusmunua, é Izpegui, con una extension territorial de 2.500 Hectareas. El ~~ganado del~~ Valle de Baigorry que disfruta de estos pastos tiene, según la estadistica del Valle de Baztan, 6.925 habitantes, con 1.730 vacunos, 920 equinos, 40.400 ovinos y 1.300 porcinos.

Los naturales de los valles afectados dan mientras pueden escasa importancia a las fórmulas estatales y a sus decisiones. Cuando en 1945 el Gobierno

francés cerró la frontera, los baigorrianos no se enteraron y sus pastores y ganados continuaron disfrutando de los pastos enclavados dentro del territorio español, como si nada hubiera pasado. Los autores discuten si esta faceria corresponde a las obligaciones jurídicas denominadas comunidad, servidumbre, censo o es una figura atipica. Vamos a dejarles el honor de profundizar en tan sugestivos temas.

El anejo segundo del Tratado de 1956 reconoce la situación de "compascuidad en la vertiente meridional del Pais Quinto", con comunidad de dia y de noche de pastos para los rebaños de Baigurry, Baztan y Erro por quince años, con derecho a utilizar leña para consumo de los pastores y maderas para cabañas y corrales. Esta facería se extinguió porque los valles de Erro y Baztan perdieron el derecho de pastos que arrendaban al de Baigorry, habiendose "redimido esa servidumbre" por el Estado español en virtud de escritura pública otorgada en Elizondo el dia 11 de Agosto de 1919. Para llegar a esta "redención" escriturada, el Estado, con finalidad de repoblación forestal, sometió previamente a los usuarios del derecho de pastos a un sistema de sanciones que hizo practicamente imposible el ejercicio de aquel derecho. Los Valles de Baigorry y Valcarlos tenían establecidas varias facerías por convenio verbal no reducido a escrito y transmitido por tradición. El Acta Adicional al Tratado de 1856 en su articulo cuarto estableció una faja dicha "neutral" de 500 metros a ambos lados de la frontera. Al amparo del art. 14 de dicho Tratado, quedaron vigentes entre los dos valles facerias quinquenales sobre los pastos de dicha faja neutral, de Mayo a Diciembre, de sol a sol para el ganado lanar, y de dia y noche para el caballar y vacuno.

Existe además una servidumbre de paso de ganados por los valles de Baztan, Erro, Burguete y Roncesvalles, firmando los alcaldes respectivos el pase correspondiente, que es de renovación anual.

La facería entre los Valles de Aezcoa y Cize fue recogida asi mismo por el Tratado de 2 de Diciembre de 1856. Como antecedentes de esta facería pueden anotarse el acuerdo de 1.507, anterior a la incorporación de la Corona de la Navarra peninsular a la de Castilla, cuando ambos valles formaban parte del mismo reino, referente a los derechos inherentes a los pueblos congozantes sobre la selva del Irati; y el de 25 de Octubre de 1536 entre Zuberoa y Aezcoa. La línea fronteriza ha sufrido en aquella zona diversas vicisitudes. Las facerías sobre el Irati se han extinguido. La Convención suscrita el 13 de Agosto de 1556 en Pesaldea (Iriburieta) por los valles de Aezcoa y Cize estipulaba la continuación de la compascuidad de pastos disfrutados con ganados propios de sol a sol./ El Valle de Aezcoa está compuesto de los pueblos de Garralda, Aria, Orbara, Orbaiceta, Villanueva, Abaurrea alta, Abaurrea baja, Garayoa y Aribe. El de Cize lo integran St. Jean de Pied de Port, Uhart-Cize, St. Jean le Vieux, Ahaxe, Aincille, Aincille-Mongoles, Arneguy, Bussumaritz, Bustinee, Caro, Esterencuby, Ispeere, Jaxu, Lacarre, Behorleguy, Lecumberry, Gamarshe, Mendive, Saint Michel y Subescun. La facería se extiende desde Iriburieta, muga 205, hasta la desembocadura del Ugatzaguia en el Egorga. Mide 4.500 hectareas al Sur de la frontera y 1.700 al Norte. Está sometida a renovaciones quinquenales. La última, suscrita el 22 de Noviembre de 1951, autoriza a pastar y pernoctar con los ganados, con lo cual, estos valles han desconocido los términos del Tratado de 1856, cuyo anejo tercero establece los pactos "de sol a sol". El ganado es limitado y el plazo de pastos se extiende de Mayo a Diciembre. Esta facería resistio a la guerra mundial y a la ocupación alemana del territorio del Norte de la frontera.

En el Valle del Irati se halla la facería "Malgorra-Chipia", de aprovechamiento común para los ganados de Salazar y Zube-

roa. No se halla recogida en el Tratado de 1856, mencionandose no obstante su existencia al describir la posición de la muga 234. Se desarrolla de espaldas a toda regulación estatal. Lo propio ocurre con la faceria sita en Zuberoa cercana al portillo de Eraize, de pasturación común con Roncal, de sol a sol, con paso libre de Guimbeleta a Eraize, mugas 254 a 256.

La última y mas oriental facería de Navarra, establecida entre los valles de Roncal y Baretous, tiene, como antecedente documental la Sentencia de Anso de 1375 y es conocida con el nombre de "El Tributo de las tres vacas". El Valle de Roncal lo forman los pueblos de Isaba, Ustarroz, Urzainqui, Garde, Roncal, Burgui y Vidangoz. A la ceremonia del Tributo de las Tres Vacas concurren anualmente los cuatro primeros./El Valle de Baretous lo integran Aramits, Arette, Lanne, Issor y Feas. La sentencia de Anso de 1375 fue invocada por el art. 13 del Tratado de 1856 y y reiterada en el anejo 111 de 28 de Diciembre de 1858. El titular es el Valle de Baretous, al Norte del Pirineo. El Consejo de Estado francés resolvió el 21 de Enero de 1927 ser incompetente para interpretar el contenido de los Tratados internacionales. Desde el 10 de Julio, los ganados de Baretous pastan de sol a sol en el facero de Arlas, /Ernaz y Leja por el plazo de 28 días, pasados los cuales, entran los roncaleses, también de sol a sol, hasta el 25 de Diciembre. El Alcalde de Isaba preside el 13 de Julio en la Piedra de San Martin, muga 282, el Tribunal que entiende sobre denuncias y extralimitaciones. A continuación, los baretoneses entregan a los roncaleses /"conformandose con los antiguos usos", tres vacas de dos años y sin tacha. Facería esta muy conocida y divulgada, ha contribuido a recordarla la sima de la cueva que los espeologos han profundizado, costando el intento la vida de Loubens.

Existe una especie de facería que se da en Benavarra y Zuberoa, que cabe dentro de la concepción de pirenaica pero no en la de internacional. Viene también arrastrada por los siglos, estimulada por la economía del país, y puede contribuir tal vez para explicar el contenido de solidaridad que, frente a las inclemencias de la naturaleza y al servicio de la organizacion del trabajo, une a los hombres, estimulando la formación y persistencia de los faceros. Es denominada "Partzuers". La integran cinco caserios en comunidad de pastos. Aportan de ordinario cien cabezas cada caserío, quinientas en total y cinco hombres para el gobierno del rebano. Uno de los hombres es el que ejerce la autoridad, ordeña las ovejas y elabora los quesos, que pasan a ser de la de su caserío. Otro de su propiedad: responsable presta ayuda al primero en sus funciones. El tercero es el pastor del rebaño. El cuarto es zagal del pastor. Y el quinto descansa. Porque, los cinco se turnan en rotación diaria. Tal vez lo mas notable y significativo de esta faceria lo constituya la denominación de los cinco hombres, cuyo trabajo emplea. El principal se llama "Etchekoandre", su ayudante "Neskatch", el pastor "Artzain" y el zagal "Mutil". Si se advierte que siempre son hombres los que ejercen las funciones relacionadas con empleo de esa denominacion, se comprenderá por ello cuánta fuera entaño la influencia de la mujer en la vida social vasca, ofreciendo un testimonio, de plena actualidad, a los mantenedores de la tradición del matriarcado.

Al sur del Pirineo, en la Navarra peninsular, te da ~~existe~~ otro tipo de facero, que constituye una fórmula juridica y economica de fuerte tradición y llena muchas páginas de la historia sociologica del país: el la Corraliza. Ofrece ~~Tiene~~ fórmulas muy variadas. Los municipios agricolas navarros explotan en comun para los rebaños de su carniceria concejil los pastos de su jurisdiccion, asi se den en terrenos comunales como en fincas privadas, dividiendolos en una o varias corralizas. Otras veces arriendan esos pastos. En el curso de la

historia, apremiados por deudas producidas por las guerras del siglo XIX y bajo la influencia de la doctrina economica liberal, los pueblos enagenaron muchas de aquellas corralizas, dando lugar a un semillero de pleitos, porque con frecuencia, los jueces y los registradores de la propiedad entendieron que lo vendido era la finca entera, en la plenitud del dominio civil de la tierra, mientras que para los pueblos y para el sentido juridico dominante en la actualidad, lo adjudicado era el conjunto de pastos, "la corraliza", quedando la propiedad de la tierra en el patrimonio comunal o en el de sus respectivos titulares.

Navarra está sembrada de faceros de diversa condición, pero que reflejan en conjunto el mismo espiritu sociologico. Ahi están las Bardenas. Pertenecen a los pueblos limitrofes. Forman una ingente extensión de terreno, que un tiempo fuera selva que servía de "Abardena", refugio de salteadores y partidarios, a los que se intentó vigilar desde el castillo del que no quedan mas que ruinas asoladas, y que hoy se ofrece con la aridez deshumanizada de un paisaje africano, esperando al agua del canal que lo transforme y vivifique. La fórmula juridica de aprovechamiento de la tierra de cultivo de la Bardena no puede ser mas sencilla y primitiva: "Aquí nada es de nadie y todo es de todos". El vecino de uno cualquiera de los pueblos congozantes cultiva un trozo de terreno. Mientras no abandone ese cultivo dos años seguidos, lo considera propio y lo transmite a sus herederos que ostenten la condición de vecinos de un municipio coparticipe. Si lo deja, vuelve el terreno al común de vecinos, para que pueda ser aprovechado de nuevo por el primer ocupante. Son constantes los litigios que la complicación de la vida moderna ha llevado a los aprovechamientos de la Bardena. Las tierras de la misma, transmitidas de padres a hijos por Contrato Matrimonial. han sido inscritas en gran cantidad en los Registros de la Propiedad como dominio privado, dando lugar no pocas ve-

ces a violencias selladas con sangre. Los pueblos integrantes de la Comunidad, al estímulo de su interés, se han colocado situados en dos bandos: Unos, los más cerca de la Bardena, quieren que esta permanezca indivisa, porque de tal manera son ellos los que se benefician de su cultivo en mayor intensidad. Otros, los más alejados, prefieren poner término a la comunidad, procediendo a su división y adjudicación a cada pueblo de su porción respectiva en patrimonio municipal. El País carece de facultad legislativa y no puede renovar la vida jurídica de la Bardena para acomodarla a las necesidades de la vida moderna.

(Seguir el párrafo escrito al envés)

Las propias sierras de Urbasa y Andía ofrecen otro testimonio facero de gran interés. Todos los navarros, personas físicas y personas jurídicas, tienen derecho a obtener de su suelo maderas para edificar su propia casa. Y no son pocos los que aprovechan ese derecho, no tan solo de los pueblos limítrofes del macizo montañés, sino también de los alejados. Inumerables templos rurales han sido erigidos en Navarra con materiales extraidos de Urbasa. La madera empleada en el Campo de Deportes de Merkatondoa en Estella tenía la misma procedencia.

El espiritu "facero", de comunidad solidaria, que informa la conciencia sociologica de Navarra, es el que permitió que en ella tuviera realización intensa, no siempre afortunada, el régimen cooperativo. El desarrollo de esta tesis habría de conducirnos demasiado lejos para que cupiera con propiedad bajo la denominación de facero pirenaico. Pero, este espiritu, patente en las instituciones las jurídicas relacionadas, es el mismo que informa que los autores, vueltos no pocas veces de espaldas a la realidad, denominan "facerías internacionales". Y es que, esos autores, como los jueces que fallaron la propiedad mirada de corralizas y helechales, como los registradores que las inscribieron en el Registro con tal caracter, tienen la ca-

Similar institución a la de las corralizas es la de los helechales. Estos constituyen trozos de monte destinados a la produccion del helecho, en los cuales, la propiedad del suelo, así como la de los árboles que crecen en el mismo, es del comun de vecinos, mientras que el helecho recolectado pertenece al dueño del helechal. Jueces, Tribunales y Registros de la Propiedad se han arreglado para que el concepto de helechal aparezca equiparado al de finca poseida en pleno dominio privado. Para ello se han fundado en que, los helechales, como las corralizas, se transmiten de padres a hijos en capitulaciones con solemnizadas en escritura pública otorgada ante notario educado, como el juez, el magistrado y el registrador, en leyes extrañas a la tierra vasca. El espiritu de estos funcionarios, y el del régimen en el que el Estado se desenvuelve, tan extraño cuando no hostil al país como el de aquellos, han creado esta situación en la cual, con el genio civil de la raza, agoniza su tradición institucional.

tegoria que el Fuero de Tudela significaba en la denominacion de "Bolonios", educados en Bolonia, o lo que es lo mismo en el derecho romano y en su espiritu del jus fruendi, utendi et abutendi. Por eso, el Fuero de Tudela alejaba a los bolonios de los juicios en los que la tradición era tratada. Por eso, y no por temor a su superioridad, ni por anticlericales, las Juntas Generales de Guipuzcoa y Vizcaya apartaban a sacerdotes y letrados de sus deliberaciones.

La fuente del derecho fué la costumbre. Cuando reyes o señores extraños vinieron a colocarse a la cabeza de su regimiento, el pais hizo poner por escrito sus costumbres para que los reyes y señores las conocieran, acataran y aplicaran. Así nacieron los cuadernos forales. Hoy nuestro país tiene al frente de su regimiento gobernantes extraños, pero ha perdido la facultad de sus acuerdos soberanos que antaño dispuso para hacerles convertir en leyes. No tiene fueros. Y aquella fuente de su vida juridica y sociologica se seca por falta de renovación. El Estatuto Vasco ofrecía una esperanza, al otorgar a Euzkadi facultades soberanas en los órdenes legislativo, ejecutivo y judicial. Su abrogación ha vuelto a sumirnos en el marasmo en el cual, el pueblo vasco, como su idioma, instituciones, caracter, cultura y civilización, corren trance de asfixia. Ante nuestra vista, desde las altas cumbres donde radican nuestros pirenaicos faceros, los manes de nuestra tradición y el llamamiento que nos hace el futuro están expresados en la viejo dilema, tan viejo como el hombre: Renovarse o morir.

Javier Goni

Pamplona Julio 1956

Nº 12

Comunicaciones del Interior

FACERIAS PIRENAICAS

Comunicación al Congreso Mundial
Vasco

por
Javier Goñi
(Pseudónimo)

Pamplona, Julio de 1956

El estudio sinôptico mâs reciente que conocemos sobre esta materia es el publicado por Don Victor Fairen Guillen en el cuarto trimestre de 1955, nûmero 61 de la revista "Principe de Viana" de Pamplona, que serîa completo si, al relacionar las diversas facerîas estudiara la filosoffa que encierran, investigando la real significaciôn que, al ser establecias, tuvieron.

La facería, "patzeria", dice Fairen, "envuelve la significaciôn de una figura jurîdica, de origen...contractual, referente al disfrute combinado de pastos de dos o más pueblos o valles por los rebaños de cada uno de los contratantes". Las turbaciones histôricas fueron modificando la primitiva significaciôn de las facerîas, o al menos su aspecto aparencial. Entre los motivos que, el curso de los siglos llevô a aquella evoluciôn, menciona el citado autor "mûltiples convenciones de tipo polîtica y econômica-jurîdico, regulaciôn de homenajes y regîmenes comunes, evitaciôn de guerras mediante neutralizaciôn de territorios, establecimiento de treguas obligadas,.... derechos de peaje, potajo, ferias....mercados... y el aprovechamiento de los pastos en ambas vertientes del Pirineo". "Las facerîas, segûn Fairen, fueron tratados internacionales de contenido polîtico fijado por las comunidades soberanas...Y hoy dîa, lo que antaño fueron cláusulas econômicas subsiguientes a un tratado de paz, han pasado, como resultado de la absorciôn centralista de los poderes estatales, a ser, a determinar su contenido." Hoy pues, "la facerîa internacional puede suponer un convenio franco-español de contenido localizado geogrâficamente entre los fronterizos...regulado jurîdicamente, pero no solo relativo a los pastos". "Las hay... en cuanto a aguas, cultivos pasos, pesca, etc. Pero en donde mejor se ha recogido lo que restaba de la esencia de los antiguos pactos faceros o pazeros, es en materia de derechos de pastos en terreno ajeno, de los franceses en territorio español y a la recîproca".

Las facerîas pirenaicas no son esclusivas de la tierra vasca,

aunque es en ella donde aparecen con mayor intensidad y pripio carâcter. Estân extendidas a lo largo de la frontera pirenaica, en toda la anchura de los territorios ocupados por los pueblos franco-cantâbricos progenitores de los vascos. De manera singular se dan entre el Golfo de Vizcaya y Andorra, hasta donde se proyectô el solar de la Corona de Navarra antes de que el testamento de Sancho el Mayor, o su interpretaciôn por Ramiro I, su hijo bastardo, diera nacimiento al reino de Aragôn. A este respecto se olvida con frecuencia que los Pirineos han comenzado a ser frontera el siglo XVI. Hasta aquella fecha los vascos y catalanes se encontraban en formaciones polîticas ocupando ambas vertientes; y en cuanto a Aragôn es preciso considerar un hecho que, por sî mismo, no deja de ser elocuente. El primer idioma romance que hablo Aragôn, el que sustituyô al euskera en las montañas Jacenses y al latîn vulgar, al ârabe y al bereber en las riberas del Ebro, fue el limusin hablado en la vertiente septentrional de aquel territorio. El castellano penetra en Aragôn al propio tiempo que van abriêndose camino los cambios polîticas en cuya virtud el Pirineo deja de ser columna vertebral para trocarse, el siglo XVI, en frontera. El tema es de interês. Se halla bastante extendida entre autores serios la teôrîa segûn la cual, el paîs vasco norteño es una colonia del paîs vasco peninsular, comenzada a formar con emigraciones provenientes del Sur, que en tiempos de Leovigildo y posteriores, atravesaron la cordillera bajo la presiôn de las armas visigodas en la secular lucha de estas contra los vascones. Ya seria conveniente que, quienes hay mantengan aquella doctrina, antes de hacer sus conclusiones definitivas, estudien las facerîas pirenaicas, su constituciôn y desarrollo anteriores a la formaciôn de la frontera actual con las sangrientas mugas de su historia, que dice Campiôn. Para todos los efectos, incluso para la ratificaciôn de aquel supuesto histôrico en su caso, serîa ûtil el estudio, siempre que no se le de comienzo en la êpoca de los tratados internacionales, del siglo XIZ la mayor parte, sino que se proyecte al menos a los comienzos de la Edad Media, y hasta donde ello sea posible a la êpoca romana. Es innecesario recordar que, para los romanos, tampoco los Pirineos eran frontera; como no lo fueron mâs adelante para los ârabes, detenidos en el curso de sus avances, no por la cordillera pirenaica, sino por las armas de Carlos Martel. Si hay algo que en tierra vasca presenta el panorama conjunto del Pirineo centro de vida y no frontera, es el Ducado de Vasconia, desde su formaciôn hasta que su vida se subsume en Aquitania, Toulouse y Francia, dando lugar a la formaciôn del reino de Navarra. Tal vez las batallas de Roncesvalles y la gesta de Iñigo Aritza hayan de ser anotadas como primeros antecedentes anunciadores del futuro fronterizo que la historia tenîa reservada a la gran cordillera.

La facerîa considerada exclusivamente en su concepciôn jurîdico-pecuaria, entraña la significaciôn de servidumbre de pastos, unas veces y de comunidad de pastos otras. La primera es una doble servidumbre de contenidos recîprocos, que los pueblos fronterizos franceses denominan "servitude de soleil a soleil", ejercida sobre terrenos no deslindados. Cuando el deslinde sobreviene, la servidumbre se transforma en comunidad, dando lugar a obligaciones recîprocas de complicada variedad y difîcil definiciôn jurîdica.

Una manera de facería la encontramos en las particiones de la Rada de Higuer y en los convenios internacionales sobre la isla de los Faisanes. Entraña este concepto la referente a la pesca en el Bidasoa, regulada por el Acuerdo de 18 de Febrero de 1886 que aplicó el Tratado de 1856. La pesca del salmón aparece en su texto atendida con detalle y el art. 10 establece que el reloj de la Parroquia de Irún rige los cambios cada 24 horas y a mediodia.

Entre Sara, Echalar y Vera existen numerosos tratados de faceria. Citaremos de los primeros los de 19 de Octubre de 1754, 21 de Diciembre de 1782, 10 de Agosto de 1791, 16 de Septiembre de 1800, 20 de octubre de 1818 y 15 de Julio de 1886, conservados en el Archivo de Sara.

El art. 14 del Tratado de 2 de Diciembre de 1856 regula las facerías quinquenales del Valle de Baztán con Sara, Sainte Pee, Ainhoa, Itxasu, Ezpelette y Bidarray, para cuya aplicación se exige el requisito de la conformidad del Gobernador Civil de Navarra y del Prefecto de Bajos Pirineos. El territorio al que alcanza la facería es de cinco kms. de fondo dentro de la frontera de ambos territorios cuyos pastos se disfrutan en común de sol a sol, sin limitación de cabezas de ganado, fuera del caballar y los carneros. La estadística del Valle de Baztán daba para el 1954- 4.264 vacunos, de caballar no hay censo, (habría de perjudicar excesivamente al contrabando), 26.244 lanares registrados (con grandes ocultaciones previstas),87 de cabrío (y son demasiadas), 3.098 de cerda, 30 de mular (ganado este que las máquinas agrícolas están retirando de las ferias y mercados, como de los campos), y 446 de asnal (también en franco declive conforme aumenta la riqueza del país). Las limitaciones de ganado caballar y de carneros son tradicionales. El plazo de sol a sol no es aplicable en algunos de los pactos, como por ejemplo el de Aimhoa-Baztan, que autoriza el pasto tanto de día como de noche. Los guardas conservan jurisdicción dentro de su territorio respectivo. Sin embargo, el tratado de 1856 permite extender la jurisdicción a todo el territorio de la facería, previo juramente prestado por los guardas ante las autoridades correspondientes. El sistema penas es peculiar y bastante complicado. El Consejo de Estado francés en sus Arrets de 11 de Febrero de 1916 y 21 de Enero de 1927 se declaró incompetente para conocer el alcance de la convención.

Otra facerría es la estipulada por el Valle de Baztán con el de Baigorry, integrado por St. Etienne de Baigorry, Alduides, Urepel, Banca, Iruleguy, Ascarat, Lasse y Anhaux. Tiene parecido carácter a la anterior.

Los pastos de Quinto Real han dado lugar a múltiples conflictos de todo orden. Quinto Real, en jurisdicción de la Navarra peninsular, está situado al Sur del Valle de Baigorry, en la Navarra norteña. En esos conflictos ha intervenido en reiteradas ocasiones el Tribunal Supremo de Madrid. El art. 15 y siguientes del Tratado de 2 de Diciembre de 1886 estableció una regulacion especial con el fin de poner término a aquellas disenciones. En Quinto Real coinciden los problemas de pastos con los de la propiedad del suelo. Quinto Real (Erregerena, Legua, Acotada, Changoa, La Cuestion), es un macizo montañoso del patrimonio de Navarra, atribuído a la Corona en el

lêxico de los documentos, de la manera como es atribuîdo a la Corona britânica un acorazado de la escuadra inglesa. Ello no onstante, al ser confeccionado por el Cuerpo de Ingenieros de Montes al servicio del Estado el Catâlogo de Montes pûblicos de la propiedad del mismo, la la circunstancia de su denominaciôn de montes realengos fuê suficiente para que este macizo montañoso asî como Urbasa, Andia, Enzia, Aralar, y Aezcoa, fueran incluîdos en aquel catâlogo como montes atribuîdos al patrimonio del Estado español. Tal resoluciôn creô un malestar en Navarra y una situaciôn de litigio que se ha resuelto por transacciôn. Urbasa, Andia, Enzia, Aralar y Aezcoa han pasado en administraciôn a la Diputaciôn, mientras que Quinto Real, Erreguerena, Legua Acotada, Changoa y la Cuestiôn, quedaron en administraciôn directa del Estado. Una de estas incidencias llevo a los Valles de Baztân y Erro a mantener ante el Tribunal Supremo de Madrid que Quinto Real no constituîa patrimonio del Estado. El Tribunal Supremo resolviô en sentencia del 13 de Noviembre de 1877 contra la pretensiôn de los dos Valles navarros.

Baigorry tiene adquiridos derechos al goce exclusivo y perpetuo de los pastos de la facerîa de Alduides pagando anualmente la cantidad de 2.750.000 francos de arrendamiento. El tratado de 1856 en su art. 15 otorga a Baigorry el disfrute de esos pastos en zona demarcada por las cumbres de Beorzubustan, Urisburu, Urtiaga, Adi, Odia, Iterumburu, Sorogaina, Arcoleta, Berascoinzar, Curuchespila, Bustacortemendia, Lindusmunua e Izpegui, con una extensiôn territorial de 2.500 hectâreas. El Valle de Baigorry que disfruta de estos pastos tiene, segûn la estadîstica del Valle de Baztân, 6.925 habitantes, con 1.730 vacunos, 920 equinos, 40.400 ovinos y 1.300 porcinos.

Los naturales de los valles afectados dan -mientras pueden- escasa importancia a las fôrmulas estatales y a sus decisiones. Cuando en 1945 el Gobierno francês cerrô la frontera, los baigorrianos no se enteraron y sus pastores y ganados continuaron disfrutando de los pastos enclavados dentro del territorio español, como si nada hubiera pasado. Los autores discuten si esta facerîa corresponde a lasm obligaciones jurîdicas denominadas comunidad, servidumbre, censo o es una figura atîpica, Vamos a dejarles el honor de profundizar en tran sugestivos temas.

El anejo segundo del Tratado de 1956 reconoce la situaciôn de "compascuidad en la vertiente meridional del Paîs Quinto", con comunidad de pastos de dia y de noche para los rebaños de Baigorry, Baztân y Erro por quince años, con derecho a utilizar leña para consumo de los pastores y maderas para cabañas y corrales. Esta facerîa se estinguiô porque los valles de Erro y Baztân perdieron el derecho de pastos que arrendaban al de Baigorry, habiêndose "redimido esa servidumbre" por el Estado español en virtud de escritura pûblica otorgada en Elizondo el dîa 11 de Agosto de 1919. Para llegar a esta "redención" escriturada, el Estado, con finalidad de repoblaciôn forestal, sometiô previamente a los usuarios del derecho de pastos a un sistema de sanciones que hizo prâcticamente imposible el ejercicio de aquel derecho.

Los Valles de Baigorry y Valcarlos tenîan establecidas varias facerias por convenio verbal no reducido a escrito y transmitido

por tradiciôn. El Acta Adicional al Tratado de 1856 en su artículo cuarto estableciô una faja dicha "neutral" de 500 metros a ambos lados de la frontera. Al amparo del art. 14 de dicho Tratado, quedaron vigentes entre los dos valles facerias quinquenales sobre los pastos de dicha faja neutral, de Mayo a Diciembre, de sol a sol para el ganado lanar, de dia y de noche para el caballar y vacuno.

Existe ademâs una servidumbre depaso de ganados por los valles de Baztân, Erro, Burguete y Roncesvalles, firmando los alcaldes respectivos el pase correspondiente que es de renovaciôn anual.

La faceria entre los Valles de Aezcoa y Cize fuê recogida asî mismo por el Tratado de 2 de Diciembre de 1856. Como antecedentes de esta facerîa pueden anotarse el acuerdo de 1.507, anterior a la incorporaciôn de la Corona de la Navarra peninsular a la de Castilla, cuando ambos valles formaban parte del mismo reino, referente a los derechos inherentes a los pueblos congozantes sobre la selva del Irati; y el de 25 de octubre de 1536 entre Zuberoa y Aezcoa. La lînea fronteriza ha sufrido en aquella zona diversas vicisitudes. Las facerîas sobre el Irati se han extinguido. La Convenciôn suscrita el 13 de Agosto de 1556 en Pesaldea (Iriburieta) por los valles de Aezcoa y Cize estipulaba la continuaciôn de la compascuidad de pastos disfrutados con ganados propios de sol a sol. El Valle de Aezcoa estâ compuesto de los pueblos de Garralda, Aria, Orbara, Orbaiceta, Villanueva, Abaurrea altam Abaurrea baja, Garayoa y Aribe. El de Cize lo integran St. Jean de Pied de Port, Uhart-Cize, St. Jean le Vieux, Ahaxe, Aincille, Aincille-Mongoles, Arneguy, Bussumaritz, Bustinee, Caro, Esterencuby, Ispcere, Jaxu, Lacarre, Behorleguy, Lecumberry, Gamarshe, Mendive, Saint Michel y Subescun. La facerîa se extiende desde Iriburieta, muga 205, hasta la desembocadura del Ugatzaguia en el Egorga. Mide 4.500 hectâreas al Sur de la frontera y 1.700 al Norte. Estâ sometida a renovaciones quinquenales. La ûltima, suscrita el 22 de Noviembre de 1951, autoriza a pastar y pernoctar con los ganados con lo cual, estos valles han desconocido los têrminos del Tratado de 1856, cuyo anejo tercero establece los pactos "de sol a sol". El ganado es limitado y el plazo de pastos se extiende de Mayo a Diciembre. Esta facerîa resistiô a la guerra mundial y a la ocupaciôn alemana del territorio del Norte de la frontera.

En el Valle del Irati se halla la facerîa "Malgorra Chipia", de aprovechamiento comûn para los ganados de Salazar y Zuberoa. No se halla recogida en el Tratado de 1856, mencionandose no obstante su existencia al describir la posiciôn de la muga 234. Se desarrolla de espaldas a toda regulaciôn estatal. Lo propio ocurre con la faceria sita en Zuberoa cercana al portillo de Eraize, de pasturaciôn comûn con Roncal, de sol a sol, con paso libre de Guimbeleta a Eraize, mugas 254 a 256.

La ûltima y mâs oriental faceria de Navarra, establecida entre los valles de Roncal y Baretous, tiene como antecedente documental la Sentencia de Ansô de 1375 -es claro que existîa con anterioridad- y es conocida con el nombre de "El Tributo de las tres vacas". El Valle de Roncal lo forman los pueblos de Isaba, Ustarroz, Urzainqui, Garde, Roncal, Burgui y Vidangoz. A la ceremonia del Tributo de las

Tres Vacas concurren anualmente los cuatro primeros. El Valle de Baretous lo integran Aramits, Arette, Lanne, Issor y Feas. La sentencia de Anso de 1375 fuê invocada por el art. 13 del Tratado de 1856 y reiterada en el anejo 111 de 28 de Diciembre de 1858. El titular, al Norte del Pirineo, es el Valle de Baretous. El Consejo de Estado francês resolviô el 21 de Enero de 1927 ser incompetente para interpretar el contenido de los Tratado internacionales. Desde el 10 de Julio, los ganados de Baretous pastan de sol a sol en el facero de Arlas, Ernaz y Leja por el plazo de 28 días, pasados los cuales, entran los roncaleses, tambiên de sol a sol, hasta el 25 de Diciembre. El Alcalde de Isaba preside el 13 de Julio en la Piedra de San Martin muga 282, el Tribunal que entiende sobre denuncias y extralimitaciones. A continuaciôn, los baretoneses entregan a los roncaleses "conformândose con los antiguos usos", tres vacas de dos años y sin tacha. Facería esta muy conocida y divulgada, ha contribuído a recordarla la sima de la cueva que los espeologos han profundizado, costando el intento la vida de Loubens.

Existe una especie de facería que se da en Benavarra y Zuberoa, que cabe dentro de la concepciôn de pirenaica pero no en la de internacional. Viene tambiên arrastrada por los siglos, estimulada por la economía del país, y puede contribuir tal vez para explicar el contenido de solidaridad que, frente a las inclemencias de la naturaleza y al servicio de la organizaciôn del trabajo, une a los hombres, estimulando la formaciôn y persistencia de los faceros. Es denominada "Partzuers". La integran cinco caserios en comunidad de pastos. Aportan de ordinario cien cabezas cada caserío, quinientas en total, y cinco hombres para el gobierno del rebaño. Uno de los hombres es el que ejerce la autoridad, ordeña las ovejas y elabora los quesos, que pasan a ser de su propiedad: de la de su caserio. Otro presta ayuda al primero en sus funciones. El tercero es el pastor responsable del rebaño. El cuarto es zagal del pastor. Y el quinto descansa. Porque, los cinco se turnan en rotaciôn diaria. Tal vez lo mâs notable y significativo de esta faceria lo constituya la denominaciôn de los cinco hombres, cuyo trabajo emplea. El principal se llama "Etchekoandre", su ayudante "Neskatch", el pastor "Artzain", y el zagal "Mutil". Si se advierte que <u>siempre</u> son hombres los que ejercen las funciones relacionadas con empleo de esa denominaciôn, se comprenderâ por ello cuânta fuera la influencia de la mujer en la vida social vasca, ofreciendo un testimonio, de plena actualidad a los mantenedores de la tradiciôn del matriarcado.

Al sur del Pirineo, en la Navarra peninsular, se da otro tipo de facero, que constituye una fôrmula jurídica y econômica de fuerte tradiciôn y llena muchas pâginas de la historia sociológica del país: es la Corraliza. Ofrece fôrmulas muy variadas, Los municipios agrícolas navarros explotan en comûn para los rebaños de su carniceria concejil los pastos de su jurisdicciôn, así se den en terrenos comunales como en fincas privadas, dicidiêndolos en una o varias corralizas. Otras veces arriendan esos pastos. En el curso de la historia apremiados por deudas producidas por las guerras del siglo XIX y bajo la influencia de la doctrina econômica liberal, los pueblos enagenaron muchas de aquellas corralizas, dando lugar a un semillero de pleitos, porque son frecuencia, los jueves y los registradores de la propiedad entendieron que lo vendido era la finca entera, en la plenitud del

dominio civil de la tierra, mientras que para los pueblos y para el sentido jurîdico dominante en la actualidad, lo adjudicado era el conjunto de pastos, "la corraliza", quedando la propiedad de la tierra en el patrimonio comunal o en el de sus respectivos titulares.

Navarra estâ sembrada de faceros de diversas condiciôn, pero que reflejan en conjunto el mismo espîritu sociolôgico. Ahî estân las Bârdenas. Pertenecen a los pueblos limitrofes. Forman una ingente extensiôn de terreno, que un tiempo fuera "Abardena", selva que servîa de refugio de salteadores y partidarios, a los que se intentô vigilar desde el castillo del que no quedan mâs que ruînas asoladas, y que hoy se ofrece con la aridez deshumanizada de un paisaje africano, esperando al agua del canal que lo transforme y vivifique. La fôrmula jurîdica de aprovechamiento de la tierra de cultivo de la Bardena no puede ser mâs sencilla y primitiva: "Aquî nada es de nadie y todo es de todos". El vecino de uno cualquiera de los pueblos congozantes cultiva un trozo de terreno. Mientras no abandone ese cultivo dos años seguidos, lo considera propio y lo transmite a sus herederos que ostentan la condiciôn de vecinos de un municipio copartîcipe. Si lo deja, vuelve al terreno al comûn de vecinos, para que pueda ser aprovechado de nuevo por el primer ocupante. Son constantes los litigios que la complicaciôn de la vida moderna ha llevado a los aprovechamientos de la Bardena. Las tierras de la misma, transmitidas de padres a hijos por contratos matrimoniales han sido inscritas en gran cantidad en los Registros de la Propiedad como dominio privado, dando lugar no pocas veces a violencias selladas con sangre. Los pueblos integrantes de la Comunidad, al estîmulo de su interês, se han colocado en dos bandos: Unos, los situados mâs cerca de la Bârdena, quieren que êsta permanezca indivisa, porque de tal manera son ellos los que se benefician de su cultivo en mayor intensidad. Otros, los mâs alejados prefieren poner têrmino a la comunidad, procediendo a la divisiôn y adjudicaciôn a cada pueblo de su porciôn respectiva en patrimonio municipal. El Paîs carece de facultad legislativa y no puede renovar la vida jurîdica de la Bârdena para acomodarla a las necesidades de la vida moderna.

Similar situaciôn a la de las corralizas es la de los helechales. Estos constituyen trozos de monte destinados a la producciôn del helecho, en los cuales, la propiedad del suelo, asî como la de los ârboles que crecen en el mismo, es del comûn de vecinos, mientras que el helecho recolectado pertenece al dueño del helechal. Jueces, Tribunales y Registros de la Propiedad se han arreglado para que el concepto de helechal aparezca equiparado al de finca poseîda en pleno dominio privado. Para ello se han fundado en que, los helechales, como las corralizas, se transmiten de padres a hijos en capitulaciones porpter nupcias con donaciones solemnizadas en escritura publica otorgada ante notario adecuado, como juez, el magistrado y el registrador, en leyes extrañas a la tierra vasca. El espîritu de estos funcionarios, y el del rêgimen en el que el Estado se desenvuelve, tan extraño cuando no hostil al paîs como el de aquellos, han creado esta situaciôn en la cual, con el genio civil de la raza, agoniza su tradiciôn institucional.

Las propias sierras de Urbasa y Andia ofrecen otro testimonio facero de gran interês. Todos los navarros, personas fisicas y perso-

dominio civil de la tierra, mientras que para los pueblos y para el sentido jurîdico dominante en la actualidad, lo adjudicado era el conjunto de pastos, "la corraliza", quedando la propiedad de la tierra en el patrimonio comunal o en el de sus respectivos titulares.

Navarra estâ sembrada de faceros de diversas condiciôn, pero que reflejan en conjunto el mismo espîritu sociolôgico. Ahî estân las Bârdenas. Pertenecen a los pueblos limitrofes. Forman una ingente extensiôn de terreno, que un tiempo fuera "Abardena", selva que servîa de refugio de salteadores y partidarios, a los que se intentô vigilar desde el castillo del que no quedan mâs que ruînas asoladas, y que hoy se ofrece con la aridez deshumanizada de un paisaje africano, esperando al agua del canal que lo transforme y vivifique. La fôrmula jurîdica de aprovechamiento de la tierra de cultivo de la Bardena no puede ser mâs sencilla y primitiva: "Aquî nada es de nadie y todo es de todos". El vecino de uno cualquiera de los pueblos congozantes cultiva un trozo de terreno. Mientras no abandone ese cultivo dos años seguidos, lo considera propio y lo transmite a sus herederos que ostentan la condiciôn de vecinos de un municipio copartîcipe. Si lo deja, vuelve al terreno al comûn de vecinos, para que pueda ser aprovechado de nuevo por el primer ocupante. Son constantes los litigios que la complicaciôn de la vida moderna ha llevado a los aprovechamientos de la Bardena. Las tierras de la misma, transmitidas de padres a hijos por contratos matrimoniales han sido inscritas en gran cantidad en los Registros de la Propiedad como dominio privado, dando lugar no pocas veces a violencias selladas con sangre. Los pueblos integrantes de la Comunidad, al estîmulo de su interês, se han colocado en dos bandos: Unos, los situados mâs cerca de la Bârdena, quieren que êsta permanezca indivisa, porque de tal manera son ellos los que se benefician de su cultivo en mayor intensidad. Otros, los mâs alejados prefieren poner têrmino a la comunidad, procediendo a la divisiôn y adjudicaciôn a cada pueblo de su porciôn respectiva en patrimonio municipal. El Paîs carece de facultad legislativa y no puede renovar la vida jurîdica de la Bârdena para acomodarla a las necesidades de la vida moderna.

Similar situaciôn a la de las corralizas es la de los helechales. Estos constituyen trozos de monte destinados a la producciôn del helecho, en los cuales, la propiedad del suelo, asî como la de los ârboles que crecen en el mismo, es del comûn de vecinos, mientras que el helecho recolectado pertenece al dueño del helechal. Jueces, Tribunales y Registros de la Propiedad se han arreglado para que el concepto de helechal aparezca equiparado al de finca poseîda en pleno dominio privado. Para ello se han fundado en que, los helechales, como las corralizas, se transmiten de padres a hijos en capitulaciones porpter nupcias con donaciones solemnizadas en escritura publica otorgada ante notario adecuado, como juez, el magistrado y el registrador, en leyes extrañas a la tierra vasca. El espîritu de estos funcionarios, y el del rêgimen en el que el Estado se desenvuelve, tan extraño cuando no hostil al paîs como el de aquellos, han creado esta situaciôn en la cual, con el genio civil de la raza, agoniza su tradiciôn institucional.

Las propias sierras de Urbasa y Andia ofrecen otro testimonio facero de gran interês. Todos los navarros, personas fisicas y perso-

nas jurîdicas, tienen derecho a obtener de su suelo maderas para edificar su propia casa. Y no son pocos los que aprovechan ese derecho, no tan sôlo de los apueblos limitrofes del macizo montañês, sino tambiên de los alejados. Innumerables templos rurales han sido erigidos en Navarra con materiales extraîdos de Urbasa. La madera empleada en el Campo de Deportes de Merkatondoa, en Estella, tenîa la misma procedencia.

BIARR
RÉDACTION — PLACE G. CLÉMENCEAU

Seul acte international ne nécessitant pas l'intervention d'un ministre des affaires étrangères

les accords des « Faceries » franco-espagnoles ont été signés à Sare

Tous les cinq ans, les maires du Baztan et de la vallée espagnole de la Bidassoa signent, avec M. Paul Dutournier, maire de Sare, des accords de « Faceries ». Ce terme, dont on n'a pu nous donner l'origine exacte, désigne les actes par lesquels les maires français et espagnols d'un côté et de l'autre de la frontière, permettent à leurs troupeaux respectifs de pacager.

Suivant le profil de la frontière, les troupeaux espagnols viennent pacager en France et inversement.

Tout cela implique de la part de chacune des communes intéressées une entente parfaite. Ces accords internationaux datent de temps immémoriaux. Mais le système actuel est régi par un accord international, datant du 4 mai 1899. Ces accords sont renouvelés tous les cinq ans, à tour de rôle, en France et en Espagne.

Lundi dernier, ces accords ont été signés à la mairie de Sare, à l'occasion de la fête de la commune. Cette signature fut précédée d'un repas excellent, servi chez Jorajurria.



A la mairie de Sare, M. Paul Dutournier signe l'accord des « Faceries », entouré de son adjoint, M. Delpech, et des représentants des mairies de Vera, d'Etchalar, d'Elizondo et d'Urdax. A gauche, M. Jorajurria, secrétaire de la mairie de Sare.

(Atomic-Photo.)



Une vue de la table du banquet où l'on reconnaît, de gauche à droite, Don Bernardo, M. Aguirre, ambassadeur d'Espagne en Allemagne; MM. Delpech, Paul Dutournier, Delouvrier et Emilio Dravasa, avec les maires des communes intéressées.

(Atomic-Photo.)

On y notait, autour de l'hôte, toujours souriant, M. Paul Dutournier, de nombreuses personnalités et, en particulier, M. Aguirre, ambassadeur d'Espagne à Bonn, qui retrouvait avec plaisir ses vieux amis Dutournier et Don Bernardo. Il y avait aussi M. Delouvrier, commissaire de la frontière, et les divers maires intéressés.

Mais aucune de ces personnalités n'était à la mairie pour la signature. En effet, alors que de 1936 à 1944, la frontière était fermée entre la France et l'Espagne, ces accords continuèrent à exister. Lorsque des rapports officiels furent repris à Pampelune, par M. Delaunay, préfet des Basses-Pyrénées, et M. Aguirre, qui, à l'époque, était consul d'Espagne à Hendaye, ces accords furent officiellement reconduits. Mais ils se poursuivent sans aucune intervention d'une autorité supérieure.

Et c'est ainsi qu'à l'une de ces réunions amicales, M. Elso, d'Ainhoa prit la parole en ces termes devant le représentant du gouverneur de Navarre et le préfet des Basses-Pyrénées :

« Nous sommes réunis ici, dit-il, pour signer des actes internationaux. Messieurs, nous ne vous demanderons même pas la plus petite signature. Ces accords, qui ont force de loi, sont signés directement entre les communes françaises et espagnoles intéressées, et nous passons par-dessus les ministres des affaires étrangères des deux pays. »

E. F.

Obsèques

En l'église Saint-Martin, en présence d'une nombreuse assistance, [illegible] obsèques de

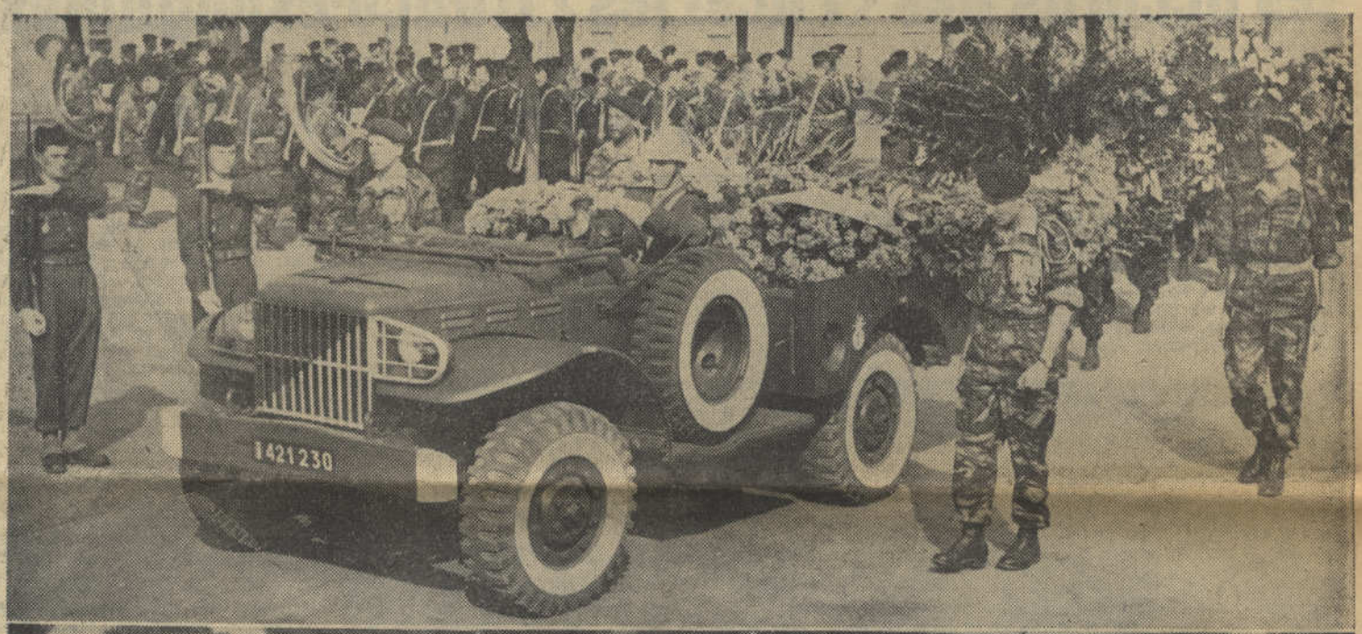
N N E

RÉDACTION
2, Place De Gaulle
Tél. 512.74 & 520.93
PUBLICITÉ

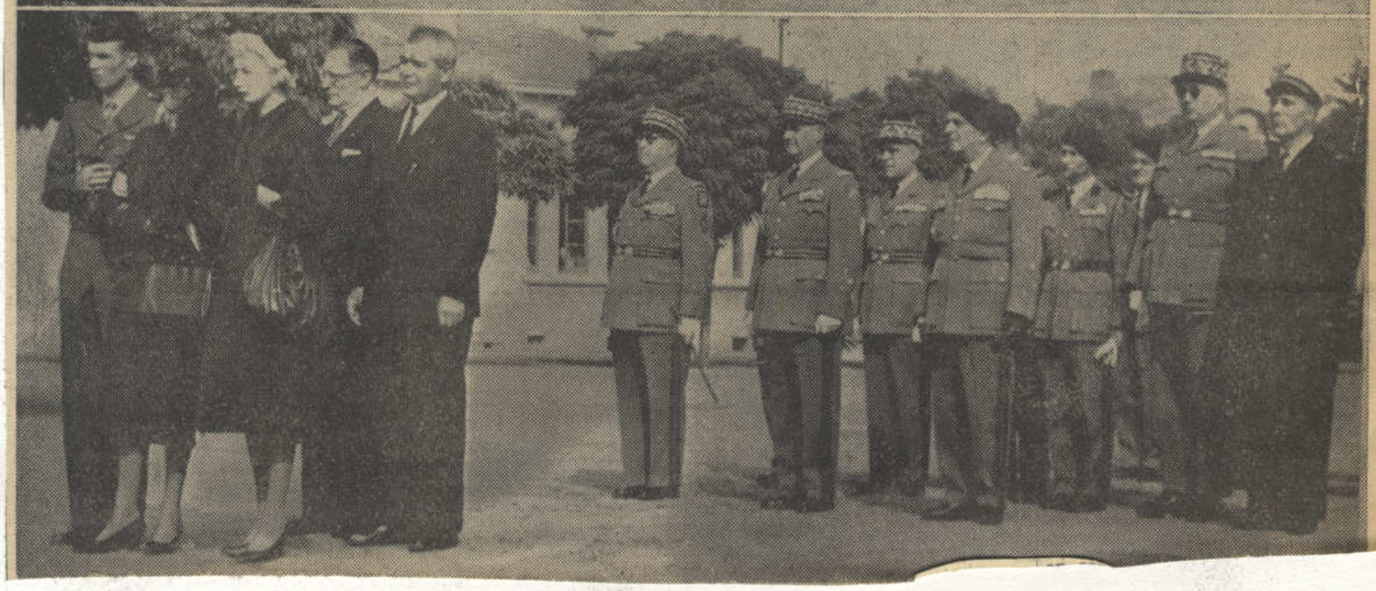
PLEINES MERS
du 19 septembre à Bayonne
8 h. 51 — 21 h. 23

A la caserne Delépine de Villenave-d'Ornon (Gironde)

Obsèques du lieutenant-colonel Fossey-François



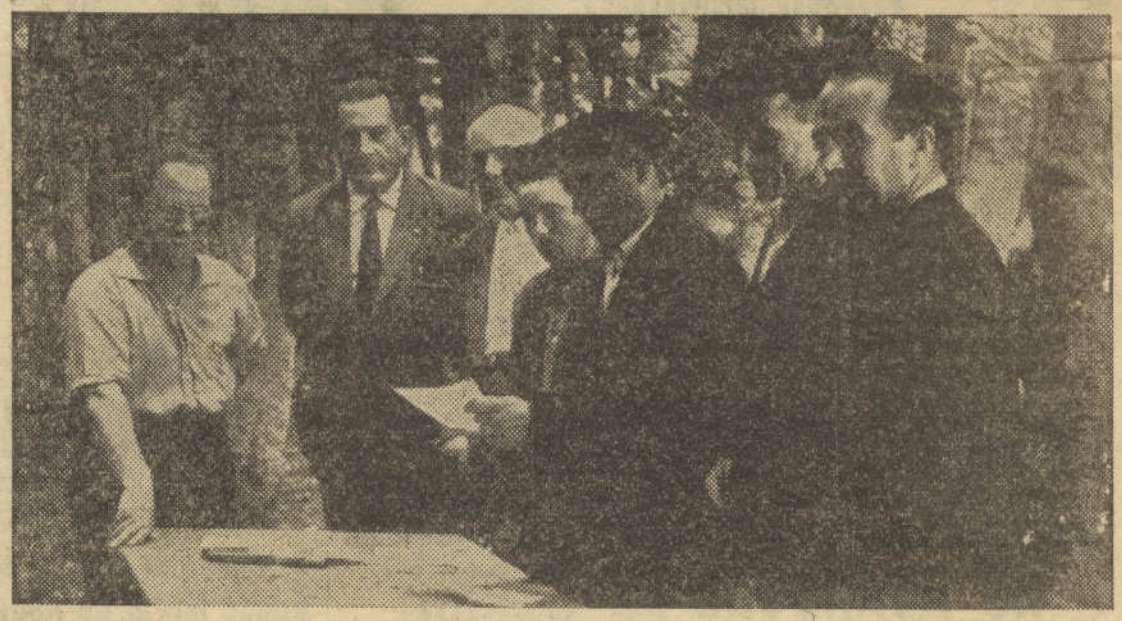




Fiesta hispano-francesa en Picatua

Amablemente invitado por la Junta del Valle de Salazar, asistí el viernes 29 del corriente al «día de mugas», que se celebra en «Picatua» con la reunión de las representaciones de los Valles hermanos de La Soule y de Salazar, para el reconocimiento de los límites de los mismos, de cuyo acto se levanta por triplicado un acta en francés y otra en español, de las cuales una se intercambian las Comisiones, otra se remite al Prefecto de los Bajos Pirineos y al Gobernador Civil de Navarra, y otra es para cada Valle, y con este motivo se celebra una simpática fiesta entre souletinos y salacencos, en un marco incomparable de belleza a una altura de 1.300 m. entre las hayas y abetos centenarios, si bien con una sencillez que es sin duda su mayor encanto.

A las nueve y media de la mañana estábamos citados en Ochagavía, y en unos camiones salimos con dirección al puente de Andrilla, de donde es la partida para el monte; los que llevamos asistiendo varios años, nos vimos sorprendidos con la gran afluencia de «montañeros» en este día, pues desde este punto la subida era siempre a pie, costando unas dos horas a la «Caseta de los Carabineros», punto de reunión con la Comisión francesa de Larrau, y es que había una sorpresa, y era nada menos que los camiones nos subían hasta escasamente un kilómetro de la Caseta de Carabineros, ya que de la nueva Carretera Internacional que unirá Navarra con La Soule, se han hecho 4.800 metros, casi la mitad, en un magnífico esfuerzo de la Empresa constructora, que en menos de tres meses, y en terreno tan accidentado ha construido casi cinco kilómetros de carretera.



Don Amadeo Marco, Diputado Foral y representante del Vall e de Salazar, con los franceses. (Foto E. MINA.)

No obstante el cambio de locomoción, se siguió en Andrilla con la costumbre del amaiketako, ahora no será para coger fuerzas, y allí se nos unió la Comisión francesa que venía en coche, presidida por M. René Elissabide, Consejero General de Bajos Pirineos, y formada por M. Alex de Coulomme-La Barthe, Consejero General, M. Pierre de Souhy del Sindicato de La Soule, M. Julies Pehourcq Ingeniero de Caminos de Mauleon, M. Auguste Casanave Alcalde de Chéraute, M. Hontaas Alcalde de Montory, pues el resto de la Comisión francesa vino por el monte en la forma tradicional y nos esperaba en la Caseta de Carabineros, y que estaba constituida por M. Joseph Etchats, M. Pierre Etchecopar y M. Pierre Iriart, como miembros de Larrau, M. Guil-

(VUELVE A OCTAVA PAGINA)



GRUPO GENERAL POSANDO PARA «DIARIO DE NAVARRA».—(Foto E. MINA.)

Fiesta hispano-francesa en Picatua

(VIENE DE ULTIMA PAGINA.)

laume Bouchet Alcalde de Licq, y el Párroco de Larrau M. Ibarburua.

La subida en camión es francamente más cómoda y así en mucho menos tiempo nos encontramos en Picatua, y tuvimos tiempo para admirar, antes de comer, los preciosos paisajes de aquel lugar privilegiado, y enterarnos de que para fin de septiembre, Dios mediante, estará la carretera en este lugar, y que para el año que viene por esta fecha, estará ya en el «Portillo de Larrau», facilitando así la subida, lo que sin duda aumentará la concurrencia de gente cada año, como ha pasado en éste en relación con el anterior, pues asistieron más de 200 personas de ambos lados de la frontera.

A las dos tuvimos una espléndida comida, a la que asistieron además de la Comisión francesa ya citada, D. Amadeo Marco, Diputado provincial; D. Miguel Arregui, Sub-jefe del Movimiento acompañado de D. José María Pérez Salazar, Director de Radio La Voz de Navarra; D. Manuel Sainz de los Terreros, Ingeniero Jefe de Caminos, acompañado de D. José M. Lisa, Abogado de la Diputación de Navarra, y de don Maximino Loperena, Ayudante de Caminos, y una nutrida representación de la Junta del Valle, con su Presidente D. Heliodoro López Mosquera, D. Simón Roda, Alcalde de Ezcaroz, D. Lucio Tabar, Alcalde de Ochagavía, D. Sabiniano Sembercoiz, Alcalde de Esparza; los Vocales de la Junta D. Pío Anduezo y D. Faustino Miqueleiz, el Secretario de esta D. Julio Adot, don Ricardo Ruiz de Ojeda Fedunchy, Abogado asesor de la Junta y los Secretarios de los Ayuntamientos de Ochagavía, Esparza y Güesa así como el Teniente de la Guardia Civil D. Mariano Martínez y numerosos franceses y españoles que pasaron como nosotros un magnífico día de campo, del que guardamos un grato recuerdo.

M. M.

LES BASQUES DEMANDENT

aux pouvoirs publics la sauvegarde des curieux vestiges de Lizunaga

(De notre correspondant particulier.)

Biarritz, ... octobre. — Les accords de « faceries » qui depuis un temps immémorial règlent le passage des frontières et le séjour des troupeaux en territoire étranger sont une des coutumes basques les plus curieuses.

Suivant les saisons, les troupeaux des Basques français vont chercher en Espagne des pâturages appropriés, et, réciproquement, les troupeaux des Basques espagnols doivent de temps à autre se rendre en France. Avant la séparation des deux provinces, qui remonte à près de cinq cents ans, ces accords n'intéressaient, outre les propriétaires des troupeaux, que les villages, en raison des pacages et des forêts communales. Aujourd'hui la douane a son mot à dire. Or les Basques, tant français qu'espagnols, se sont toujours élevés contre la prétention de celle-ci de marquer les bêtes qui franchissent pour une durée déterminée la frontière dans un sens ou dans l'autre. Dans chaque village ils ont désigné une personne responsable qui se porte garante à la fois du respect des accords de « faceries » et du retour des animaux dans leur pays d'origine.



Parmi les régions où ces accords ont conservé toute leur importance se trouvent celle de Sare, dans la province basque française du Labourd, célèbre par ses « palombières » et ses grottes, et celle de Vera, dans la province basque espagnole de Navarre.

Les villages de Sare et de Vera, situés l'un et l'autre dans une vallée, ne sont distants, à vol d'oiseau, que d'une dizaine de kilomètres. Cependant ils sont séparés par la Rhune, la plus haute montagne de l'endroit, où un chemin de fer à crémaillère amène jusqu'au sommet de nombreux touristes.

Actuellement deux routes existent entre Sare et Vera : l'une par Ascain et le col d'Ibardine (398 m.), longue d'une vingtaine de kilomètres; l'autre par le col de Lizareta (507 m.), et le village d'Echalar, en Espagne, d'une longueur à peu près égale. Mais dès la plus haute antiquité une route bien plus courte, d'une douzaine de kilomètres, reliait directement les deux villages par le col de Lizunaga (300 m.). Cette route contournait la Rhune à l'est, suivait le cours du ruisseau de Lizunaga, traversait une forêt domaniale de Sare et franchissait la frontière actuelle à la borne n° 36. Elle servait à acheminer le minerai de cuivre extrait des mines de la Haya. Aussi Camille Jullian l'avait-il appelée « la route du cuivre ».

Cette voie, large de 2 mètres, était pavée. Mais elle est inutilisée depuis plusieurs siècles. Le pavage n'apparaît plus qu'en de rares endroits. Elle n'est plus qu'un sentier de montagne emprunté par les contrebandiers.

A la suite d'un accord conclu entre les services des ponts et chaussées français et espagnols, il y a quelques années, on décida de construire une voie carrossable sur l'ancien tracé. Grâce au fonds forestier, les travaux du côté français ont pu être entrepris et sont presque achevés. La partie terminée s'arrête à moins de 300 mètres de la frontière.

Or à l'endroit où celle-ci doit être franchie il existe des vestiges particulièrement importants pour l'histoire et pour la tradition basques. Il s'agit de plusieurs grosses pierres qui formaient jadis les assises et les sièges des « Tables de Lizunaga ». On n'a jamais pu déterminer avec précision la date où elles ont été apportées à cet endroit. C'est là que durant plusieurs siècles se réunissaient les délégués des régions de Sare et de Vera pour signer les fameux accords de « faceries ».

Une pierre plate posée à côté des supports des tables et sur les deux côtés de laquelle est gravée une croix serait, au dire de certains, la borne de démarcation entre la province espagnole de Navarre et la province française du Labourd; elle aurait été posée en 1787, à la suite du traité d'Elizondo du 27 août 1785. Selon d'autres ce serait un symbole sur lequel prêtaient serment les délégués lors des accords de « faceries ». Une des pierres plates formant le dessus de la table a été retrouvée dans une ferme près de Vera par un chercheur basque, M. de Barandiaran. La table mesurait 11 mètres de long, dont 7 mètres en territoire français et 4 mètres en territoire espagnol.

Très attachés à tout ce qui touche à leur histoire et à leurs traditions, les Basques de la région demandent aux pouvoirs publics que des mesures soient prises le plus tôt possible pour sauvegarder ces vestiges et que des fouilles soient opérées afin d'en déterminer exactement l'ancienneté.

MAX DUMOULIN.

L'ETONNANTE ACTION RAJEUNISSANTE DE L'EMBRYON VIVANT

— Affirmé par les travaux du docteur Alexis Carrel et des plus grands biologistes;
— Confirmé par plusieurs années de succès définitifs, l'EMBRYON ALIMENT constitue la transmission à l'homme des forces constructives vivantes de l'embryon sous la forme d'un aliment. Apport essentiellement naturel de forces vitales, que seuls les laboratoires CARRARE réalisent en garantissant la distribution à domicile de produits authentiquement vivants une heure après fabrication à Paris et en moins de vingt-quatre heures

TEMAS NAVARROS

CONCLUSION DE LAS F PIRENAICAS NAVARI

por FRANCISCO SALINAS

No hubiera querido acordarme más del Tratado internacional con Francia del 2 de Diciembre de 1856. Pero en definitiva, pasó a la posteridad sellando uno de los momentos de la historia de Navarra, con impronta que duró casi el siglo.

Las secuelas que dejó no fueron escasas, y una de ellas la excepción recojida en su artículo 13 determinando que se conservasen y tuviesen por subsiguientes, en atención a sus circunstancias especiales, las dos facerías perpetuas que existían ya en aquel entonces, entre los Valles de Aézcoa, en España, y Cisa y San Juan de Pie de Puerto en Francia, conforme a la sentencia arbitral de 13 de Agosto de 1.536, y sentencias confirmatorias posteriores; y entre Roncal, en España, y Baretons, en Francia, en virtud de la sentencia arbitral de 1.375 y sus ratificaciones.

Hemos dicho que esta declaración tuvo caracter excepcional, ya que en ese mismo precepto se resolvió la anulación, con caracter general, de los convenios faceros que hasta entonces hubieran venido rigiendo sin término fijo para su duración.

Si el Tratado de 1.856 fué desgraciado en cuanto a su contenido, no fué más afortunado en su forma, creando problemas de interpretación nada más firmarse. Este último artículo 13, no dejó a nadie tranquilo. Prueba de ello que en el Anejo III del mismo tiene que aclararse la relación jurídica facera, resumiendo y consignando los derechos y obligaciones inherentes a cada parte y el modo de gozar las dos facerías. En su virtud, y como consecuencia de la compascuidad establecida en toda la extensión de frontera que desde Iriburieta hasta la desembocadura del arroyo Ugatsaguía, en el Egorgoa, separa el Valle español de Aézcoa del francés de Cisa y San Juan de Pie de Puerto, los ganados mayores y menores, sin distinción de clase, pertenecientes a cada uno de estos dos valles, podrán entrar a pacer y abrevarse libremente territorio del otro, permanecer allí únicamente durante el día sol a sol, y regresando a pasar la noche dentro de sus respectivos términos.

La verdad es que si el Tratado de 1.856 nació desastrado, tampoco su Anejo tuvo buena estrella. Suscitó las mismas dudas y parecidas intranquilidades; tanto así que al amparo del artículo 14 los Valles conciertan quinquenalmente convenios faceros bastante largos, aunque concretos, dejando orillado al Tratado en un rincón, sin guardarle el menor respeto.

El convenio quinquenal en la actualidad vigente se concertó en Arive (Aézcoa) el 22 de Noviembre de 1.951, entrando en vigor el 1.º de Enero siguiente.

El titular de esta facería es el Valle de Aézcoa, y de la francesa Cize y San Juan de Pie de Puerto. Las Juntas de los Valles son las que conciertan estos convenios quinquenales, que los suscriben indistintamente a uno y otro lado de la frontera, asumiendo la Presidencia quien la ostenta en el Valle donde la reunión se celebra; cuyo tratado es firmado en otra entrevista que la sitúan en el Valle distinto al que se convocó la primera.

Así por ejemplo, en el año 1.951, la primera reunión tuvo lugar en Arive, presidiendo la Comisión española el Diputado Foral, don Amadeo Marco Ilincheta. Allá acudió la Comisión francesa. Estudiadas las condiciones del Convenio, se celebró otra reunión en San Juan de Pié de Puerto, para la formalización de firmas.

Las Comisiones se reunen para el marcaje del ganado mayor con el hierro de ambas facerías, anotando el mismo, así como el ganado lanar y las guías del pastaje. También es incumbencia de las Comisiones el examen y formulación de las cuentas del pastaje de la temporada; recibiendo los avisos del paso de ganados.

Además de ello, las autoridades aduaneras tienen la intervención

(SIGUE A OCTAVA PAGINA.)

50 Rue Singer ue Antoine charte PARIS (XVI)

Conclusión de las facerías pirenáicas navarras

(VIENE DE PRIMERA PAGINA)

propia de sus funciones, por todos conocida. Y los guardas son nombrados por cada Valle, con absoluta independencia, así como cada parte satisface distintamente esta carga del guardería.

Numerosos han sido los problemas suscitados por las montañas que separan los Valles, no ya de índole facera pecuaria sino también de otra naturaleza; pero la mera alusión a los mismos desorbitaría el tema.

En fin, existe limitación de cabezas de ganado para el pasto y para pernoctar en el monte Aézcoa, en cuanto al ganado francés: quinientas cabezas de ganado mayor y cinco mil cabezas de ganado lanar; pudiendo recíprocamente pastar y pernoctar en la zona de Cisa y San Juan de Pie de Puerto igual número y clase de cabezas del ganado aezcoano que el francés acabado de indicar.

Esto por lo que respecta a esta facería pirenaica, que la hemos resumido y reducido a la mínima expresión, siquiera para delatar su presencia en Navarra, a modo de esbozo que da idea de la figura, pero sin detalles ni expresiones.

En cuanto a la otra facería entre los Valles de Roncal y Baretons, que dió lugar al llamado tributo de las tres vacas, se escribió tanto de ella, y además tan bien escrito, que la insistencia en el caso, por lo prolija sería ya fastidiosa. En su último libro, tomo II de "Rincones de la Historia de Navarra», Florencio Idoate vuelve a tratar del tema con su clásico y singular acierto. Y en este mismo trabajo, se trae a colación una magnífica fotografía de José Esteban Uranga, de un relieve de la sillería del coro de la Iglesia parroquial de Isaba, del siglo XVI, sobre la formulación de este tributo tan pintoresco. La bibliografía francesa no quedó rezagada en la materia, y también escribieron sobre ello Descheemaeker y Cavaillés.

Con la dedicación de un recuerdo nada más a la facería entre los Valles de Salazar, Roncal y Soule, estimamos oportuno dar por terminado el tema facero, que nos ocupó el primer trimestre del año Si Víctor Fairén para dar a la imprenta su libro sobre estas facerías internacionales navarras, además de las aragonesas, tuvo que podar sin desmayos, una serie de broza inútil que ensombrecía esa lengua de luz de tan rancias instituciones, también por nuestra parte, a fuer de ser ligeros, tuvimos que seguir el mismo sistema, para que no nos diera la última campanada olisqueando pergaminos.

Somos comprensivos, y no nos duelen hacer concesiones cuando se trata de buscar la amenidad en la tarea divulgadora. Sobre todo cuando existen otros temas interesantes que hace tiempo esperan impacientes que les llegue el turno del examen y de la crítica. Por ejemplo, una publicación aragonesa, con vinculación a Navarra en homenaje a la memoria de don Juan Moneva y Puyol, que hace tiempo corrió por las librerías sin haberla tan siquiera saludado, y a la que, si Dios quiere, tendremos el gusto de comentar en la próxima colaboración.

Pero antes, debíamos terminar, aunque fuera someramente, con las facerías internacionales pirenaicas de Navarra, que nos toca hoy despedirlas, con el único sentimiento de no haberlas retenido entre nosotros por más tiempo.

Que no en vano el padre quiere al hijo no tan sólo por ser bueno, sino por ser hijo. Y estos convenios faceros, hijos de las obras de nuestros mayores y de nuestros mejores, también son de estimar, disimulando sus defectos, precisamente por eso, por ser nuestros.

F. S. Q.

La facería de Valcarlos, y Banca y Lasse del valle de Baigorry

por FRANCISCO SALINAS QUIJADA

Hubo poeta, tan romano y frívolo como Ovidio Nasón, que en los albores de la era cristiana pensaba de esta manera: "¿Hay algo más duro que una piedra y algo más blando que el agua?. Sin embargo, la blanda agua horada la dura piedra".

La insistencia en los problemas faceros y el ahondar en la materia no tanto cuantitativa como cualitativamente, me trajo al pensamiento el verso latino, como el mejor auxiliar para conseguir vislumbrar el fondo último, la raíz más profunda de los pastos fronterizos.

A través de las últimas divulgaciones recorrimos parte del Pirineo. Sería una claudicación quedarnos a mitad del camino, por largo que ahora nos parezca el final de este peregrinaje. Es menester colmar la meta aunque lleguemos a ella con las alforjas vacías. Tenemos pendiente un compromiso con el tema facero, y renunciar la deuda sería quedar más al descubierto; porque rehusándola la reconocíamos sin cubrirla.

A un espíritu superficial, al que le gustan los libros de letra gruesa, salpicados de dibujos, o por lo menos con muchos puntos y aparte, tal vez le harten ya las facerías. Para aquel que se haya propuesto perseverar en los temas navarros, por lo que sus vistosas figuras representan sin darle mayor importancia al traje con que los visto cada quincena, tal vez no piense de igual forma. Para llegar a tiempo es menester andar despacio; y la verdad es que no tenemos ninguna prisa.

Por ello interesante es tratar de la facería quinquenal entre el pueblo de Valcarlos y otros del valle de Baigorry, cuyos orígenes inmediatos hay que buscarlos una cuarentena de años antes de aquel Tratado de 2 de Diciembre de 1.856, que suscitó con anterioridad todos nuestros enojos.

Son pueblos directamente interesados en el disfrute, del lado español el de Valcarlos; y del fran-

(SIGUE A OCTAVA PAGINA.)

La facería de Valcarlos, y Banca y Lasse del valle de Baigorry

(VIENE DE PRIMERA PAGINA)

cés los de Banca y Lasse, pertenecientes al Valle de Baigorry.

Este derecho de apacentar los ganados, que se considera en Valcarlos como comunal, se regula mediante unos pactos quinquenales concertados de este lado por el Alcalde y un Concejal de la Villa, y del francés por los respectivos Síndicos de los pueblos citados, en el mes de Septiembre, y que son ratificados por el Gobernador Civil de Navarra y el Prefecto francés de Basses Pyrenées, cumpliéndose con ello lo preceptuado en el artículo 14 del Tratado de 1.856, completado por los artículos 23 y 29 de los Tratados de 1.862 y 1.866, respectivamente.

Opera en estos casos una intervención de la Administración de Aduanas que expide las oportunas guías en Valcarlos, Arnéguy y St. Jeand-Pied-de-Port, a la vez que dirije y controla el ganado e inspecciona su sanidad.

A distinto de lo que ocurre en otras facerías, no hay guardas jurados faceros, correspondiendo la vigilancia a la Guardia Civil de Fronteras española, y a los aduaneros y gendarmes franceses; presentándose las denuncias en las Administraciones de Aduanas respectivas, y que versan por lo general sobre infracciones escasas y nimias; no pudiéndose construir por los pastores ninguna clase de cabañas o chozas para albergarse

La facería que tratamos comprende una faja de quinientos metros de anchura a cada lado de la frontera política, que supone una extensión de unos ocho kilómetros, compuesta de un terreno abrupto, con pastos más bien de verano y de difícil acceso.

La entrada de los ganados es por puntos determinados, aunque sin obligación de previo aviso a la contraparte, haciéndolo por Eúnzaro (Eunzarocalepoa, muga fronteriza 174), Portillo de Baigorry, Adarza y Mendimocha. Estos ganados —según datos recogidos en el libro de don Victor Fairén— son en Valcarlos 22 reses vacunas, 6 caballares, y unas 1.000 lanares, siendo los de los pueblos franceses de número similar.

Es condición indispensable para el goce de los pastos que los ganados lleven la marca de los pueblos interesados, que vienen a ser comunmente los pertenecientes a caseríos fronterizos, y que entran a los pastos simultáneamente, sin establecimiento de turnos de ninguna especie, y sin limitación de cabezas; y hallándose concertados por un plazo de 180 días desde el mes de Mayo al de Noviembre.

Ahora bien, dentro de este ciclo estival, la limitación de la pastura es de "sol a sol" con respecto al ganado lanar, como ocurre normalmente en otros sitios; quedando exceptuados de este apotegma los ganados caballar y vacuno, para los que la salida en cada tardeada sería tanto como hacerles imposible el goce de los pastos por la topografía del terreno asaz. abrupta y escarpada.

Las cargas del terreno facero son cubiertas mediante la percepción por el pueblo de Valcarlos de seis pesetas por cabeza de ganado caballar, cinco pesetas de vacuno, cincuenta céntimos de cabrío y veinticinco céntimos de lanar.

En cuanto a las infracciones, si se estiman dolosas se castigan con el prendamiento de una bestia cada diez; y si no son de este carácter, se reduce a expulsar al ganado a su terreno.

He ahí los rasgos más fundamentales de esta facería, y que estimamos suficientes.

Hay un dicho con categoría de axioma, que tanto cansa el hablador , como el reservado y sigiloso Sería nuestro deseo situarnos en el punto medio en esta tarea divulgadora, y aportar conocimientos útiles con la misma seguridad que nuestros riberos entrojan sus cosechas. Ya falta menos para terminar las facerías pirenaicas; y no puede ser más fácil el camino con un guía como Guillén, que las recorrió antes que nosotros, cota por cota, y además con la ventaja que no tuvo que buscar los atajos.

F. S. Q.

Mademoi... D'Etcha... 50 Ru...

Ultimas consideraciones sobre la facería de los Quintos Reales

por FRANCISCO SALINAS QUIJADA

Dejamos pendiente una interrogante en la última colaboración de los Temas navarros, que no es posible dejarla trasconejada entre las sombras faceras de los Alduides.

Los valderranos no podían en manera alguna renunciar a sus últimas resistencias. Cuando en la vida se presentan objetivos difíciles de culminar; cuando se está a mitad del camino emprendido sufriendo el vacío de un mar sin rutas; cuando el peso de una gestión fatiga y cansa, y el desaliento comienza a adherirse a nuestros afanes como el marisco a la peña, ¡qué pensamiento más prudente y aleccionador aquél, de que los grandes fracasos son las consecuencias inmediatas de las grandes confianzas de última hora!

Los franceses respaldados por la enorme fuerza de un pacto, justificados con la santidad de un convenio libremente concertado, aunque fuera tan gravoso y poco equitativo para los españoles que tan mala memoria guardaron y guardan de aquel Tratado de 2 de Diciembre de 1.856, no cejaban en su empeño; se habían negado a su resolución; y como una gran concesión, sin perder de vista la semantica de su texto primitivo, accedieron a la revisión de la renta de este absurdo arrendamiento a perpetuidad.

Pero este rasgo, obligado al ser imposible retroceder las saetas del reloj del tiempo, lo condicionaron a fórmulas habilidosas, sugestivas, pero que traducidas a pesetas podían todas guardarse en manos bien pequeñas.

¿Patrón oro? ¿Inflación del franco desde el 1.913? ¿Patrón trigo? Espejuelos todos ellos que no respondían al valor de los pastos.

No entró la negociación en vía muerta. Y ello constituyó el mejor éxito para los navarros; y que siendo los franceses los que debían pagar, era natural que no tuvieran gran interés en correr por vía libre.

Por fin Navarra entendió que dejando todos los patrones y referencias analógicas a un lado, la renta de los pastos del Quinto Real Septentrional, no podía dejar de cubrir siquiera las trescientas mil pesetas.

Por el Ministerio de Asuntos Exteriores español se recibió la noticia, a través de la Excma. Diputación Foral de Navarra, que Francia estaba dispuesta a pagar dos millones trescientos mil francos por el año 1.950, y del 1.951 inclusive en adelante dos millones quinientos mil francos.

Por la buena disposición del Gobierno español en facilitar el cambio más favorable, se estimaba que la renta iba a suponer de esta guisa doscientas cincuenta mil pesetas.

Todavía hubo sus reparos; y por fin el 12 de Agosto de 1.950, se comunicó al Valle que Francia aceptaba pagar dos millones setecientos cincuenta mil francos. Y así quedó la cosa definitivamente resuelta, percibiéndose por la renta de la Vertiente Septentrional del País Quinto, desde el año 1.951 la suma de dos millones setecientos cincuenta mil francos en sustitución de la cifra de ocho mil francos a que se refería el artículo 15 del Tratado de Límites entre España y Francia de 1.856.

Todo ello con respecto al Quinto Real Septentrional. En cuanto a la Vertiente Meridional, en el año 1.919 quedó extinguida la servidumbre de pastos, leñas y maderas que disfrutaba el Ayuntamiento del Valle de Erro sobre la totalidad de la misma, por la con-

(SIGUE A QUINTA PAGINA.)

Ultimas consideraciones sobre las facerías de los Quintos Reales

(VIENE DE PRIMERA PAGINA)

cesión a este Valle por parte del Estado de la propiedad de 616,65 hectáreas en la misma Vertiente llamadas de Sorogain, quedando de la misma dueño el Estado, que la administra con exclusividad é independencia.

Por esta redención de la servidumbre han quedado prácticamente derogados el artículo 14 del Tratado y el Anexo II del mismo en cuanto a los contratos quinquenales que en régimen de compascuidad podían concertar los valles de Baztán, Erro y Baigorry, que cesó en el año 1.914. Sin embargo dicho artículo 14 está vigente en lo que respecta a los convenios de pastos entre los Valles de Erro y Baigorry para el aprovechamiento en compascuidad de los de Sorogain, en las condiciones que los de Erro estiman oportunas, y que viene así rigiéndose desde el año 1.920.

Para esta admisión en los pastos de Sorogain de los ganados franceses, admitidos por su libre y absoluta voluntad, se precisa la oportuna autorización del Ministerio de Agricultura que la solicitan y consiguen los de Baigorry: el marcaje de las bestias (vacuno solamente) con hierro candente que grabe las iniciales V. E. del Valle de Erro, y pago en el mismo acto del cánon impuesto por el Ayuntamiento del Valle de Erro; marcaje que reviste una gran solemnidad y es motivo del estrechamiento de relaciones de los pueblos fronterizos, cada año; estableciéndose la temporada de los pastos de Sorogain en dos fases o periodos: la temporada de primavera para ganado vacuno, desde la segunda quincena del mes de Mayo hasta el 29 de Septiembre; y temporada de otoño-invierno para el ganado lanar que comprende del 29 de Septiembre al 31 de Diciembre.

Con ello daría por terminado el Tema navarro, de no haber surgido un problema de calificación jurídica del régimen de estos pastos, en el que no insistiré mucho, por temor de causar confusión con disquisiciones doctrinales en esta tarea divulgadora, que por lo sencilla puede suponer peligro la exégesis honda de la misma; como puede causar daño para el niño el inocente cortaplumas, si lo coje por la hoja.

Victor Fairén, al tratar de los pastos de los Quintos Reales, los denomina facería. Y admití el vocablo, sin mayores escrúpulos, asignándole un valor amplio, sin cicaterías. Si por el contrario a la facería la encajamos en el concepto de COMUNIDAD, no podrían así calificarse los pastos de las dos Vertientes de los Quintos Reales. En cuanto a la Septentrional, porque son del goce exclusivo de los baigorrianos, hasta el punto de ser objeto de denuncia las intrusiones de los ganados españoles. En la Meridional que pertenece al Estado español no se permite el pastoreo; y en la de Sorogain más bien lo que existe es un régimen de compascuidad porque quiere el Valle de Erro, pero sin régimen impositivo legal o pactado.

Y con ello baste para terminar la materia, sin elaciones más ambiciosas, no nos fuera a suceder como las pobrecitas hormigas que precisamente mueren cuando empiezan a echar las alas.

En esta tarea de ensamblar los elementos dispersos de nuestro Derecho, nos basta pinceladas de largo trazo, perspectivas amplias, que puedan facilitar al estudioso que guste de ello, alguna probabilidad de encontrar después, con holgura de tiempo y espacio, mejores detalles. Pero estos particularismos, pequeños por su casuismo, están reñidos con unos Temas navarros, que no pueden ser vistos, sino de lejos, para conseguir mayores planos.

F. S. Q.



TEMAS NAVARROS

LA FACERIA DEL PAIS QUINTO REAL SEPTENTRIONAL

por FRANCISCO SALINAS QUIJADA

Si el estudio de las facerías internacionales pirenaicas presenta problemas de todo orden, tanto históricos como sustantivos, tal vez la facería que vamos a tratar hoy, someramente, sea una de las más dificultosas, más complicada, más compleja, objeto de la atención de escritores y entusiastas de las cosas de la tierra navarra, que fueron uno tras otro tropezando en la misma piedra.

Sin embargo, además del magnífico libro de Fairén, llegó a mis manos un trabajo, enjundioso y de toda solvencia, publicado por don Lázaro Urmeneta Sesma, que poco tiempo después de hacerse cargo en propiedad de la Secretaría del Ayuntamiento del Valle de Erro, en Enero de 1.924, tuvo la preocupación de reordenar el archivo municipal, clasificando la documentación por Negociados y Secciones, para lo que, naturalmente, tuvo que leérsela por completo. Como fruto de esta labor benedictina, y por su activa intervención en las vicisitudes que sobrepasó la facería durante su gestión, compuso la monografía: "El valle de Erro y el Tratado de Límites entre España y Francia de 2 de Diciembre de 1.856", que resume con acierto esta institución en los Alduides, o Quinto Real, que es una masa arbórea y pastizal enclavada entre las estribaciones de los Pirineos al Sur, y la línea fronteriza con Francia al Norte.

El Quinto Real se divide en dos vertientes: la septentrional que mira a Francia (aguas al Cantábrico), y la meridional a la parte de España (aguas al Mediterráneo). Ambas son de soberanía española, y la cresta es la divisoria de ambas.

Resumiendo antecedentes podemos adelantar, que esta facería fué objeto de un Tratado con Francia el 2 de Diciembre de 1856, desdichado del todo, fatalísimo para los navarros, francamente reprobable, que hoy todavía nos admira y nos duele leerlo; no comprendiendo (no tengo rebozo por mi parte confesarlo) cómo pudo concertarse, cuando supuso el mayor atentado a los sagrados derechos dominicales de los valderranos.

Y desde este funesto Tratado hacia hoy, todos los esfuerzos de los buenos navarros de nuestra generación, convergieron en lograr una reivindicación, en subsanar una anomalía, en reparar una injusticia. Labor muy difícil cuando existe un Tratado, que es ley para las partes contratantes, estipulado A PERPETUIDAD.

Ese fué uno de sus errores, y muchísimo más incomprensible si se tiene en cuenta, que el pacto consistió en la adquisición por los habitantes de Baigorry del goce exclusivo y perpetuo de los pastos en la porción de Quinto Real septentrional comprendida entre la línea trazada desde Lindusmunua a Bcorzubustan por Isterbegui, como límite divisorio de am-

(SIGUE A QUINTA PAGINA.)

Mademoiselle Antoinette
D'Etcharte
50 Rue Singer
PARIS (XVI)

RIA DEL PAIS QUINTO REAL SEPTENTRIONAL

(VIENE DE PRIMERA PAGINA)

bas soberanías y la cresta principal del Pirineo, en virtud de un arrendamiento anual de ocho mil francos, o sean treinta mil cuatrocientos reales de vellón, moneda española, a razón de diez y nueve reales de vellón por cinco francos.

Se convino también para esclarecer dudas que para disfrutar del goce exclusivo y perpetuo de los pastos, los habitantes de Baigorry podían libremente y sin pagar derechos, traer sus ganados a dicho territorio, estableciéndolos en él durante los meses del año que les conviniera con la facultad de hacer, según el uso del país, cabañas de madera y ramaje para abrigo de los guardas, de los pastores y de sus ganados.

Los pastores se hallaban sujetos a las leyes españolas, incumbiendo a los Valles la obligación de no cambiar en nada el estado de los pastos arrendados, no roturando, ni labrando, ni edificando en el territorio de pastos ni en los bosques.

No se concibe, repitámoslo una vez más, como los representantes españoles en la firma del Tratado no preveyeron que un pacto a perpetuidad era absurdo que exigiera una contraprestación pecuniaria a cifra fija, cuando era lógico presumir que la moneda no iba a mantener su cotización in secula seculorum. Error no único en las normas reguladoras de la vida social, pues todavía estamos sufriendo las consecuencias de la venta a carta de gracia, cuya injusticia retractual se ha visto salvada, sin conculcación foral, por la equidad y buen sentido moral de nuestros Tribunales de Justicia.

El Tratado de 2 de Diciembre de 1.856 era una espina que estaba clavada en el mismísimo corazón del pueblo valderrano. Era preciso extraerla aunque dejara cicatriz; lo que no era posible que un siglo más tarde vinieran los franceses a pagar por los pastos del Alduides septentrional la miserable suma, al cambio de los años 1936 al 1947, de 321,58 cada año, de las que correspondieron el 52,60 % al Valle de Erro (168 pesetas) y el 47,40 % al Baztán (163 pesetas). ¡Y esto por todos los pastos del Quinto Real Septentrional! ¿En qué pensaron los españoles suscribientes del Tratado de 1856?

La solución más justa, a mi modesto modo de entender hubiera sido la resolución del Tratado (¿no es un pacto internacional, pero pacto?), la redención de la carga, y que los de Baigorry no se hubieran acordado ya de nuestros pastos. No pudo ser. Al fin y a la postre estábamos pagando nuestra propia torpeza. Los negocios son así, y nos tocaba perder antes de adoptar medidas drásticas que hubieran podido degenerar en un conflicto con repercusiones imponderables. Francia aceptó la revisión del precio del 1.856. Con arreglo ¿a qué patrón? Nuevas discusiones, con cifras inconciliables, tan distintas como las vertientes que parte la cresta del Alduides.

Primera valoración: Diciembre de 1948, seiscientas mil pesetas.

Segunda valoración: Junio del 1.949, quinientas mil pesetas.

Tercera valoración: Septiembre de 1.949, cuatrocientas diez mil pesetas.

Ni aún así se llegaba a una inteligencia. Los franceses arguían:

1.° Puesto que en 1.856 la moneda imperante era oro, pagarían los 8.000 francos en oro. Erro y Baztán contestaban: El valor oro traducido a pesetas no representa el valor real de los pastos.

2.° Francia decía: Hasta 1.913 los precios de las cosas no sufrieron alteración, desequilibrados en 1.914, como consecuencia de la Guerra mundial. Los precios se elevaron 200 veces sobre los del 13. Los 8.000 francos de 1.856 que sean ahora 200 veces más: 1.600.000 francos; darían tal vez hasta 2.000 000. Decían los navarros: No podemos aceptarlo, porque esa elevación será para el franco y para Francia que sufrió la guerra. No para España, pues traducido el franco a nuestra peseta dan muy pocas; menos de lo que valen los pastos. Pero además quien cobra, es España, y en pesetas; por lo que se acepta la elevación 200 veces más pero con relación a la peseta y no al franco. No tuvieron que hacer números los franceses para rechazar la proposición.

3.° Hablaba París: sobre el índice de 1.913, elevemos los 8.000 francos con relación al patrón trigo, al modo como hoy se hace con las rentas rústicas. Navarra replicó: no interesa ni es justo, pues no hay que perder de vista, que se trata de pastos, y el valor de la carne y los subproductos de los animales, están por encima del precio que universalmente se le dió al trigo.

¿Cómo terminó la disputa?

* * *

Nunca me gustaron las colaboraciones por entregas, y me resultó siempre antipática esa palabra del "continuará". No necesito traer testigos. Si alguna desgracia tenemos los que escribimos cuando pudiéramos equivocarnos, es que nuestro error en la linotipia lanzada a la calle, no podemos disimularla con goma de borrar. Pero esta vez estoy seguro que siempre acabé como pude el enunciado que encabezó el Tema navarro. Hoy me es imposible. Tengo mi margen editorial; una horma de hierro carente de toda elasticidad. A veces me resultó grande. Hoy me resultó corta. No quiero agostar los pastos faceros de los Alduides con el calor de una impaciencia. El margen es de espacio, no de tiempo. Y si los Temas navarros todavía no llegaron a su aurora, ¿para qué afanarnos si nos queda todo un día por delante?

F. S. Q.

22 de enero de 1958

EL PENSAMIENTO NAVARRO

Historia Menuda

Relaciones entre Erro y Baigorri



Marcaje del ganado en Urepel. (Cortesía de don Javier Donézar)

En esta rápida excursión por el pasado de Erro y Baigorri, habíamos llegado a 1721, en cuya fecha España puso tropa a lo largo de la frontera para impedir la extensión de la Peste de Marsella, suceso de que me ocupo en *Rincones de la Historia de Navarra*, t. II. El Duque de Berwick, el gobernador de Bayona Dancourt y el vizconde de Echauz (este personaje no podía faltar nunca) exponen al Virrey Príncipe de Castillon las quejas de los baigorrianos por las restricciones impuestas por los soldados al paso de sus ganados hacia Alduides.

Atendida la reclamación, se celebraron conferencias en Arnegui, destapándose una vez más el Vizconde con sus ambiciones de ocupar Baigorri y aun Altobizcar, perteneciente a Roncesvalles. Lo que en el fondo deseaban los del otro lado era alejar a la tropa, pero no era cosa de subordinar el interés de media docena de baigorrianos a la salud de España, en peligro por la peste susodicha. Ante la intervención del embajador francés, Felipe V designó una comisión en julio de 1722 para tratar de arreglar las cosas. La integraban el gobernador de Pamplona don Juan González, el ingeniero don Francisco Mauleón, un miembro del Consejo Real y el abogado don Antonio Lisón. De la comisión francesa formaba parte el Castellano de la Baja Navarra Lalanne.

Cursadas las instrucciones pertinentes por el marqués de Grimaldo, ambas representaciones se sentaron sobre el río Yoldizu, entre Baztán y Añoa, el 17 de noviembre. Pero nada práctico se consiguió visto que los franceses ponían como condición previa la desaparición del cordón sanitario. Cesó la peste, se retiró el cordón e inmediatamente los baigorrianos comenzaron a agitarse.

Se suscita de nuevo el tema de la basílica levantada en Alduides en 1688 en el término de Jaurmendia, dentro de territorio español, y que estaba cerrada al culto desde 1695, a raíz de la providencia tomada por el virrey marqués de Valero. El 31, los obispos de Pamplona y Bayona intervienen en las gestiones ante el ministro Patiño para abrirla de nuevo al culto. La respuesta fué que se edificasen dos basílicas a ambos lados de la frontera, para evitar futuros compromisos. Esto que en teoría parecía razonable, no lo era en la práctica, pues mientras los baigorrianos habían poblado la zona limítrofe de casas, bordas y chozas —hasta 1.500 se calculaban entonces— los de Erro apenas poseían unas cuantas en aquel fragoso terreno y resultaba dificilísimo sostener el culto. El más ganancioso resultaría el famoso vizconde de Echauz, que aumentaría sus ingresos de diezmos en caso de salir con su pretensión. Tres siglos hacía que esta casa venía inquietando a los españoles. En 1752 existía ya una magnífica iglesia en Jaurmendia, territorio español.

"Causa admiración —se dice en una representación impresa a S. M. en 1758 por Valderro, Baztán, Valcarlos y Roncesvalles— que un particular haya podido mantener la injusticia contra tan repetidas providencias de dos monarcas, dedicados a la pacificación de sus súbditos; ni las capitulaciones Reales, tan firmemente aprobadas y seriamente reflexionadas, se han librado de su ambición".

El memorial de 1732 sobre las iglesias, aduce un argumento más a los esgrimidos siempre que había usurpaciones fronterizas. Muy cerca de Alduides, existía la Armería Real de Eugui, donde se fabricaban entonces bombas y balería. Dice sobre esto: "...en cualquiera accidente de irrupción de guerra, se hallara expuesta a no poder abastecerse de los minerales que necesita para los trabajos, que los conduce de los mencionados Montes de Alduide. Y siendo estos contiguos a ella, sus habitantes tendrán facilidad en incendiarla o arruinarla, sin que lo resguarde la mayor diligencia, por estar introducidos y albergados hasta los mismos minerales. Y así poblado aquel suelo, siendo del dominio de V. M., vendrá a ser muy perjudicial padrón de la Monarquía de V. M., respecto de que podría servir de abrigo a un pie de exército enemigo que se guareciese en él, internado allí, aproximándose en pocas horas a la Plaza y fortificación de Pamplona..."

La plaza de San Juan de Pie de Puerto, tan próxima a la zona, podía ser una ventaja más para sus propósitos de conquista. Después de la destrucción e incendio efectuado por el marqués de Cairo en 1695 por orden de Carlos II, los baigorrianos habían levantando más de 700 bordas. Mientras a éstos les convenía tener iglesias, no así a los de este lado que como ya se ha dicho poseían pocas y éstas contiguas a las poblaciones. Pero de muy poco servían las repetidas protestas ante la audacia del de Echauz y los suyos.

(Continuará)

F. IDOATE

Historia Menuda

Relaciones entre Erro y Baigorri

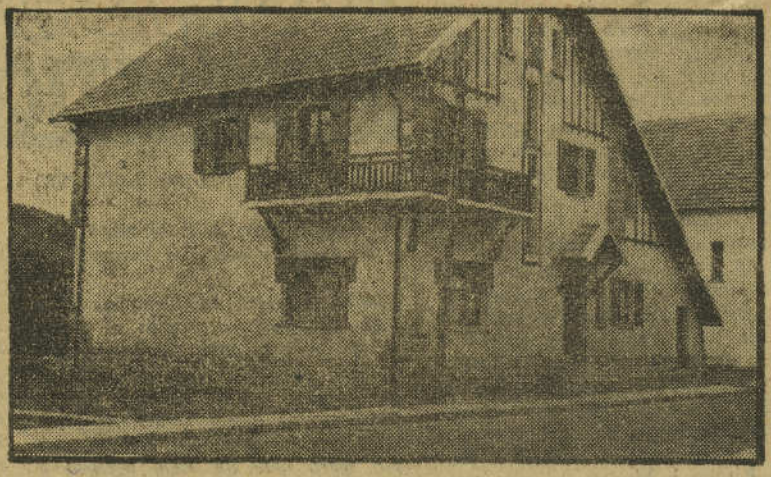
(Continuación)

La expedición del capitán Ureta, como era de esperar, produjo una inmediata reacción en los baigorrianos. A los tres días apareció por Serogoyen (el actual Sorogain) el Vizconde de Echauz con 200 hombres y se llevó 60 yeguas de Erro. Aún siguió más adelante, llegando a avistar el palacio de su contrincante Ureta; algunos testigos aseguraban que el airado Vizconde había de batirlo con artillería, entre otras amenazas. Las conversaciones de Arnegui y el tratado de 1614 pusieron fin por entonces a las diferencias entre ambas monarquías francesa y española.

Las incidencias de estas negociaciones las relata brevemente Yangas en su "Dicc. de Antigüedades" art. "Límites", tomando los datos de la Sección correspondiente del Archivo General; trae también el citado tratado de 1614, firmado en San Lorenzo. En el Arch. General de Simancas, Seco. Estado hay también abundante documentación, que demuestra el estado de tensión a que se llegó, hasta el punto de movilizar fuerzas ambos países, que por lo demás no tenían interés en enzarzarse en un conflicto bélico.

La guerra estallada en 1635 provocó nuevas diferencias en esta zona y en toda la frontera en general, distinguiéndose como siempre el Vizconde de Echauz, que estaba interesadísimo en la extensión del dominio francés por Alduides como perceptor de los diezmos de la zona y por otras ventajas positivas para su casa. El señor de Lasa y un teniente del Vizconde se internan este año en Alduides hasta tres leguas y se llevan 70 u 80 novillos y 200 cerdos. Incidentes parecidos se repiten en 1648 y 1650, sorprendiendo en la primera de estas fechas a los pastores de Espinal, a los que quitaron medio centenar de vacas. Después de esto, al compás del creciente poderío de la monarquía francesa, los baigorrianos construyen bordas, ferrerías y molinos en la zona litigiosa, con clara transgresión de lo pactado en 1614. De poco sirvieron las protestas de los españoles y nada positivo se logró con el nombramiento de comisarios por ambos países en 1686.

Tampoco arregla las cosas la venida de Felipe V, aunque parezca mentira. Las nuevas reuniones en Valcarlos sirvieron de muy poco y a favor de la Guerra de Sucesión ,que aumentó nuestra debilidad, los baigorrianos extienden más y más su dominio, que alcanza, no sólo a Alduides, sino también a terrenos de Roncesvalles y Burguete. Hace algún tiempo me ocupé del asalto e incendio de esta villa en 1717, hecho que provocó la más viva indignación y las consiguientes reclamaciones. La efímera ofensiva francesa de 1719 obligó a destacar fuerzas armadas a la frontera, lo mismo que la peste de Marsella en 1721, con cuyo motivo se establece un cordón sanitario a lo largo de la misma.



UNA DE LAS ULTIMAS EDIFICACIONES LEVANTADAS EN ESPINAL

Naturalmente, las Cortes, la Diputación, los Virreyes y el Consejo Real, hubieron de intervenir de lleno en estas diferencias ,ante las apremiantes reclamaciones de los interesados. Ya en 1678, las Cortes acuerdan ofrecer a S. M. con 200 hombres para guardar la frontera durante dos meses, una vez realizada la proyectada demolición de las bordas plantadas por los baigorrianos. Por si la compascuidad de pastos o faceria no fuera motivo bastante para continuas discordias, aún surge otro nuevo: los caminos para la antigua Herrería de Eugui (que ahora llevaba don José de Aldaz) para extraer la mena, que a juicio de los valles de Esteríbar y Erro, podrían favorecer la invasión de los franceses. Esta mena se extraía de los montes de Alduides, "pegante a las mismas casas de Alduide, que es población que los franceses han hecho, y para su comunicación, abierto los caminos desde Francia". De creer a los reclamantes, no le haría falta al enemigo la ruta de Roncesvalles en lo sucesivo para entrar en España, incluso con artillería, de hacerse los caminos con anchura suficiente para carros. Ya era bastante cuña de por si Alduides para reforzarla más y más en favor de los franceses con esta novedad.

Por tratarse de montes tan abrupde enviar a un ingeniero militar, don Esteban Escudero, quien reconoció los parajes en cuestión y emitió dictamen, demostrando que sólo existían algunas veredas y caminos antiguos para llegar a las minas en cuestión, suministradoras del hierro.

Por tratarse de mones tan abruptos y accidentados, no parecía posible el trazado de los temidos caminos carretiles, de no ser con gastos cuantiosísimos. No había, pues, lugar a los temores de los con razón suspicaces habitantes de aquellos valles, no había peligro de invasión.

Al incendio de Burguete en 1717, había precedido en 1705 la entrada de 500 hombres conducidos como siempre por el Vizconde de Echauz, la eterna sombra de nuestros fronterizos. El motivo había sido cierto carneramiento hecho justamente por la Real Casa de Roncesvalles; se limitaron no obstante, a coger algunos bueyes y carneros después de soltar las consiguientes bravatas; "con diferentes amenazas de que darían fuego al Hospital y a toda la población, y otras de grande arrojo", dice la reclamación de los canónigos. La parte tocante a Roncesvalles, la relata ampliamente el llorado canónigo don Javier Ibarra en su libro "Historia de Roncesvalles" (Pamplona, 1936).

Aprovecho esta ocasión para elogiar debidamente a este hombre ejemplar, gran navarro y gran trabajador, que se pasó su vida viendo los viejos papeles de los archivos para ofrecernos el fruto de su esfuerzo en obras como ésta y otras dos más de gran extensión: "Historia del Monasterio y Universidad Literaria de Irache", y más recientemente, "Ilustres Navarros", en cuatro tomos. Mi mejor recuerdo para este ilustre desaparecido.

F. IDOATE

(Continuará)

Historia Menuda

Relaciones entre Erro y Baigorri

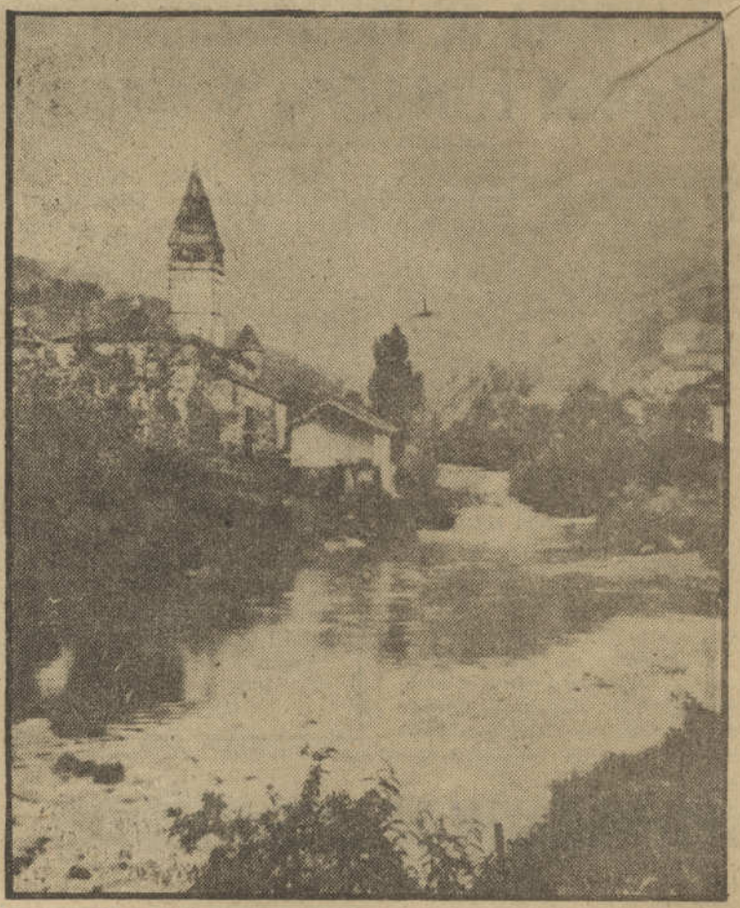
(Continuación)

Las representaciones a S. M., exponiendo la situación, se suceden unas a otras. La de 1716, elevada por Los Tres Estados hacen historial desde 1,400, fecha inicial de la diferencias, siguiendo la relación impresa de 1686, redactada por el lic. don Alonso Pérez de Araciel y Rada, oidor del Consejo Real, relación que es una recapitulación de lo más saliente. Véase cómo se describen los Montes Alduides o Alduide, como entonces se decía:

"Los Montes de Alduide, sitos en el Reino de Navarra, son parte del Pirineo y división de España y Francia, y tienen cinco leguas de largo y otras cinco de ancho, poco más o menos. Y formando casi una figura redonda, están por la mayor parte rodeados de lugares de España; porque de quince leguas que tienen de circuito, solo la una y media por la parte del Norte es confinante a Francia en la tierra que llaman de Baiguer, por otro nombre de Baigorri en Vascos. Desde donde a la parte del Poniente los ciñe la Valle de Baztán, sita ocho leguas de la ciudad de Pamplona; y después, la Valle de Esteríbar, a tres leguas de Pamplona; y después de ella, a la parte de Levante, la Valle de Erro distante cinco o seis leguas de dicha Ciudad; y tras ella, Roncesvalles, que está a siete leguas; y más allá, de la otra parte de las vertientes, la valle de Valcarlos acaba de ceñir los dichos Montes, juntándose con la dicha tiera de Bayguer".

De estos montes —sigue luego— gozaban antiguamente los del Valle de Erro con sus ganados y Roncesvalles con sus vacadas, sin controversia alguna, recogiéndolos de noche en los varios seles o praderías que allí poseían. También participaba del beneficio los de Baztán, por facería o comunidad de pastos con Valderro, de sol a sol, como era lo corriente en estos convenios. Unicamente, en el tiempo de la bellota estaba permitido, tanto a los de Ultrapuertos (llamada también tierra de Vascos) como a los de este lado del Pirineo, engordar su ganado de cerda desde San Miguel de Septiembre hasta San Andrés, pagando el impuesto o derecho llamado "quinta" o "quinto" (de donde debe venir El Quinto Real), consistente en 9 maravedis por cabeza en aquellos tiempos antiguos por convenio con los reyes. En la fecha de la relación de Araciel, cobraba este derecho el Vizconde de Valderro y Barón de Ezpeleta. Se hace mención del convenio de 1313 entre la Casa Real de Roncesvalles y Erro, a raíz de ciertos "debates" o cuestiones por los seles o corralizas. Los de Valderro, como dueños de estos montes, fijaron el número de dichos seles y casas que podían tener los canónigos.

Viene luego el pleito de 1400 con Baiguer, al que ya nos hemos referido anteriormente en forma muy anecdótica. La sentencia dictada por Carlos III, declaraba taxativamente no tener derecho ni parte en Alduides el Vizconde de Echauz ni los de Bayguer, marcándose los mojones divisorios desde Izpegui, que por seguir generalmente el curso de los arroyos y términos conocidos, se conservaban en su mayor parte en la fecha de la relación. En 1404 se confirma la sentencia de Carlos el Noble por su esposa doña Leonor y en 1407 se declara nuevamente la posesión de la jurisdición y el derecho de nombramiento de guardas a favor de Valderro, hasta los términos de Baigorri. En 1405, Baztán y Valderro renuevan su facería antigua.



Saint Etienne de Baigorry

En 1527 (año, se dice aquí, en que Carlos V abandonó la baja Navarra), realiza el Vizconde de Baiguer la primera entrada armada en Alduides en represalia de cierto prendamiento de ganado hecho por los de este lado. El Marqués de Cañete permite alguna razzia, pero su sucesor en el virreinato, don Luis de Velasco, previendo los males que podrían derivar de esta constante agitación, prohibe toda iniciativa. En tiempo del Duque de Medinaceli, año 1570, se recibe nueva información de ambas partes, y en el 74, el virrey interino don Cristóbal de Eraso (era el propietario don Vespasiano Gonzaga), imita la prudencia de Velasco, para evitar complicaciones, lo que da nuevas alas a los de Baigorri. Las Cortes de 1561, 1565 y 1580, se quejan reiteradamente de tales excesos, pidiendo se diese licencia a los agraviados para defenderse. Felipe II toma parte personal en el negocio, ordenando en 1586 al virrey Marqués de Almazán, entablase negociaciones para ver de buscar un arreglo pacífico. Las gestiones iniciadas siguen con don Martín de Córdoba en 1591.

También del otro lado empezó a manifestarse voluntad de arreglo por parte del Virrey o Gobernador de Bearne, Mos de La Force, a juzgar por la correspondencia cruzada con Navarra en 1600. Pero la entrada de un grupo de baigorrianos en Viscarret en 1604, a tres leguas de la frontera, da al traste con todo arreglo. Motivo de discordia fué también la iglesia edificada en 1572 por los franceses en Alduides, a cuatro tiros de vallesta de sus términos, dentro pues de nuestro territorio. Era el momento malo de la persecución de los católicos por la hereje Princesa de Bearne doña Juana y tal circunstancia aconsejaba cierta tolerancia por nuestra parte. Del hecho más saliente, el tratado de 1614, ya se ha hablado antes; J.

(VUELVE E LA PAGINA CUATRO)

---

nunca el deseo de vivir en una isla desierta?

—Pues... alguna vez. Sobre todo cuando lleno las hojas de declaración de impuestos.

NO TENIA COSTUMBRE

Una famosa "vedette" de revista ha sentido la velcidad de pasar al género dramático para mostrar su talento de actriz.

El empresario le dice a un crítico la noche de la presentación:

—Le ruego a usted que sea benévolo. La pobrecita está muy turbada. Como es la primera vez que sale vestida a escena...

ANUNCIO

Los anuncios por palabras, en su forzosa y ahorrativa brevedad telegráfica, se presta a veces a curiosos equivocos.

Ejemplo:

"Véndese perro. Come todo. Le gustan los niños".

Historia Menuda

Relaciones entre Erro y Baigorri

Cumplo hoy con una deuda contraida allá por el mes de mayo último con la representación del valle de Erro presente en Urepel con motivo del marcaje del ganado que tiene lugar en este encantador lugarcito el 22 de mayo de cada año.

Tenia verdaderos deseos de conocer el país y el desarrollo de esta ceremonia, que actualmente tiene como base el Tratado de Límites de 1856, pero su historia es mucho más vieja. Se trata de una facería más entre dos valles pirenaicos, cuya riqueza fundamental estriba en sus ganados y sus montes. Una de las facerías incluidas o admitidas por los tratados internacionales concertados entre España y Francia, comprendidas entre Andorra y el mar, según cuenta Fairén.

Tuve el placer de conocer allí al culto secretario del Valle de Erro don Lázaro Urmeneta, autor de un interesante librito titulado EL VALLE DE ERRO Y EL TRATADO DE LIMITES ENTRE ESPAÑA Y FRANCIA DE 2 DE DICIEMBRE DE 1856. De desear sería que hubiese trabajos similares al que citamos, pero desgraciadamente apenas se hallan funcionarios municipales con estas preocupaciones. El citado Tratado, al que preceden los de 1735 y 1785 dentro del siglo XVIII, es estudiado con extensión y competencia en lo que afecta al valle de Erro por el señor Urmeneta. Siguiendo a Fairén, el tratadista de esta materia, es de evidente destino facero, es decir, trata de arreglar las delicadas situaciones creadas en los valles pirenaicos.

Los franceses opinan que este tratado fué desfavorable para ellos de un modo general, atribuyéndolo a la influencia de la Emperatriz Eugenia, la esposa de Napoleón III, pero los españoles no piensan de igual modo. Por lo que toca a Erro, al menos, les asiste plenamente la razón. Se dejaba disfrutar a los baigorrianos un magnífico predio de 25.000 robadas por 800 francos a perpetuidad, cantidad que si en aquella fecha quizás compensaba, resultó casi ridícula o simbólica a largo plazo. Además esta anctidad debia ser compartida con Baztán.

Urmeneta nos va contando paso a paso las laboriosas gestiones y trabajos realizados hasta lograr la revisión de tan onerosísima cláusula, que acredita la torpeza de los que la elaboraron o dieron su asentimiento en 1856. Reconocida por la otra parte la injusticia, se llegó a un acuerdo entre los gobiernos de España y Francia, a base de pagar en lo sucesivo 2.750.000 francos, dejando puerta abierta para nuevos convenios en el futuro si las circunstancias cambian, como es de prever. En el expresado año los valles de Baztán y Erro se repartieron al cambio 305.250 pesetas.



Marcaje anual del ganado en el fronterizo pueblo francés de Uropel

Aparte de esto, Erro tiene un convenio con Baigorri para el disfrute de su término o monte de Sorogain, de unas 700 hectáreas de extensión. El promedio de ganados franceses que disfrutan de estos pastos es de 1.200 cabezas de vacuno y caballar, y 12.000 de lanar. El Valle cobro el último año por lo de Sorogai unas 50.000 pesetas.

La renovación del contrato de compascuidad de ganados o facería, da lugar a una animada concentración de montañeses de ambos lados de la frontera. Salvo algunos baches motvados por el natural forcejeo de los últimos años, una gran cordialidad preside estos actos anuales, que acaban con el consabido banquete. Los de Erro se reunen en un hotelito de Alduides, que según reza el letrero de su puerta perteneció al Valle. Pero en el pasado no siempre se arreglaron las cosas por las buenas y los incidentes sangrientos a veces se repiten periódicamente.

Fué precisamente en lo alto del puerto de Izpegui, mojón de Alduides, donde se abre un importante capitulo en las relaciones entre Erro y Baigorri en el año 1400, cuando aquel valle se dirigió a Carlos el Noble para protestar contra los abusos de sus vecinos, que se propasaban a cortar árboles y carnerear sus puercos dentro de su demarcación, "...avemos —decian— unos términos yermos e montes clamados Alduide, los cuales se tienen e afrontar de una parte con los yermos et términos et montes de la tierra de Baztán, et de la otra parte se tienen et afrontar con el camino de la Valcarlos, et de la otra parte con los manzanales del Vizconde Baiguer et con los términos de Bayguer, et de la otra parte, se afrontan con los témrinos de ciertas villas et tierra de Valderro..."

Se nos marca aquí el circuito de esta zona contenciosa y se nos da noticia de este Vizconde de Baiguer, que dirige los movimientos de la tierra contra sus vecinos de Erro. Luego serán los Vizcondes de Echauz los que a lo largo de varios siglos conducirán a los baigorrianos en sus expediciones de saqueo y razzias, debidamente respondidas, no solo contra Erro, sino también contra Valcarlos, Roncesvalles, Burguete y Baztán. El motivo de la disputa de 1400 era el carneramiento de 14 cerdos. "...De pocos días en acá —se quejaban los de Val de Erro— como hombres soberbios et de su cabo, non podiendo ni habiendo drecho alguno de facer, como dicho es, queriendo privar a vos, Señor, de la dicha quinta et a nos de nuestra propiedad et possesion en que estamos de pacer et gozar las aguas et yerbas de los dichos nuestros yermos, términos et montes, han prendado catorce cerdos de los dichos vecinos de Valderro...", etc.

Por este tiempo, Alduides y Baiguer pertenecian a la Corona navarra como territorio de la Sexta Merindad de Ailempuertos o Ultrapuertos. Sus habitantes pagaban la pecha llamada quinta o eyurdea por los cerdos o puercos —empleando la palabra de la época— que disfrutaban los pastos reales. Era corriente entonces tomarse la justicia por su mano, y los de Erro se vengaron cogiendo varios cerdos a sus contrarios y quemando una palomera del Vizconde. Además pedían cantidades casi astronómicas —4.100 florines— por los daños causados; pero Carlos III, redujo su pretensión a 28 solamente; tan súbditos suyos eran unos como otros y su real ánimo no podía apasionarse por ninguna de las partes.

La calma quedó restablecida por entonces, pero en el transcurso del tiempo los incidentes se multiplican, como es normal entre gente con comunidad de intereses a veces, se llega a situaciones de verdadera tirantez entre España y Francia. En 1611, un grupo de baigorrianos emboscados matan al jurado de Mezquiriz, lo que motiva la correspondiente represalia de los de Valderro, que acaudillados por el capitán don Antonio de Ureta, en número de 120, cogen presos a cuatro pastores de ultrapuertos y se apoderan de sus rebaños. A estos hechos había precedido la destrucción e incendio con aprobación del virrey, de las chozas, corrales y cabañas levantadas indebidamente en terreno español.

F. IDOATE

(Continuará)

Historia Menuda

RELACIONES ENTRE ERRO Y BAIGORRI



Roncesvalles desde todos los ángulos, posee un especial encanto.

(Continuación)

Vamos avanzando por el siglo diez y ocho y el horizonte de las relaciones entre ambos valles no se aclara. En 1736, siguiendo la larga serie de violencias, fue tiroteado un grupo de 10 hombres en Loposaiz, en términos del Valle, y dentro de este mismo año, otro grupo de catalanes y aragoneses fue diezmado por los baigorrianos junto al caserío de Arsia. Cuatro de ellos quedaron sobre el terreno, siendo enterrados por los mismos baigorrianos. El término de Ichasacue, propio de Valderro, fue también objeto de usurpaciones repetidas. Lo mismo ocurrió en lo de Gorostiaga, donde los franceses comenzaron a hacer remos, transportados por el río llamado entonces Urañepel, que corre por Alduide.

La representación eleva en 1752 al Rey por el buen virrey Conde de Gages, recoge lo más interesante sobre la material y trae la sentencia de 1400 y las Capitulaciones Reales de 1614, constantemente invocadas por Valderro desde aquella ya lejana fecha. Esta representación, que comprende, además de este Valle, a Valcarlos, Baztán y Roncesvalles, son algunas noticias de Aezcoa, Roncal y Salazar, se expresa con estas palabras:

«La experiencia ha demostrado cuán inútiles han sido las conferencias entre muchos, que se han reducido a prolixos exámenes. Los interesados ocupan el tiempo y aumentan los procesos con instrumentos y difusos alegatos. Aparentes razones son defendidas vivamente contra razón y justicia. Cuando la eficacia de esta convence el entendimiento, toma parte la voluntad y disuelve los congresos. En todos se repite lo mismo, sino se presentan nuevas ideas a la confusión.»

Recuerda luego que la Paz de los Pirineos (1659) fijó los límites en Cataluña, Cerdaña, Conflans y Rosellón, guardados religiosamente por ambas partes. «Los de Navarra la Alta y Baxa —prosigue— son más claros y fixos: si hay buena fe, cesarán los motivos a las quejas».

En 1757 era virrey don Manuel de Sada y Antillón, Castellán de Amposta, al que se dirigió por las Cortes una instancia recogiendo las quejas de Erro, Baztán, Aezcoa y Marqueses de Andia. Estaba representado Erro por don José Ayanz de Ureta, quien hacía ver con los

(VUELVE A PAGINA 4.ª)

Historia Menuda

(VIENE DE ULTIMA PAGINA)

apoderados de las otras partes, las crecientes infracciones de las capitulaciones de 1614 y 1722, hasta el punto de que los baigorrianos habían avanzado por Alduides, hasta unas cinco leguas de Pamplona, con el consiguiente peligro en caso de guerra.

Este punto era precisamente el que más podía impresionar en las alturas, así como el de las fábricas de Eugui, que producían entonces bombas y balería. Los cortes abusivos de leña hechos por los franceses, ponían en peligro evidente la existencia de las mismas, por falta de combustible. Aparte de esto, cada vez había más dificultades para extraer la mena necesaria. Las fábricas distaban cuatro leguas de Pamplona y en este momento las tenía el Marqués de Andía. Hacia ver la reclamación, que en Navarra quedaban solo otras dos fábricas, Asura e Iurbieta, y en Castilla, Lierganes y La Cabada.

Se recuerda por fin la representación elevada por el Virrey Conde de Gages, que dejó en Navarra el mejor recuerdo, como se advierte repetidamente en los documentos. Un papel más para la Secretaría del Despacho y a esperar, vanamente remedio. La Diputación se dirige al rey en 1761, haciendo hincapié en que los franceses habían sobrepasado la línea divisoria en más de cuatro leguas y que se podía prever una despoblación de aquellos lugares del Pirineo, «que siempre han defendido constantes contra las invasiones enemigas».

Los aezcoanos no salían mejor parados, según un memorial de este mismo año 61. La presa más fuerte la realizaron en 1751 gente de Elsa y San Juan de Pie, llevándose 200 yeguas, valoradas en 5.000 ducados; los baigorrianos les quitaron 209 cerdos en 1760. En 1769 se juntaron en Izpegui las comisiones nombradas para trazar los límites, pero los baigorrianos presentes manifestaron que no reconocían la sentencia pronunciada en 1400, puesto que nunca había sido aceptada por ellos. Para ellos todo era papel mojado, hasta las pronunciadas de modo tan solemne por los que entonces eran reyes de Navarra Alta y Baja, incluido Baigorri. Al fin se hace un trazado en 1785 por el general don Ventura Caro, aunque mereció poco respeto.

Y llegamos a 1800, en que nos encontramos con una nueva representación colectiva de Erro, Baztán, Aezcoa, Burguete y Valcarlos sobre transgresiones a este convenio último. Se nos da aquí la extensión de la zona litigiosa: 5 leguas de largo y ancho y 15 de circunferencia, teniendo forma casi redonda. Se nos habla de los SELES y BUSTOS de Roncesvalles, cuya significación indica a modo de informe. Se advierten las anomalías del tratado suscrito por Caro y se asegura que, de accederse a las actuales pretensiones de los baigorrianos, quedarían dueños y árbitros de los minerales que surtían las fábricas de Eugui y Orbaiceta, y el valle de Valcarlos, sin comunicación inmediata con el resto de Navarra.

Se alude luego a la PAZ DE BASILEA (1985), que solo los baigorrianos quebrantaban con sus procedimientos por los intereses de unos pocos pastores, cuando ya la Casa de Echauz había dejado de ser el eterno obstáculo. Esta gente traía en jaque a todo el mundo, desde las Cancillerías y Secretarías de Despacho hasta el último pastor de Valderro.

(CONTINUARA)

F. IDOATE

Un pleito que data de 1401 sobre un terreno común a Guipúzcoa-Navarra y Alava, resuelto

La Comunidad de los Municipios de Segura, Cegama, Idiazabal y Ceráin, de nuestra provincia y de Asparrena y San Millán de la provincia de Alava, crean con tal Comunidad para congozar su vasto monte de 3.000 hectareas, limítrofe con el reino de Navarra por terrenos de "La Burunda", dato histórico que nos llega su existencia del año 1401. En 1516, se firma una escritura de Concordia en virtud de la cual, el Valle Burunda (hoy municipalidades de Alsasua, Olazagutía y Ciordia), para evitar contiendas fronterizas, cede una faja de terreno limítrofe con Guipúzcoa y Alava para disfrute de pastos por el ganado Y con este cordial motivo forma Navarra parte en la Parzoneria.

Pero la vida moderna ha alterado la paz idílica de nuestros montes y la economía obliga a



Una vista de Alsasua, la "capital" de la Burunda. (F. Archivo)

explotar los bosques que tanto más rendirán a sus propietarios cuanto más fácil acceso tengan para que las máquinas extractoras y los nuevos medios procuren una tarea más ventajosa a los intereses de todos los Municipios liados a la Parzoneria de 'La Alzania"

Y para ello, nada mejor que construir una carretera de tipo forestal. Hubo sus discusiones entre Ciordia y Olazagutía, sobre la derivación de la carretera y hasta se temió porque el asunto llevara el signo de un pleito interminable, pero la serenidad pudo más y la transigencia por las partes llevó la paz y la concordia al ánimo de quienes tienen en sus manos una riqueza forestal de muy estimable valor. Así, el 9 de octubre de 1955, nace la Mancomunidad Intermunicipal de Navarros, Alaveses y Guipuzcoanos, que coronan su primer esfuerzo con la inauguración de una carretera, en la que se festeja no sólo dicho triunfo, sino el de la buena voluntad y el mejor deseo de colaborar estrechamente unidos y dentro de la mejor concordia en favor de los intereses comunales.

Después de este obligado preambulo, ayer tuvimos el gusto de saludar al alcalde de Segura, don Segundo Legorburu, quien nos dio detalles de los actos a celebrar el próximo domingo con motivo de la inauguración de la carretera de la Parzoneria "La Alzania"

—Forman esta Parzoneria —nos dijo el alcalde— los Municipios de Segura, Cegama Idiazábal y Ceráin, de Guipúzcoa; Asparrena y San Millán, de Alava. Estos pueblos son los copartícipes de la Parzoneria de los terrenos existentes entre Guipúzcoa y Alava, limítrofes con Navarra, por lo que dio lugar al nacimiento de la Parzoneria, al estar relacionados los intereses con los municipios de Alsasua, Olazagutía y Ciordia.

—¿Y esta carretera de Alzania cuánto ha costado?

—Un millón de pesetas, arbitradas por medio de concierto; el 20 por ciento a cargo de Olazagutía; un 40 por ciento, a cargo de la Mancomunidad Guipúzcoa-Alava, y el cuarenta por ciento restante, a cargo del Municipio de Ciordia.

—¿Qué longitud tiene la nueva vía de comunicación?

—Los 3.100 metros La carretera está destinada para el aprovechamiento forestal, ya que existe una riqueza muy considerable

(VUELVE A LA PAGINA ONCE)

COSTUMBRES NAVARRAS

Sobre "tacerías" y pastos fronterizos

PAMPLONA (De nuestro corresponsal.)—Supongo que en otras partes pasa lo mismo, pero, desde luego, en Navarra estamos llenos de costumbres. Costumbres religiosas y costumbres profanas, costumbres naturales o costumbres insólitas, costumbres en el rezar, costumbres en el hablar, en el comer, en el vestir, en el bailar. Costumbres, costumbres, costumbres...

Costumbres todas muy viejas y de tanta fuerza que hasta prevalece en Navarra la costumbre contra ley. Costumbres muy diversas, floreciendo en el tiempo y en el espacio, según un calendario y un mapa costumbrista que aún está por hacer, al menos completo.

Y entre tantas costumbres, la fecha nos ha puesto delante una de las menos divulgadas: la de las «facerías» y la «marca» del ganado en Urepel.

QUE COSA ES «FACERIA»

Como navarrismo recoge el diccionario de la Academia la palabra «facería» (terreno de pasto que hay en los linderos de dos o más pueblos y que se aprovecha por ellos en común), haciéndola derivar de «facero», equivalente a fronterizo.

José María Iribarren, en su «Vocabulario Navarro», va algo más lejos, afirmando que puede existir «facería» aun entre pueblos y valles no limítrofes, para lo que se apoya en el ejemplo, que considera típico, de los valles de Roncal y Salazar, y su disfrute de pastos en las lejanas Bardenas.

Etimológicamente, sin embargo, y al menos «ab initio», creo que lleva razón la Academia sobre mi amigo, ya que «facero» viene de faz, cara; constituyendo la «facería» originaria quienes precisamente viven cara a cara, frente a frente, los fronteros y colindantes, aunque luego, por extensión, haya podido haber también condominios pastorales sin ese requisito de vecindad, superviviendo el vocablo, de la misma forma que seguimos llamando «ultramarinos» a cosas que ya no vienen de Ultramar, o «pordiosero» al mendigo, aunque no pida su limosna por Dios.

ANTIGUEDAD DE LAS «FACERIAS»

En cuanto a vetustez, si vieja es la costumbre de que los pastores roncaleses y salacencos arreen sus rebaños desde las cumbres pirenaicas hasta la ribera del Ebro, más vieja ha de ser todavía, por razones que son obvias, de etnología, de geografía y de historia, la costumbre—impuesta como ley por las conveniencias económicas—de que los ganaderos de los valles fronterizos de ambas vertientes del Pirineo («faceros» estrictos), políticamente españoles o franceses, pero racial y lingüísticamente vascos, unos y otros, manden sus ganados a pastar a ambos lados de la raya, según tradición antiquísima entroncada con la primitiva economía pastoril del pueblo vasco.

Datos documentales sobre esta tradición los hay ya desde el siglo XIV, aunque la costumbre sea, sin duda, anterior. Y en cuanto a las relaciones «faceras» de las comunas francesas de Baygorri y de Cize con los valles navarros de Erro y de Baztán y con la Aézcoa, respectivamente, quedaron reguladas al detalle por el tratado de Límites de 1856 y su acta adicional de 1899.

«FACERIAS» CORTAS

Conviene aclarar que hay dos clases de «facerías», dándose también, en esa trashumancia pecuaria internacional, las mismas modalidades que en el pasaporte de los súbditos bípedos. Y así como las personas avecindadas en puntos fronterizos disfrutan de un cómodo «frontalier» que, sin mayor desembolso ni requisito, les permite cruzar diariamente la frontera para regresar a la noche, así también, en la «facería» corta, la imposibilidad de mantener al ganado dentro de los límites de cada valle o cumhnisas—o la conveniencia de no hacerlo—indujeron a adoptar el principio «facero» por el que los rebaños pueden libremente pastar, de sol a sol, en los pastos de «l'autre coté», con obligación de reintegrarse cada noche a su territorio nacional y sin que conste si llevándose o no, de paso, un poquito de yerba de contrabando.

«FACERIAS» LARGAS

Pero la auténtica «facería» es la larga, de mayores vuelos, requiriendo ya todo un visado y el juego de sus correspondientes derechos, como en el pasaporte también de cualquier turista del montón. Y es precisamente una de estas «facerías» la que origina la costumbre que da pie a este artículo y que, inveteradamente, tiene lugar el día 22 de mayo, según ese calendario costumbrista navarro de que antes hablaba.

En esa fecha, las comunas francesas de Baygorri, en régimen de «facería» con nuestros valles de Baztán y de Erro, llevan los ganados que van a veranear en España a Urepel, bucólico y minúsculo pueblecillo en ese enclave de los Alduides, esa especie de mordisco que nos da la frontera quizá como desquite francés al otro bocado que nosotros le pegamos con el espolón agudo de Valcarlos.

Y allí, en Urepel, después de la concentración, tiene lugar la «marca» del ganado.

LA MARCA DE UREPEL

Este año, como todos los anteriores, se celebró. Gran ajetreo, también tradicional, en el puesto fronterizo, tan poco frecuentado, de Izpegui. Con el Gobernador Civil de Navarra y el prefecto de los bajos Pirineos a la cabeza, autoridades españolas y francesas se reúnen allá para dirigirse luego a Urepel, en donde ya suelen estar los Alcaldes de los pueblos interesados. Urepel rebosa para entonces de ganaderos y de pastores, de tratantes y de algún curioso, todos con boinas enormes y buen apetito, que han ido a la «marca», acontecimiento local del año. La comuna de Baygorri invita de siempre al Ayuntamiento de Erro, y concejales y «conseilleurs» confraternizan y poliglotean a más y mejor. En un paisaje idílico, verde y jugoso, escenario perfecto de «zortzico» valletizado, unas 200 vacas emigrantes erizan de cuernos la carretera, mugiendo y cencerreando con las enormes esquilas de los días festivos. Se va pagando el canon de cada «pasaporte», que este año ha sido de unas 140 pesetas por cabeza (¡y luego dirán que el solomillo es caro!); levantan acta, afanosos, los secretarios, con pelos y señales, y luego empieza el desfile hacia el pueblo, hasta el frontón, donde se les impone la «marca» con un hierro al rojo que se abate, chamuscante, sobre el anca bovina, para repujar las iniciales V. E. (Valle de Erro), especie de cruento salvoconducto para la permanencia. Naturalmente, hay vacas que se resienten de tan rudo «visado», que cocean, y saltan, y muerden, y hasta tiran derrotes. Y alguna también se escapa, como la que aparece de pronto en el mostrador de un bar entre el júbilo infantil de los espectadores como pálido anticipo a las ya próximas emociones del encierro pamplonica.

Luego... Las vacas de Baygorri se saben ya el camino. Trepan monte arriba hasta las alturas de Sorogáin, paraíso de pastizales, del que gozará el rebaño durante el verano, al cuidado de un pastorcillo español, en paz y tranquilidad, hasta que los escopetazos disparados contra la paloma, en su paso otoñal, venga a turbársela, recordándoles que llegó para la vacada la hora de repatriarse. En tanto, en Urepel, hoy en ambiente de mercado, la gente también pasta, y no mal, por cierto, mientras los tratantes cambalachean, los ediles enrojecen de digestión y las mozas se despepitan para atender a tanto y tan notorio forastero. Como en Francia tienen también su problema vinícola, y como el acto es de la mejor vecindad, ¡qué remedio!, se hace lo que se puede por aminorárselo incrementando el consumo de su coñac.

Sueltan las autoridades hispanofrancesas sus discursos de rigor. Empiezan a despedirse los tratantes. Los pastores cantan. Las nubes se levantan. Y a casa cada uno, antes de que llueva, hasta el día 22 de mayo del año que viene.

Y ustedes que lo vean.

Vicente GALBETE



TEMAS NAVARROS

LAS FACERIAS QUINQUEN... DEL VALLE DE BAZTAN

por FRANCISCO SALINAS

Con la aparición del libro de don Víctor Fairén Guillén, sobre: "Facerías internacionales pirenaicas", abrimos un paréntesis en los Temas navarros que no era posible cerrarlo en una sola jornada.

El tema tiene solera y además goza de actualidad, porque sobre tratar cuestiones que datan de tiempos remotos, inmemoriales diríamos con mayor exactitud, sin embargo la exposición de los mismos alcanza las postrimerías del pasado año 1.956.

Juzgo de interés, a la vista del libro del Dr. Fairén, dar a conocer este instituto de las facerías internacionales, que tanto interés reporta a la constitución jurídica de Navarra.

Así, por ejemplo, el Valle de Baztán tiene concertadas y en vigor varias facerías con los pueblos franceses de Sare, Saint-Pée-sur-Nivelle, Ainhoa, Espelette, Itxasson, Bidaray y con el Valle de Baigorry.

Estas facerías son quinquenales y se conciertan al amparo del artículo 14 del Tratado de Fronteras de 2 de Diciembre de 1.856, el cual dice textualmente que: "las partes contratantes han convenido en conservar a los respectivos fronterizos el derecho que han tenido siempre de celebrar entre sí, aunque por tiempo determinado, que no podrá exceder de cinco años, y con la precisa intervención de las autoridades competentes, todos los Convenios de pastos u otros que puedan ser provechosos para sus intereses y buenas relaciones de vecindad".

Autoridades competente... el Gobernador Civil y c... que indispensablemente... otorgar su aprobación p... lidez de estos contratos.

Los siete Convenios int... nales se ajustan al model... mendado por la Comisión ... Pirineos, después del acuerdo ... 1.899, si bien en algunos puntos se regulan por la costumbre, a la que expresamente se remitían otros acuerdos. Sin embargo dable es reconocer que todos los Convenios tienen un fondo común, que no es variado sino en datos secundarios, y la mayoría de ellos da la coincidencia de haber sido concertados en la borda de Burcaicea o Burcaitzea. Los menos en la venta de Glorieta.

Los titulares de estas facerías, son del lado español, el Valle del Baztán; y del francés, los pueblos citados individualmente, y en cuando a uno de ellos el Valle de Baigorry.

Por parte del Valle comparece en cada acuerdo el Alcalde de su Ayuntamiento y los dos primeros Tenientes de Alcalde, del lado francés intervienen regularmente tres personas, en nombre y representación de los respectivos lugares.

Los Ayuntamientos interesados ejercen jurisdicción sobre el territorio propio de cada uno de ellos, en la parte española el del Valle de Baztán, sin que la existencia de los "enclaves" pueda suponer obstáculo alguno, ya que como se sabe el Valle citado tiene una constitución unitaria. Sin embargo en cuanto a la parte francesa, actúa cada pueblo por su cuenta, individualmente, sin formar "Valles".

En cuanto a la naturaleza jurídica del disfrute, la extensión de los terrenos comunales del Valle de Baztán es muy grande, y mucho mayor que la propiedad de los particulares, más de 16.000 hectáreas de aquellos. Los pastos faceros son comunales y el derecho de facería es considerado como del Ayuntamiento, pero de carácter comunal. Es decir, que el Ayuntamiento del Baztán interviene por ser la expresión jurídica del total de los vecinos y representante de los intereses del Municipio, según la doctrina clásica y también actual de los bienes comunales.

Nota curiosa de estas facerías con respecto a los pastores es la prohibición, sean de una u otra parte, de entrar en el territorio vecino, a no ser para retirar o volver sus ganados. Lo que ello supone que los pastores dejen libres a sus rebaños a fin de que entren en la parte del territorio facero correspondiente al otro país, pero ellos no pueden entrar en el mismo sino tan solamente para ejercitar y poner en práctica la misión indicada.

En cuanto a los guardas, son nacionales, y con jurisdicción limitada al territorio nacional respectivo, debiendo estos guardamontes baztaneses denunciar cuantas infracciones observaran

(SIGUE A QUINTA PAGINA)

Mademoiselle Antoine
D'Etcharte
50 Rue Singer
PARIS (XVI

LAS FACERIAS QUINQUENALES DEL VALLE DE BAZTAN

(VIENE DE PRIMERA PAGINA)

al Alcalde del Valle, aunque también es verdad que por noticias bien fidedignas no se tiene recuerdo que se haya hecho denuncia alguna.

El elemento territorial se describe en los propios Convenios, aunque someramente. Los ganados son los del Valle de Baztán, y los de los valles franceses, siendo a tenor de los Convenios existentes de la especie vacuno, caballar y lanar, aunque en algunos, en cuanto al número, se impongan algunas limitaciones, especialmente el caballar.

En lo que hace relación al tiempo de pasturaje, aparte de su vigencia quinquenal, todos ellos lo limitan de "sol a sol".

También los Tratados sobre la materia previnieron las infracciones y su castigo, aunque afortunadamente no haya habido necesidad de aplicarlos.

Las facerías del Valle de Baztán, como dice el Dr. Fairén cuyo magnífico libro venimos resumiendo, tienen una larga historia, y de ahí que haya especial prurito en seguir regulándolas en la actualidad. Todo ello ayudado por una compresión mutua de los pueblos vasco-navarros, que es la mejor base para una deseada pervivencia.

Qué cierto es que se medita mejor que en la batahola de la multitud, con la observación desde el quizal de la puerta, al borde del camino. El ponderado estudio de las necesidades faceras, neto, puro, liberado de la infiltración de elementos extraños, pudo llevar a feliz término una serie de Concordias que hicieron y están haciendo posible el disfrute recíproco de los pastos faceros, sin mayores complicaciones.

Y así año tras año, y cada cinco años, vienen los ganados españoles y franceses, pastando en el Pirineo, de sol a sol, mediante unas regulaciones internacionales inspiradas en la buena fé y en la mutua confianza.

F. S. Q

Partzners (5 caseríos ~~[illegible]~~ con depósitos

rebaños (100 por cada) 500

Utxekvandre principal (hombre) ordeña, y elabora de pasos para el deskatch, ayuda (otro hombre)

~~[illegible]~~ Artzain Nagusi, Mutil, cinco rebaños

el 5º deskanso

Simultaneamente
Pensamento y Palabra
Thar - Donath (Jankovitz)
Estudio
Todo gana

50, RUE SINGER
PARIS (XVIe)

Comunicación del Interior.

Carreteras de Vizcaya

Comunicacion al Congreso Vasco Mundial

Seccion Economico-Social (nº) 4

por

Juan Pedro de Urreta. (pseudónimo)

Ingeniero.

Bilbao Junio de 1956

Respétense las correcciones del Sr. Jorge y las mías.

CARRETERAS DE VIZCAYA

Las carreteras de Vizcaya, como las de Guipuzcoa, Alava y Navarra, fueron construidas por sus respectivas Diputaciones, cuando no por los organismos forales que les precedieron en la Administración y gobierno del Pais. De la situación de Euzkadi bajo este aspecto al dictarse la Ley abolitoria de los Fueros de 25 de Octubre de 1839 da idea el comentario que recoje Pirala en su Historia de la Guerra Civil, reflejando el criterio oficial español de la epoca en la materia. Una de las muestras del despilfarro administrativo de nuestros organismos forales es, para tan acreditado autor, la de que, no haya una sola entre Bilbao y Vitoria carretera, sino tres!

De cómo se encontraban las carreteras de Vizcaya y Guipuzcoa al sobrevenir el hecho militar de Julio de 1936 sabe lo suficiente la actual generación. Al término de la lucha en el suelo de nuestro pais, el nuevo franquista privó de autonomia a Guipuzcoa y Vizcaya, y nuestras carreteras pasaron a ser patrimonio del Estado. Tampoco es preciso que nos extendamos en detalles sobre su situacion actual, que está a la vista. No obstante Vamos a hacer un estudio del tema, procurando ceñirnos a su aspecto puramente técnico y funcional. Para ello ya es clasica entre nuestros ingenieros la división de las rutas en Sur (Castilla), Oriente (Guipuzcoa) y Occidente (Santander).

SUR

La carretera general es la de Bilbao a Pancorbo, construida por Vizcaya sobre tierra vasca y de la Bureba (vasca también de origen, toponimia y patronimia, parte integrante del Reino de Navarra hasta que Castilla, apoyada en el laudo britanico del ano 1.178 logro crear la frontera del Ebro entre Miranda y Castejón, haciendo de su corrien-

límite
te fronteriza entre ambos reinos, y dejando reducido desde entonces el te-
en la peninsula
ritorio vasco/ al lauburu actual). La construcción de la carretera de Vizcaya hasta Pancorbo tiene pues un simbolismo de caracter político, además de haber realizado una obra economica de primer interés. Esa carretera, por si sola, ~~un proyecto~~ al ser construida, ~~le~~ definió el interland del puerto de Bilbao.

Mas dicha vía, que al ~~ser construida~~ realizarse significó un avance extraordi-
políticos y
nario que acredita de excelentes/economistas a nuestros abuelos, hoy
servicios y que el
no rinde los ~~beneficios~~ que de ella pueden esperarse racionalmente, puerto de Bilbao reclama. (mas grave aun)
Le sucede algo parecido/a lo que le pasa al ferrocarril, también construido merced al impulso soberano de Vizcaya. El puerto de Orduña necesita modificar sus rasantes, hoy con pendiente media de 9 p% y máxima de 15 p% que la hace impropia para el tráfico actual, redu-
aquellas rasantes superior
ciendo/las a una media no ~~superior al~~ mayor del 4,8 p% y atravesando el macizo/por medio de un tunel de dos kms de longitud. Mientras el presupuesto de cien millones de pesetas que esta obra supone no este aprobado, ~~dispuesto~~, la carretera sólo sirve para vehiculos ligeros. Los grandes camiones reclaman trazados más adecuados en todo tiempo, sobre todo en invierno, y solo utilizan esa carretera en el tramo de Bilbao a Orduna. ?Cuándo dispondrá el Estado, titular actual y administrador de las rutas de Vizcaya, de aquel presupuesto? Mientras el actual régimen persista, dudamos de que le llegue el momento.

En estos momentos, en cambio, se ultiman los trabajos de la carretera de enlace entre la de Bilbao-San Sebastian (Oriente) y Bilbao-Burgos (Fer), construyendo un nuevo acceso que parte de Urbi, junto a la fábrica de la Firestone y termina en Arrigorriaga, suprimiendo el paso de nivel de este nombre, las travesias urbanas de Arrigorriaga y Basauri, el paso a
el Puente
nivel del Boquete y nuevo de Bolueta,

cuya variante trata de ponerse en explotación ~~esta misma primavera.~~ seguidamente.
Es obra buena y de utilidad.

Como también merecen este calificativo los proyectos confeccionados para el trozo de Bilbao a Orduña con supresión de travesías, ensanche y mejora de curvas y modificación de rasantes, obras que mejorarán el servicio de esta zona llamada a industrializarse rapidamente, de manera singular en lo que se refiere a la tierra alavesa de Llodio y Amurrio. Pero estos no son mas que...proyectos.

ORIENTE

Integran esta sección dos tráficos, San Sebastian y Vitoria.

El primer acceso a Bilbao de la ruta de San Sebastian es la carretera Asua-Erleches. Sirve elValle de Asua, ensanche natural de Bilbao, la zona maritima de Guecho, el aeropuerto de Sondica y la región de Bermeo, Gernica, Lnguia, etc. Se realizan actualmente mejoras en Enecuri, trozo Bilbao-Asua de la carretera Bilbao-Plencia, tanto más necesarios en cuanto que, la pintoresca entrada de Santo Domingo ha quedado practicamente descartada a causa de sus rasantes y trazado, no adecuados al tráfico de hoy día.

En terreno del ideal, como el del tunel ~~de la Peña~~ de Orduña, se encuentra el de Archanda, que mejoraría extraordinariamente el acceso a Bilbao del tráfico aludido en el párrafo anterior, además de abrir la puerta grande al Valle de Asua, ofreciendo su suelo al ~~mi gran~~ ensanche de la capital de Vizcaya. ?Es racional la construcción del tunel de Archanda? Indudablemente que si. ?Puede confiarse en que esa construcción sea acometida por el actual regimen? Ojalá fuera así, pero nosotros no lo esperamos, no obstante su espectacularidad, que es una de las caracteristicas necesarias para que un proyecto se convierta en realidad en los actuales modos de gobierno y administración.

El tráfico de la ruta de San Sebastian se une al proveniente de la de Vitoria y Valle de Arratia en el empalme de El Gallo. El curso de Vitoria es hoy el más importante transporte pesado por carretera de Vizcaya. El puerto de Barazar es mucho más suave que el de Orduña. No otro es el motivo por el cual, la mayor parte de la comunicación del puerto de Bilbao y la zona industrial de Vizcaya con la zona Sur (Castilla) se efectúa por esta carretera. Desde luego, lo que puede asegurarse es que el tramo El Gallo-Bilbao canaliza el tráfico principal de Vizcaya. Sobre el mismo se realizan algunas obras de mejora y acondicionamiento en el tramo El Gallo-Galdacano. La desviación de esta carretera en su travesia del pueblo Galdacano la consideramos necesaria para un buen orden del tráfico. En los actuales momentos, no pasa de la categoria de proyecto acariciado por los ingenieros. No tan necesarias, pero muy importantes son también las desviaciones de las travesias de Yurre, Villaro y Castillo -Elejabeitia. Sus proyectos están ya aprobados hace tiempo. Esperan a disponer del correspondiente. El día en que esas obras se ejecuten, podra asegurarse que es aceptable el trazado de las carreteras que por Begoña dan acceso a Bilbao. Hasta entonces, no, entre otros motivos, por el entorpecimiento que supone el tendido de la via del tranvia y su tráfico consiguiente, que, con la ejecucion de aquellas obras, quedará separado de la carretera.

Menos esencial, pero necesaria tambien es la supresion de los travesías por Areta y Orozco de la carretera de Bilbao-Vitoria por ~~Areta y~~ Munguia y el ensanche esencial de varias curvas. El puerto de Altube es muy suave y permitirá la descongestión de la ruta general y la considerable mejora de servicio de la zona industrial de Orduña-Amurrio-Llodio.

Occidente

La ruta principal es la carretera de Bilbao a Santander, que en Burceña empalma con la de Bilbao a Santurce.

La carretera de Bilbao a Santander requiere una esencial transformación. Hoy comienza en Basurto. Discurre por entre los ferrocarriles de Santander y Portugalete. Cruza la ría Cadagua y tras el Alto de Cruces atraviesa en Valle de Galindo. En trazo angosto entre edificaciones sube a Ortuella, atraviesa el f.c. de Triano por paso a nivel y entra en Santander por Somorrostro. Algunas obras se realizan en el tramo Basurto-Zorroza de ensanche y repavimentación. Es necesario hacer desaparecer el paso nivel de Zorroza, desviando la ruta de carga de mineral. Deben desaparecer igualmente las travesías de Las Carreras y Somorrostro. Es preciso también su ensanche entre Nocedal y el limite de la provincia de Santander. Entre Zorroza y Nocedal ha sido estudiada ya la variante que aleja la carretera de las edificaciones que la agobian actualmente.

Circuito Amorebieta-Guernica-Bermeo

Despues de las carreteras básicas centrales, que hemos relacionado, Vizcaya tiene varios circuitos de rutas, el primero de los cuales es el que parte de Amorebieta, en la carretera de Bilbao a San Sebastian, y sigue a Guernica y Bermeo, con tráfico industrial y agricola y servicio de playas de interés turistico y social. Deben hacerse desaparecer varias curvas, corregirse rasantes excesivas y dotarla de mejor servicio de señales.

Circuito Guernica-Lequeito-Ondarroa

De servicio maritimo, agricola y turistico, extrecha en exceso y mal servida de señales. Es preciso ensancharla, en algunos punto al doble, y dotarla de mejor señalización.

Circuito Bilbao-Munguia-Bermeo

El servicio principal del mismo es de caracter agricola. La rasante del monte Sollu-

be es inadecuada para el empleo de camiones pesados, y debe ser corregida, como la de Santo Domingo (Archanda), que obliga a los camiones a desviar su ruta por la carretera de Asua a Erleches para llegar a Bilbao por Enecuri. Dentro de este circuito está enclavado el aurodromo de Sondica. Su servicio reclama la realizacion del tunel de Archanda

Circuito Durango-Marquina-Ondarroa

De importancia industrial.

Otras carreteras

La de Bilbao-Las Arenas-Plencia es de trafico residencial. El trozo Bilbao-Las Arenas se hace por la carretera de la Junta de Obras del Puerto. Debe ser desviado por el de Bilbao-Asua-Las Arenas, por Enecuri. En tal sentido se realizan obras, llevadas con bastante lentitud.

En el tramo Bilbao-Las Arenas por la derecha de la ria, la Junta de Obras del Puerto proyecta ensancharla hasta los doce metros de firme, aprovechando la desviación en la futura dársena de Lamiaco, prolongandola hasta la fábrica de Earle, para entrar en Las Arenas junto a la Estacion del f.c.

La carretera de Bilbao Santurce es, tal vez, el primer problema de esta naturaleza planteado en Vizcaya. Sirve al puerto franco y a factorias mas importantes de la industria pesada enclavadas en su curso, Altos Hornos, Constructora Naval, Aurrera, Termica de Burceña, etc. Su trazado esta trabado además por el tranvia de Bilbao Santurce. Esta carretera, edificada por ambos lados, es una verdadera calle en toda su extensión, mal saneada en algunos trozos por

~~influen i~~

influencia de la marea. La solución indicada sería la variante Basurto-Nocedal, enlazando con ella a Baracaldo, Sestao, Portugalete, Santurce y el Puerto Exterior por medio de ramales. Pero esa obra no hay quien la proyecte hoy en condiciones de realización. Mientras unos Poderes autonomos representativos no sean instaurados en Vizcaya, no pasará aquel proyecto de una ilusión. Debiera esperarse no obstante que, sin demora, fuera acometida una solución inmediata, con reparacion a fondo y saneamiento perfecto de la ruta actual, ejecución de firmes especiales y si la desaparición del tranvia, no fuera posible por los mismos motivos antes indicados, que al menos, sus carriles quedaran solidamente acondicionados y sujetos, y no ofrecieran el cuadro lamentable que hoy está a la vista.

Diremos, para terminar, que las carreteras de Vizcaya, salvo excepciones, ofrecen un aspecto bastante lamentable, impropio de la zona mas activa e industrializada de todo el territorio del Estado. Los pueblos primitivos, y entre ellos nuestros antecesores francocantabricos o pirenaicos, exponian sus enfermos al sentimiento de la solidaridad de sus convecinos, suponiendo que su exposición curaría sus dolencias. Nosotros no tenemos necesidad de esforzarnos para poner de manifiesto nuestra grave dolencia, que es la falta de autonomia propia./ Las carreteras, mientras los vascos las administramos, respondían a las necesidades del tráfico y estaban cuidadas con decoro. Está a la vista. Mucho tenían que mejorar, ciertamente, pero esta mejora venía impulsada por el progreso de los tiempos, el aumento de peso de los vehiculos de transporte y el incremento de la circulacion. Hoy constituyen, como en los tiempos de nuestros antecesores prehistoricos, el enfermo puesto a la puerta de nuestra casa, para que el mundo conozca nuestra dolencia y su solidaridad contribuya a remediarla. Para nosotros, el problema de mejora de las carreteras no es solo principalmente de firmes especiales, ensanchamientos, correccion de curvas y rasantes, ni desaparición de pasos a nivel, desviaciones de poblados, saneamientos, etc. es un problema de libertad y de autonomia. Aplicando a nuestro pue-

palabras de los libros santos, podriamos decir al exponer las lacras de nuestra vida actual: Dadnos libertad y autonomia; y todo lo demas vendrá por añadidura.

Juan Pedro de Urreta

Bilbao Junio 1956

DELEGACIÓN PROVINCIAL DE SINDICATOS

VIZCAYA

CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL

Ponencia: SOBRE LAS CARRETERAS DE LA PROVINCIA

Ponentes:

EXCMO. SR. D. JOSE MARIA RUIZ SALAS
Presidente de la Excma. Diputación Provincial de Vizcaya

ILMO. SR. D. ANTONIO AGUIRRE
Ingeniero Jefe de la Junta de Obras del Puerto

SR. D. MARIANO DE LA LASTRA
Ingeniero Jefe de la Sección de Vialidad del Excmo. Ayuntamiento de Bilbao

SR. D. PEDRO MARIA DE BASTERRECHEA
Secretario de la Comisión Provincial de Carreteras de Vizcaya

Bilbao, 1956

CARRETERAS DE VIZCAYA

Las más destacadas carreteras de Vizcaya, por la importancia que supone la comunicación con el resto de España pueden dividirse en tres grupos:

a) Con el centro de España, o Zona Sur.
b) Con la Zona Oriental.
c) Con la Zona Occidental.

(VEASE GRAFICO NUMERO 1)

a) *ZONA SUR*

Esta zona sur en principio está servida por la carretera que une Bilbao con Pancorbo a través del Puerto de Orduña.

Carretera de difíciles características, es innegable que pierde importancia para el tráfico pesado en tanto no se realice el proyecto redactado por la Jefatura de Obras Públicas de Vizcaya, con la colaboración de la Comisión de Enlaces, con la solución de dominar el Puerto de Orduña modificando sus rasantes, hoy con pendiente media del 9 % y máxima de 15 %, a una media del 4,8 %, amén de suprimir el peligro de las nieves y nieblas con la solución de atravesar el macizo por medio de un túnel de longitud aproximada de 2 km.

Partiendo de que su presupuesto de cien millones de pesetas no es asequible inmediatamente, la carretera queda reducida al tráfico de vehículos ligeros hacia el centro de España, y pesados en la zona Bilbao-Orduña.

Dentro de este tráfico, Bilbao-Orduña cobra importancia día a día por el desarrollo creciente de la industria en la zona y claro es, la carretera deberá ser atendida debidamente.

La Jefatura de Obras Públicas realiza en la actualidad y cuenta con que entre en servicio en la primavera de 1956, la importante nueva carretera de enlace entre la de Bilbao-San Sebastián y Bilbao-Burgos. Es un verdadero "nuevo acceso" a Bilbao, ya que partiendo de Urbi, surge de la factoría de Firestone y termina en Arrigorriaga, suprimiendo: El paso a nivel de este nombre, las travesías de Arrigorriaga y Basauri, el paso a nivel llamado "Boquete" y el molesto Puente Nuevo de Bolueta.

Asimismo sitúa el tráfico de la que llamamos Zona Sur en la vía general que canaliza el tráfico de la Zona Este, para entrar en Bilbao por el nuevo acceso en construcción por Begoña.

Además de esta obra fundamental se proyectan

y son vitales —en el trozo Bilbao-Orduña—, obras de supresión de travesías, mejora de curvas, modificación de rasantes (algunas en la actualidad muy peligrosas), etc., de suerte que la carretera quede en condiciones suficientes para el tráfico que ya posee y sobre todo para el que adquirirá en un futuro muy cercano, ya que de día en día aumentan las Industrias en esa Zona y de modo particular en los alrededores de Llodio a Amurrio.

b) *ZONA ORIENTAL*

Hay que distinguir dos tráficos: El de San Sebastián y el de Vitoria.

1.º El de San Sebastián y su zona van servidos por la carretera Bilbao-San Sebastián; tiene su primer acceso a Bilbao por la carretera Asúa-Erleches.

La carretera Asúa-Erleches la consideramos como de gran porvenir, pues sirve a todo el Valle de Asúa, ensanche natural de Bilbao, así como la zona marítima de Guecho, Aeropuerto, y es colectora del tráfico provinente de Bermeo, Guernica, Munguía, etc.

Actualmente se realizan obras de mejoras en la carretera Bilbao-Plencia, trozo Bilbao-Asúa —más conocido por Enécuri—, por la que el tráfico a que hemos hecho mención accede a Bilbao, ya que prácticamente queda descartada la carretera llamada de Santo Domingo, que si bien es pintoresca, por sus rasantes y trazado no se presta al tráfico pesado.

Ideal contemplado hace muchos años, y que seguramente se conseguirá alcanzar es el llamado Túnel de Archanda, acceso a Bilbao para todo el tráfico que acabamos de mencionar, amén de la comunicación directa Bilbao-Valle de Asúa.

Este tráfico de San Sebastián y su zona, se une en el entronque de El Gallo con el tráfico llamado de Vitoria y Valle de Arratia.

2.º El tráfico de Vitoria es el más importante bajo el aspecto del transporte pesado o industrial, debido a que el Puerto de Barázar es mucho más suave que el de Orduña, y puede decirse que la comunicación de Bilbao con la Zona Sur por la razón apuntada también se hace por esta carretera.

Quedamos pues en que el trozo de El Gallo-Bilbao, canaliza el tráfico más importante de la Provincia. En él se realizan en la actualidad importantes obras de acondicionamiento, con las que se mejorará de una manera considerable el trozo Galdácano-El Gallo y es de esperar, que como continuación del

mismo, se consiga en un día no lejano la separación de la travesía de Galdácano conduciendo la carretera por la actual explanación del tranvía Durango-Arratia, obra que la consideramos imprescindible.

Asimismo la carretera Bilbao-Vitoria experimentará una importante mejoría con el aislamiento de la vía del tranvía y separación de las travesías de Yurre, Villaro y Castillo Elejabeitia, obra ya aprobada y que por fundamental debe realizarse al máximo ritmo posible.

Con esto puede decirse que se llegará al acceso a Bilbao por Begoña con buenas carreteras.

Después de lo consignado, queremos también señalar, no debe desdeñarse la conservación en debidas condiciones de la carretera Bilbao-Vitoria por Areta-Murguía, con la supresión de los pasos por Areta y Orozco y ensanche en algunos puntos vitales, ya que la subida por el Puerto de Altube es sumamente suave y permitiría una descongestión de la general, al mismo tiempo que se servirían los intereses de los pueblos por los que la misma pasa, así como la importante zona industrial Orduña-Amurrio-Llodio, que no se verían obligados a hacer un tan largo recorrido como les obliga el llegar a El Gallo.

c) *ZONA OCCIDENTAL*

Esta zona occidental está servida por la carretera de Bilbao-Santander, a la que accede en Burceña la de Bilbao-Santurce.

La carretera de Bilbao-Santander comienza en Basurto, discurre entre los FF. CC. de Santander y de Portugalete, cruza la ría Cadagua y coronando el Alto de Cruces en Baracaldo, baja al Valle del Galindo. Remonta éste hasta Ortuella agobiada por frecuentes edificios en ambas márgenes; cruza a nivel el F. C. de Triano y sigue por Somorrostro, penetrando en la Provincia de Santander.

Esta carretera necesita una seria y radical transformación, para amoldarla a las necesidades, no ya del tráfico futuro, sino del actual.

En el tramo Basurto Zorroza se están ultimando por la Jefatura de Obras Públicas de Vizcaya, importantes obras de ensanchamiento y repavimentación que lo dejará en bastantes buenas condiciones; pero, ni aún con ello, creemos podrá concentrarse todo el tráfico rodado que se prevee.

Cnsideramos vital acometer sin pérdida de tiem-

po la obra ya proyectada de supresión del paso a nivel de Zorroza, con la variación de la línea para el cargue de mineral, cuyo paso se hará en cinta.

Creemos es absolutamente necesario la supresión de las travesías de Las Carreras y Somorrostro o el adecuado ensanche entre Nocedal y la Provincia de Santander.

La misma Jefatura de Obras Públicas de Vizcaya tiene estudiada una variante entre Zorroza-Nocedal que, sin interferir la dársena de Galindo en proyecto por la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, se aleja de las edificaciones actuales, disponiendo de la conveniente anchura libre en todo su recorrido.

Admás de las carreteras, llamésmoslas básicas, que hemos comentado, existen otras de gran tráfico, tanto que puede afirmarse que la principal característica de la Provincia de Vizcaya es la circulación interior, y ello no sólo entre los diversos centros de producción industrial, agrícola y pesquera con la capital, sino en proyección hacia el resto de España.

En la mayoría de las carreteras españolas, en realidad en el 80 % de ellas, el tráfico provincial es escaso respecto al interprovincial y por ello, destaca Vizcaya, ya que teniendo un kilometraje muy reducido la intensidad de tráfico es muy grande.

Más tarde comentaremos la necesidad de la aplicación de un coeficiente decisivo de tráfico en la distribución de créditos en las carreteras españolas, pasando ahora a una ligera descripción de los circuitos de gran tráfico provincial.

a) *EL CIRCUITO AMOREBIETA-GUERNICA-BERMEO*

(VEASE GRAFICO NUMERO 2)

Este Circuito es de una importancia extraordinaria.

Parte de Amorebieta, situada en la carretera de Bilbao-San Sebastián, vía, como hemos dicho, interesantísima para el tráfico con la Zona Oriental.

La carretera Amorebieta-Guernica, en buenas condiciones, actualmente sirve a la industrial zona de Guernica, hoy día en aumento constante por la instalación de nuevas factorías.

Tiene también un tráfico agrícola de consideración que se va incrementando por el procedente de Guernica a Bermeo en el que los productos de mar y conservas, transporte este último de gran tone-

laje, hacen que este Circuito sea de una importancia y categoría de tráfico muy superior al de muchas carreteras clasificadas como nacionales en otras Provincias.

Hay que añadir que, por las playas existentes en la zona, sus paisajes y la importancia histórica que para la Provincia tiene la Villa de Guernica, desde el aspecto turístico se ve muy favorecida por el aumento de tráfico ligero en la época estival.

Entendemos hay que suprimir algunas curvas y rasantes excesivamente pronunciadas y llevar a cabo una mejor señalización.

b) *CIRCUITO GUERNICA - LEQUEITIO - ONDARROA*

(VEASE GRAFICO NUMERO 3)

Dicho Circuito tiene como tráfico principal el de los productos del mar, agrícola y turístico, al igual que el anterior, y es poco más o menos de las mismas características, si bien las playas de Laida, Laga y Lequeitio parece ser lo favorecen de una manera particular para el turismo extranjero durante los meses de verano.

La carretera está en buenas condiciones de piso, si bien se precisa su ensanchamiento casi al doble, la mejora de algunas curvas peligrosas y mejora absoluta de señales, ya que en la actualidad presenta gran confusión.

c) *CIRCUITO BILBAO-MUNGUIA-BERMEO*

(VEASE GRAFICO NUMERO 4)

El Circuito Bilbao-Munguía-Bermeo tiene características similares a los dos anteriores, si bien con carácter francamente agrícola, ya que los productos del mar, con el transporte en camiones pesados, se encuentra con la subida del monte Sollube, claramente contrario por sus características a esta clase de tráfico.

Ahora bien, incluso el producto agrícola, mejor dicho el transporte de los mismos, se resiste a circular por la subida de Santo Domingo (Archanda), y prefiere tomar por el cruce de Derio la carretera Asúa-Erleches, para acceder a Bilbao por la llamada cuesta de Enécuri.

Dentro de este Circuito está enclavado el Aeropuerto de Sondica, y es el que más necesidad tiene de que llegue a realidad el Proyecto del Túnel de Archanda.

d) *CIRCUITO DURANGO - MARQUINA-ONDARROA*

(VEASE GRAFICO NUMERO 5)

Dicha carretera, muy interesante por la importancia industrial de estos tres pueblos y además porque con la de Amorebieta-Guernica completan el Circuito que encierra, por decirlo así, una comarca agrícola de gran importancia.

E) Sólo quedan tres carreteras de primordial interés al tráfico provincial, pero que las tres pueden considerarse tienen más tráfico interprovincial, si bien no de la importancia de las clasificadas como tales.

La de Bilbao-Valmaseda que está en bastantes buenas condiciones. La de Durango-Ochandiano que se ve con el inconveniente del Puerto de Urquiola. Y la de Beasain-Durango que cobra cada día más importancia por relacionar Bilbao y la Vega de Durango con una muy interesante zona fabril guipuzcoana, y que se encuentra en malas condiciones necesitando una rápida reparación en el trozo Durango-Elorrio.

(VEASE GRAFICOS NUMEROS 6, 7 y 8)

1.º Como tráfico residencial existe uno importantísimo que es el de Bilbao-Las Arenas-Plencia.

(VEASE GRAFICO NUMERO 9)

Este Circuito, que en el trozo Bilbao-Las Arenas se hace por la carretera de la Junta de Obras del Puerto es indudable que se modificará desviando el tráfico por Bilbao-Asúa-Las Arenas, es decir, por el Alto de Enécuri, una vez que las reformas que actualmente se están realizando terminen y llegado ese momento, la de la Junta de Obras del Puerto cumplirá su misión al servicio de fines portuarios e industriales.

A estos efectos en el trozo Bilbao-Las Arenas por la ría, consideramos digno del mayor apoyo el proyecto que tiene Obras del Puerto con ensanches donde sea posible hasta los doce metros, y la desviación que se ha hecho en la futura Dársena de Lamiaco, al objeto de continuarla, sin que vuelva a la ría, prolongándola a través de la Fábrica de Earle y penetrando en Las Arenas junto a su Estación.

2.º Pero el gran problema es la carretera Bilbao-El Casal por Portugalete y Ciérvana, más conocida por Bilbao-Santurce.

(VEASE GRAFICO NUMERO 10)

En ella está ubicada la parte más importante de la Industria Pesada vizcaina, que es casi como decir la de España.

"Altos Hornos", "Constructora Naval", "Aurrerá", "Térmica de Burceña"... por citar algunas factorías, así como el Puerto Franco, dan un tráfico enorme a esta carretera; tráfico pesado, dificultado además por el tranvía Bilbao-Santurce que sirve a los populosos Baracaldo, Sestao, Portugalete y Santurce.

Edificado por sus dos márgenes, es una contínua travesía o calle, con todos los inconveniente que ello supone, mal saneada y, en ciertos trozos, por influencia de la marea.

Como solución hay que pensar en la variante de Basurto-Nocedal, de que ya hemos hablado, para que sirviendo de base se acceda desde ella a los importantes núcleos urbanos e industriales de la margen izquierda de la ría de Bilbao al Puerto, mediante ramales que enlacen aquella carretera con Baracaldo, Sestao, Portugalete, Santurce y Puerto Exterior.

(VEASE GRAFICO NUMERO 11)

Sin embargo esta obra no puede ser inmediata y el problema hoy planteado no admite espera.

Y como pronta solución es necesario que en la hoy existente Bilbao-Santurce se lleve a cabo una reparación a fondo tratándola mediante un saneamiento perfecto, con la ejecución de firmes especiales y si no es posible la desaparición de la vía del tranvía, por lo menos con el acondicionamiento sólido de los carriles.

También el trozo final de esta carretera Santurce Ciérvana se encuentra en lamentable estado, pero de momento no será fácil mejorarla, ya que antes debe atenderse a las carreteras provinciales de intenso tráfico.

RESUMEN

1) Cntinuar a ritmo acelerado las obras de modernización en la carretera Bilbao-Vitoria, para que en el más breve plazo reuna las debidas condiciones para el intenso tráfico pesado que en la actualidad soporta.

2) Consideramos también de vital importancia la reparación inmediata de la carretera Bilbao-El Casal por Portugalete y Ciérvana, más conocida

por Bilbao-Santurce, ya que por ella tiene que salir para el resto de España y para el Puerto, cuanto, fabrica la industria pesada de Vizcaya y hoy por hoy, está prácticamente impracticable.

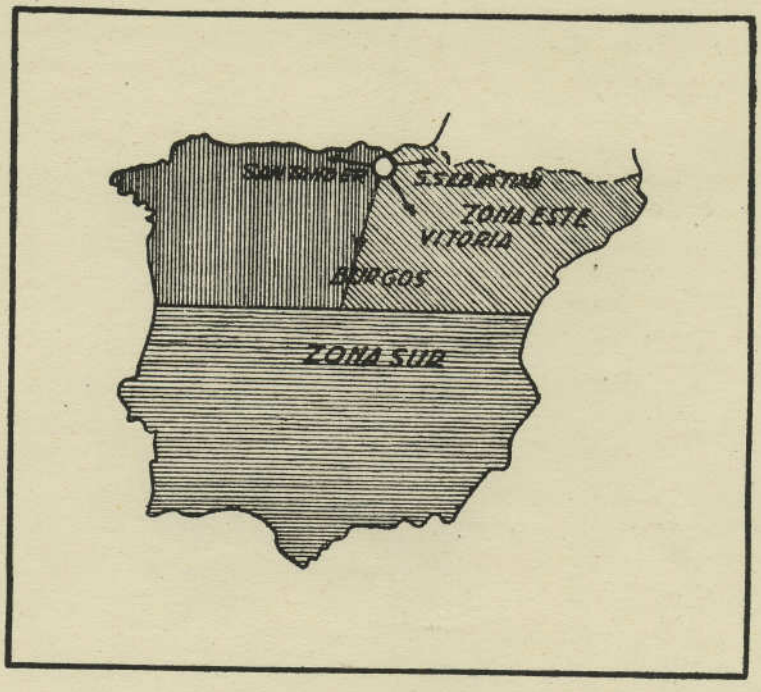
3) Continuar los trabajos de supresión de travesías, mejora de curvas y modificación de rasantes en el trozo Bilbao-Orduña.

4) Intentar en corto plazo establecer una comunicación digna por carretera entre Bilbao y Santurce.

5) Los firmes en todas las carreteras de la Provincia de Vizcaya deben ser revisados a fondo, pues no están preparados para el tráfico actual que soportan.

Para llevar a cabo estos proyectos debe procurarse que los créditos que se conceden a Vizcaya para conservación, tengan relación con el tráfico que por sus carreteras circula y con la importancia de su Industria, Comercio y Puerto dentro de la economía nacional, por lo que deben ser incrementados fuertemente.

Bilbao, Marzo de 1956.



CRAFICO NUM. 1

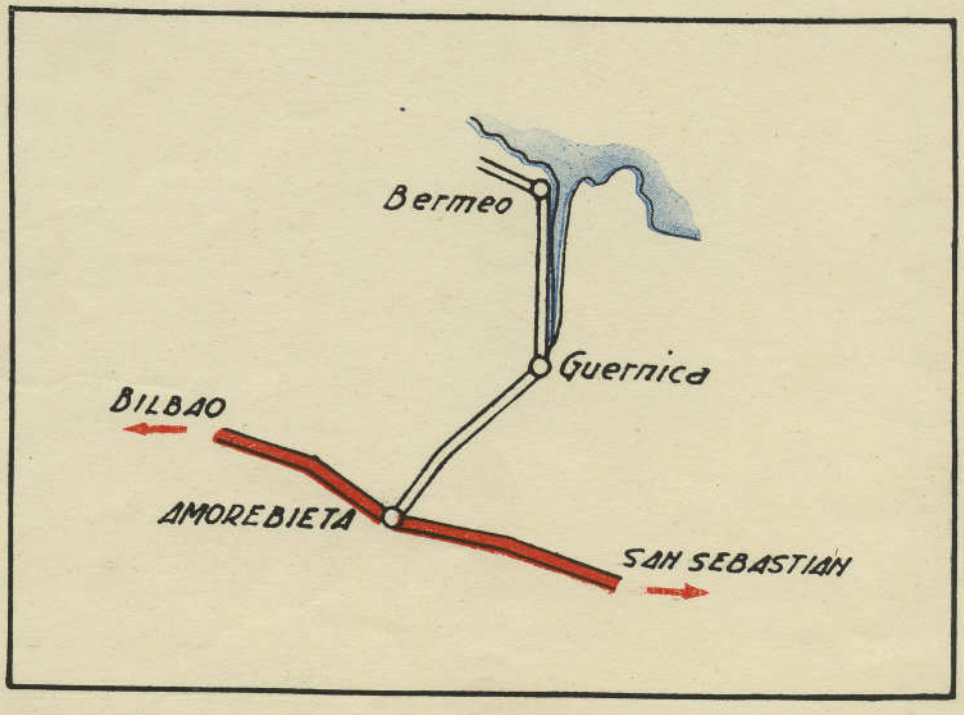


GRAFICO NUM. 2

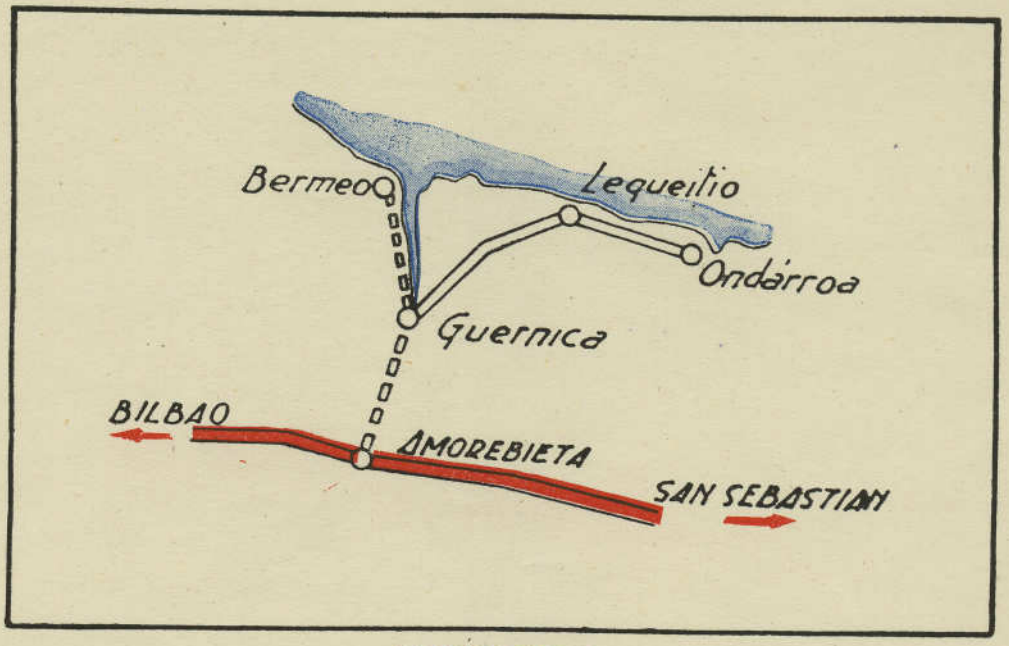


GRAFICO NUM. 3

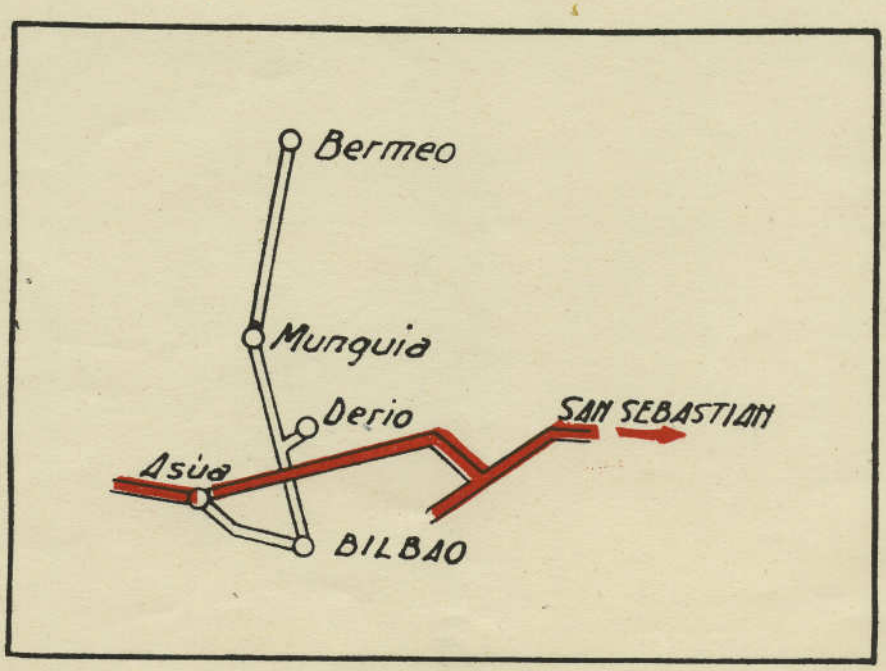


GRAFICO NUM. 4

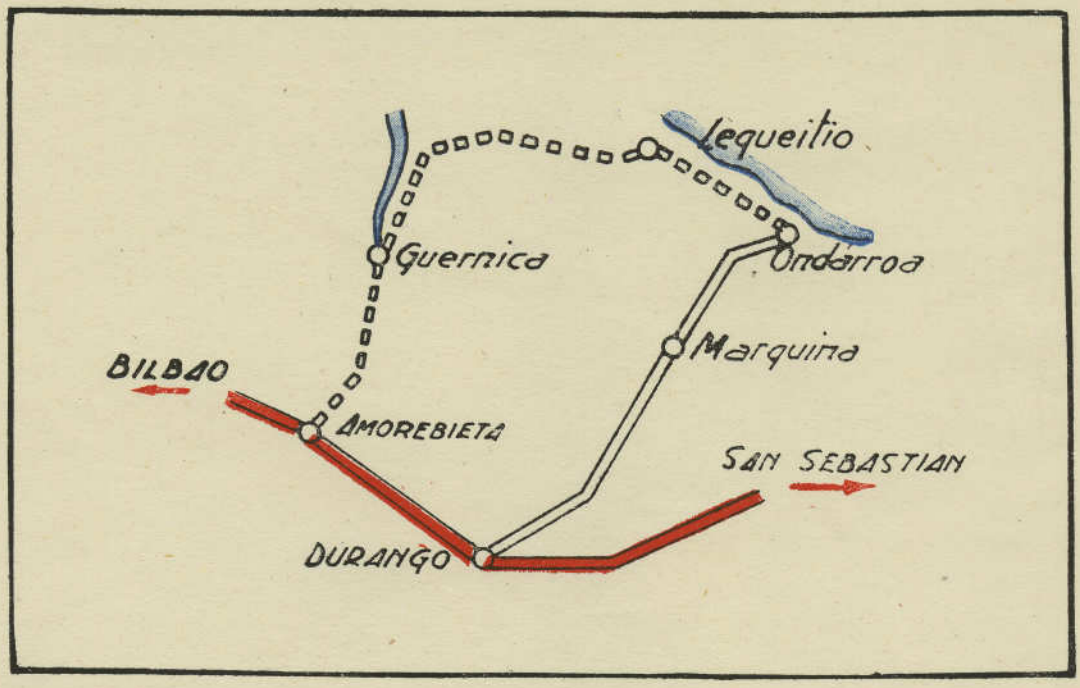


GRAFICO NUM. 5

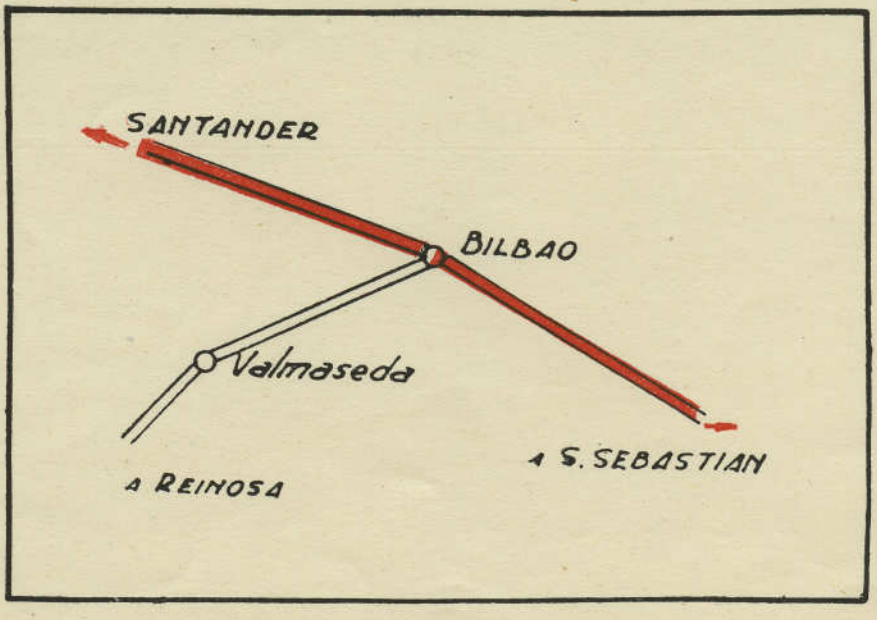


GRAFICO NUM. 6

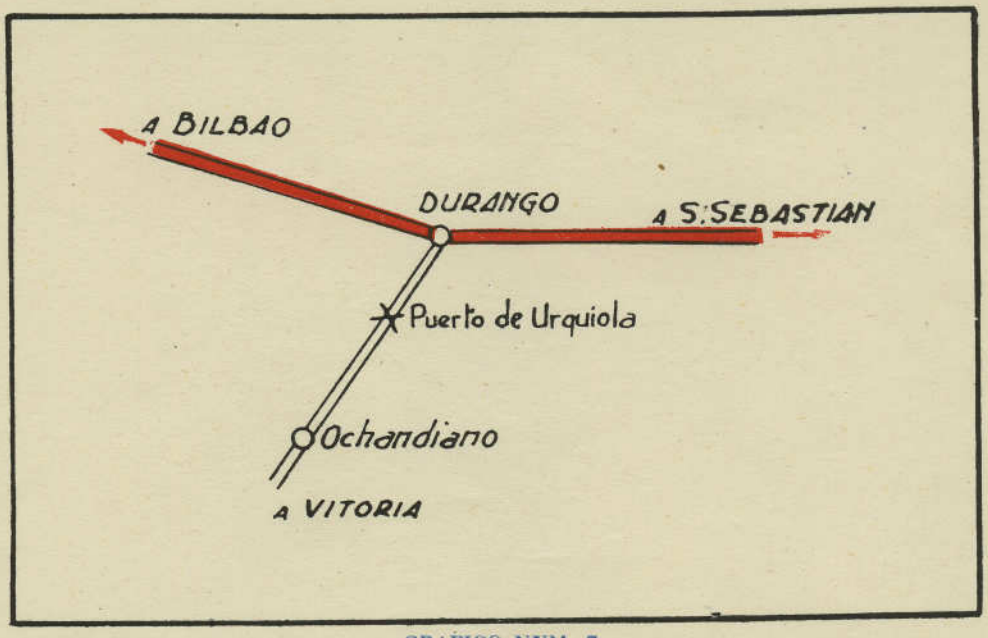


GRAFICO NUM. 7

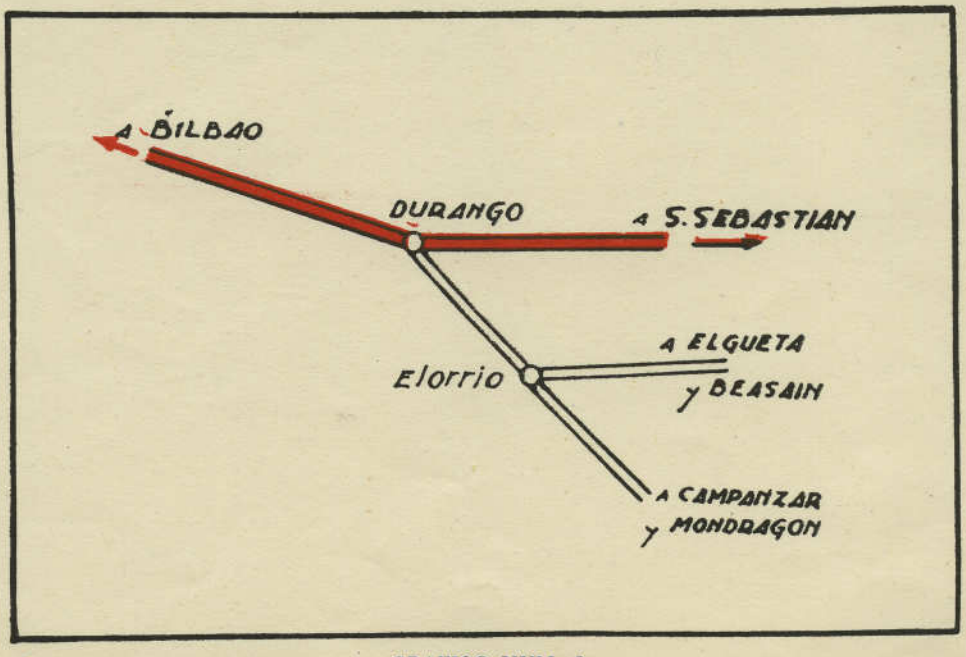


GRAFICO NUM. 8

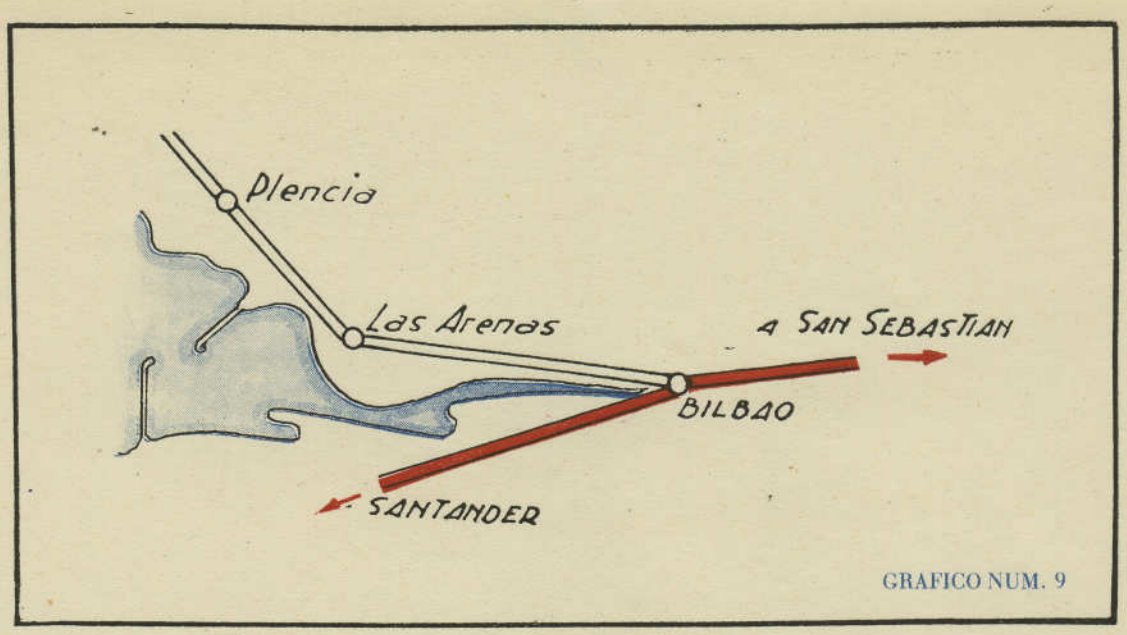


GRAFICO NUM. 9

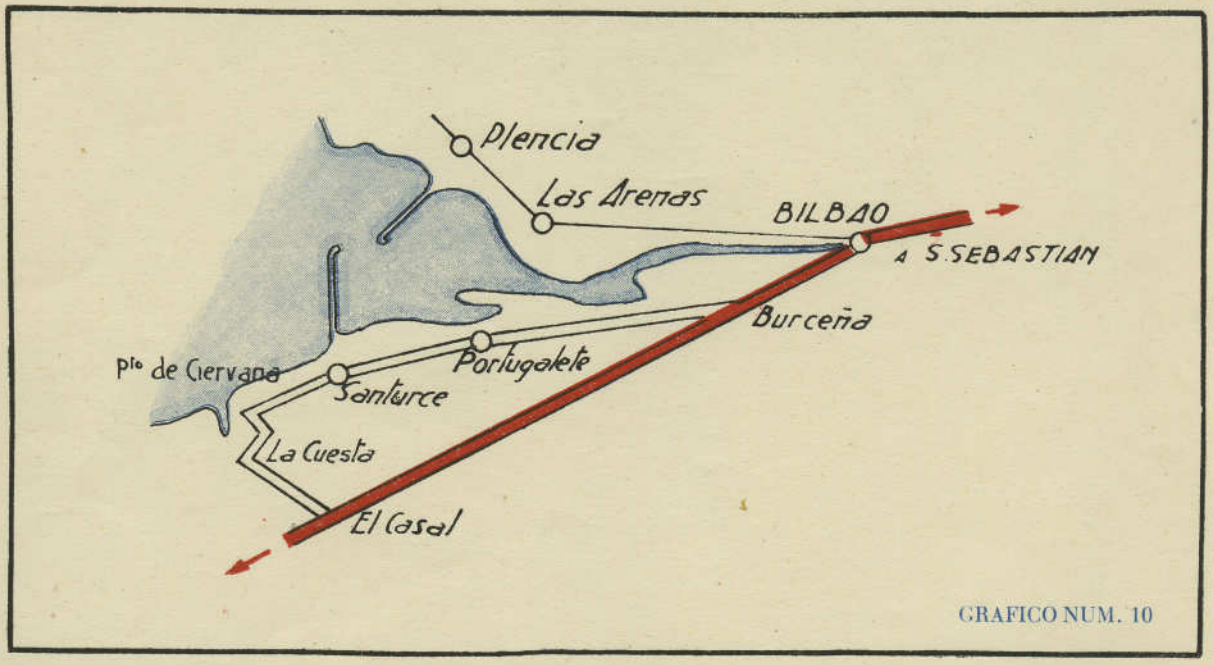


GRAFICO NUM. 10

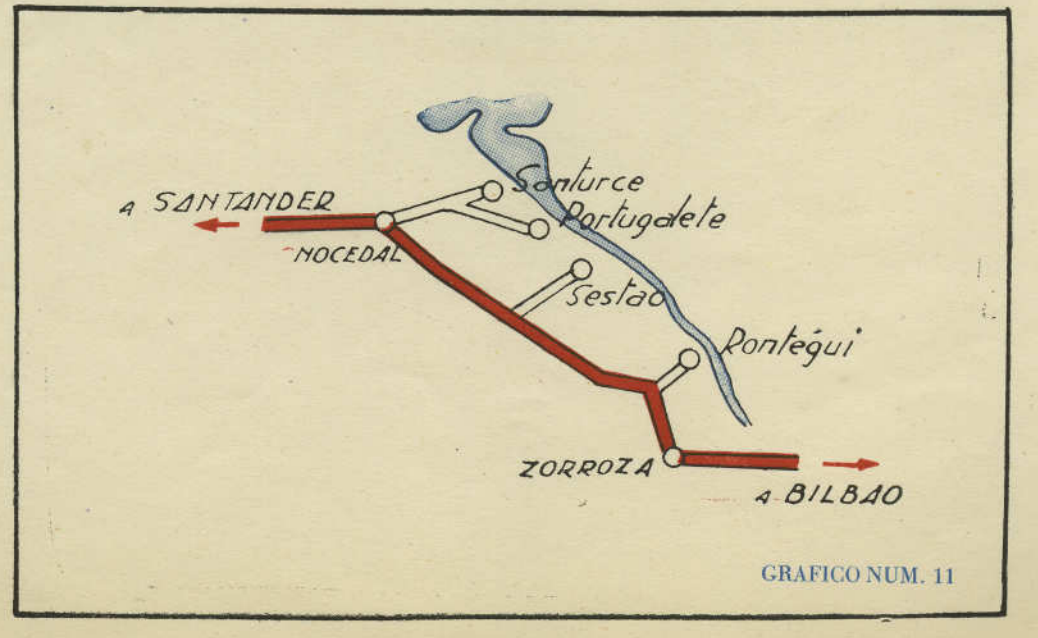
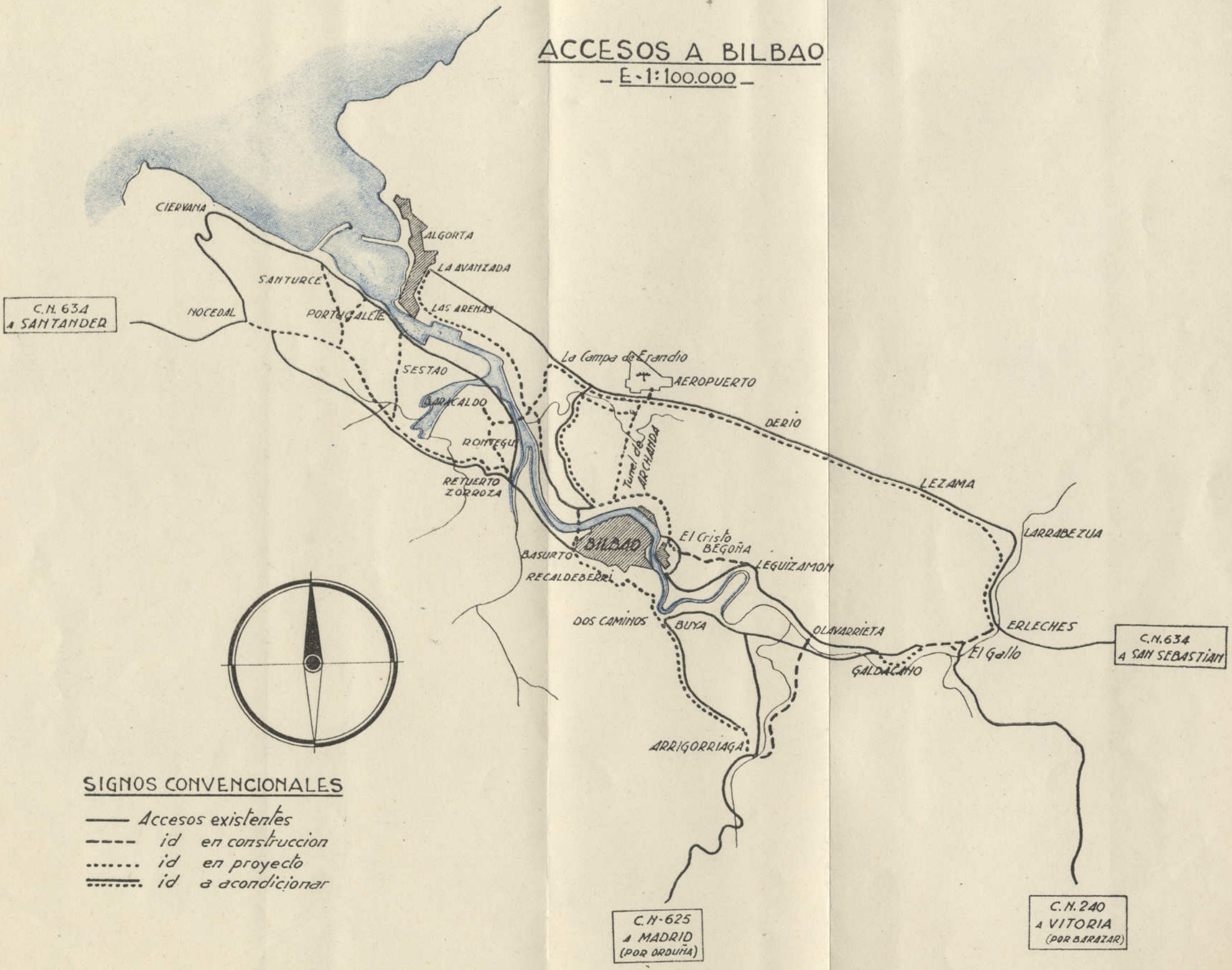


GRAFICO NUM. 11

ACCESOS A BILBAO

– E-1:100.000 –



SIGNOS CONVENCIONALES

—— Accesos existentes

---- id en construccion

..... id en proyecto

=== id a acondicionar

Artillerie de Voyage

Leccion Soc. nº 15

Pedro Miguel de Izcue

Astilleros de Vizcaya

Pedro Miguel de Izcue

De los problemas relacionados con la navegacion comercial no puede tratar un vasco sin amargura. El ano 1936, los vascos llenabamos la mitad de la flota total que navegaba bajo pabellon espanol y cubríamos el 90 p% de la navegacion tramp. Podia ser hecha una clasificacion de tipo general: dentro del Estado, la navegacion libre y la estatificada, se repartian aproximadamente por mitad el tonelaje total. La navegacion libre era vasca. La estatificada era espanola, no vasca. Durante la primera guerra mundial, la matricula de Bilbao otorgaba categoria de prestigio, a una unidad naval. El capitan de industria mas conocido, fue elevado por el Gobierno britanico a la categoria de Sir Ramon de la Sota, sin ser ingles. De haberlo sido, habria tenido, como Par del Reino Unido, asiento en la Camara de los Lores. Ahora, es raro el mes que transcurre sin que algun barco de la misma compania que aquel ilustre vizcaino fundó, no haya de ser llevado al dique seco de los puertos en los que hace escala. Nuestra flota comercial solo se deja ganar la categoria de vieja y anticuada por la de Grecia. Y no es que nos falten marinos. Nada de eso. Llenan los puentes de los buques de matricula espanola e ibero-americana. Nos falta libertad para que los capitanes de industria autenticos, no los creados por Madrid, surjan a la superficie, desarrollen sus iniciativas, alumbren y hagan fructificar la riqueza. Nos falta un Estado que cumpla con su mision, de la manera que la cumplen otros Estados. Nos falta un regimen justo, que no persiga a los hombres por sus ideas y que no expolie de sus bienes a los que legitimamente los ganaron, dando ademas al pais honra y provecho, prestigio y riqueza. Pero, todo esto es navegacion y nosotros tratamos en esta Comunicacion de la industria naval y sus problemas.

En nuestros astilleros se acumulan estos de una manera absurda. Hemos perdido—

La Construcción Naval

La guerra civil fue liquidada con perdida de nuestra mejor mano de obra especializada. Las factorias resultaron alcanzadas gravemente. Emos tardado mucho en recuperarlas. Erdimos maquinaria y utillaje. El que nos dejo la guerra se ha hecho anticuado, y en la mayor parte de los casos, no ha sido repuesta, unas veces porque los Administradores designados por el regimen actual prefirieron enriquecerse y situar fondos en el extranjero para cuando se terminen sus anos de vacas gordas gozados al amparo del nepotismo reinante, otras porque el INI absorve toda posibilidad de disponer de divisas con destino a la adquisicion de nueva maquinaria sin dejar a los industriales otra opcion que la de adquirirlas de contrabando. La falta de energia electrica ha sido un castigo para la construccion naval. "Podemos citar Astillero que, durante un mes, recibio un numero de kilowatios hora que en circunstancias normales habria consumido en un solo dia", escriben Ramon Apraiz y Felix Rebollo en su ponencia sobre Industria Naval presentada hace unas semanas al Consejo Economico Sindical. Y sobre todos esos problemas, tangibles y acuciantes, se halla el de los suministros de acero, junto al cual, los restantes pierden importancia. Se sabe cuando la quilla es puesta en astillero, pero es imposible preveer la fecha en que la unidad sera botada y el precio que alcanzara. Puede asegurarse sin temor a ser desmentido que, en la caotica situacion actual de la industria en Espana, de tal manera no hay nada puesto de espalda a todas las leyes economicas como la construccion de un barco.

Esto lo ha reconocido paladinamente el Congreso de Ingenieria Naval celebrado en Madrid el ano pasado, sin que, como es costumbre, las conclusiones adoptadas en el, acertadas e interesantes las mas, hayan servido para otro menester que el de llenar las paginas de su edicion.

Los armadores, no obstante, son incorregibles. Apenas se esbozo el proyecto de ley para la renovacion de la flota mercante, llovieron contra-

tos sobre los astilleros, los cuales, han asegurado su trabajo para veinte anos. En aquel texto se acometen varios de los problemas planteados, de credito naval, primas a la navegacion, tipificacion de buques y otros. La justicia obliga a afirmar que, no todo en aquel texto es desacertado. Pensamos que, en un regimen de libertad, si se aplicara de buena fe, produciria con relacion a la flota vasca efectos similares a los que produjo la Ley de Maura de 1907. El nuevo regimen de primas tiende a nivelar los barcos de bandera espanola con los extranjeros, dejandolos en iguales condiciones de concurrencia internacional. La tipificacion va enderezada a reducir el precio y el plazo de construccion de los buques.

Se prevee la construccion de 100.000 toneladas anuales durante diez anos, sumando un millon de toneladas en el decenio. Para lograr esta realizacion son necesarias 75.000 toneladas de acero laminado anuales. En los ultimos tres anos, el suministro ha sido de cincuenta mil toneladas, la mitad de produccion nacional y la mitad restante de importacion. 112.000 son necesarias por ano para realizar aquellos planes, lo cual exije una importacion anual de 87.000 toneladas de acero, en cuya realizacion no cree nadie en Espana, mientras el actual Gobierno la administre.

Las siderurgicas se han lanzado a producir chapa, abandonando la fabricacion de perfiles, porque, tras tanto hablar de planificacion total, la caracteristica de la actual fabricacion espanola es el desorden. Aznar y Rebolle mencionan en su ponencia "el caso de un buque que tenian de completo todo su material, unas dos mil toneladas, por falta de 16 toneladas de perfiles ha retrasado en tres meses su montaje".

Faltan cobre, aluminio y zinc para cables electricos, helices de bronce, camisas de ejes de cola, piezas necesarias de bronce y laton. Los pedidos de cables se sirven con extraordinario retraso, porque los fabricantes no disponen de cobre. Los buques son botados sin helice, contra

la tecnica mas rudimentaria, porque a la hora de botarlos, no han sido fabricadas las helices. Y la reposicion de la helice para unidad en servicio, en lugar de dias tarda anos. En los planes actuales se cifra en 1.500 toneladas el cobre necesario por ano. No sobraria mucho si esa cifra fuera duplicada. Y desde luego puede asegurarse que, con ella no se resolveran debidamente los problemas planteados por su escasez.

El aluminio se emplea ya en superestructuras, chimeneas, botes, escalas, etc. Apenas hay suministro de produccion nacional. Las chapas de aluminio de mas de cincuenta kilogramos de peso no se fabrican en Espana. La construccion naval, requeriria, para quedar bien atendida, unas 500 toneladas anuales de aleaciones de aluminio. ?Donde y como adquiririas?

Lo propio sucede con el estano, el zinc, el niquel, el vanadio, el cromo, el molibdeno, con empleo generalizado, de manera singular en los motores Diesel y herramientas, casi todas de importacion indispensable hoy. La produccion del lingote de fundicion se ha incrementado, pero aun no se ha nivelado con la demanda actual. El lingote fosforoso, como el de aleaciones de vanadio y titano son de tan dificil suministro por su escasez no Como las tuberias de medidas especiales de pequeno diametro y espesores para construccion de motores Diesel y la tuberia de laton para enfriadores y condensadores. En Espana se da, entre otras parejas la de resultar mas facil encontrar el capitalista, el arquitecto naval y el astillero, que los materiales de construccion.

La construccion naval se transforma cada ano. No estamos ausentes en esas transformaciones, pero vamos muy a la zaga. Son necesarias nuevas instalaciones, como el Radar, piloto automatico, ozonizacion, aparatos electricos de seleccion automatica, senalizacion de averias etc, sometiendo el buque a las exigencias del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana, dispositivos contraincendios y demas. Ello ha obligado a adaptar las unidades, compensando el mayor peso de esas instalaciones descargando otras y con empleo de materiales menos pesados pero

mas caros, funcion que los astilleros extranjeros realizan con normalidad y a la que aun no se han habituado los peninsulares.

Pero el problema es mas hondo. El proyecto de un buque soldado es diferente al de un buque remachado, en estructura, en reduccion del 15 p% de acero y en mejor aprovechamiento de su tonelaje y potencia propulsora. La prefabricacion, posible en buque soldado, reduce los jornales en un tercio, y permite trabajar casi sin tantas gradas y a nivel del suelo. El buque soldado es mejor, pues y de mas rapida y facil construccion mas barato que el remachado, pero exije modernizacion de los astilleros, adecuacion y utillaje del que los nuestros carecen. Es preciso producir mas en menos tiempo, eliminar operaciones innecesarias, normalizar el metodo, equipo y condiciones de trabajo y establecer salarios con incentivo. Esto es lo que se entiende por "Ingenieria de metodos": todo lo contrario a la que hoy se aplica en los astilleros y en las industrias auxiliares de la fabricacion naval, tan interesantes como esta misma, que de ellas depende.

En los nuevos planes de construccion de 100.000 toneladas anuales de registro bruto con 75.000 toneladas de acero laminado, se asigna a los astilleros vizcainos la cifra de 30.000 toneladas de acero, inferior a su capacidad receptora de 35.000. En el primer supuesto significaria el 27 p% y en el segundo el 30 p% de la capacidad total de los astilleros del Estado en cuanto a construccion de cascos. En lo que se refiere a construccion de motores propulsores principales y motores para accionar grupos electrogenos, la industria vizcaina representa un porcentaje superior al 50 p%. Es la proporcion que deberia mantener la industria naval y la matricula de los buques, y la que estamos seguro de que sera recuperada el dia en que Vizcaya se encuentre a si misma, en un regimen politico, social y economico de libertad, democracia y afirmacion vasca.

Diremos como resumen: Que nosotros aspiramos, en primer termino, a disponer de una marina mercante que corresponda a la tradicional valor marinera humano de nuestros hombres de mar y a las necesidades de la economia vas-

de Euzkadi, que tiene por centro Bilbao. Pero, inmediatamente, queremos disponer de una industria naval digna de ser vehiculo adecuado que presente al mundo, adaptado a los tiempos, aquel valor humano, al cual debe servir, siempre, la economia, en el concepto cristiano y democrata que nosotros le asignamos. No todo lo que ahora se hace es malo. Hay algo que merece aplauso, y que nosotros no podemos menos de aprobar. Lo que sentiriamos es que no fuera aplicado. Cuanto mas y mejor se obre en la actualidad, mas seran mayores las facilidades que encontraremos para ordenar la economia vasca en el futuro, que sera nuestro, cumpliendo la ley de la vida, con arreglo a la cual, todo lo inestable, y violento artificial es transitorio.

Hemos procurado dar el trasunto real de la situacion de la industria naval vizcaina, sin omitir aquello en que el actual regimen haya obrado con acierto. En el orden economico nos interesa el pais por encima de los hombres que lo rijan y de las doctrinas y regimenes en los que, doctrinal o politicamente esten formados esos hombres. No queremos terminar estas lineas sin llamar a su responsabilidad a Vizcaya, y de manera singular a Bilbao. La historia de vasca puede hallarse tocada con el emblema de Navarra, y ello sera correcto. El siglo XVIII es guipuzcoano y ningun vasco peruante consigna su protesta contra tal apreciacion. Pero la industria pesada, moderna, base de la economia nacional en Euzkadi, ostenta el signo de Vizcaya, y tiene como expresion comercial el nombre y la bandera de Bilbao. Los vascos tendrian derecho a hacer suyos los terminos de la orden del dia de Nelson en la batalla de Trafalgar y dirigiendose a la capital de Vizcaya decirle que en la gran batalla economica del mundo moderno, Euzkadi espera que Bilbao cumpla con su deber.

Pedro Miguel de Izcue

Bilbao Mayo 1956

Industrial 4

DELEGACION PROVINCIAL DE SINDICATOS

VIZCAYA

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL

Ponencia: INDUSTRIA NAVAL

Ponentes:
D. FELIX REBOLLO y D. RAMON APRAIZ

Bilbao, 1956

PROBLEMAS ACTUALES QUE TIENE PLANTEADO ESTE SECTOR INDUSTRIAL.

Muchos son los problemas que ha tenido que resolver la Industria Naval en los años transcurridos desde el final de nuestra guerra.

La pérdida de mano de obra especializada.

La reparación de los talleres que quedaron averiados.

La reposición de maquinaria perdida y en general anticuada, estando aumentadas las dificultades para realizar esto por la coincidencia con la guerra mundial. Posteriormente, hemos tenidos otra época en la que uno de los mayores problemas, al igual que en toda la Industria en general, ha sido el creado por la falta de energía eléctrica.

Podemos citar Astillero que durante un mes recibió un número de kilovatios hora que en circunstancias normales habría consumido en un solo día, teniendo que efectuar parte del remachado a mano durante esta época. Afortunadamente el suministro de energía eléctrica está en vías de normalizarse de manera permanente.

Pero queremos hacer patente que nuestro problema principal ha sido desde hace muchos años el de los suministros de acero y al lado de esta ingente dificultad, todos los demás tienen mucha menor importancia.

De los demás problemas actuales poco podemos decir que no se haya expuesto en el último Congreso de Ingeniería Naval, que tuvo lugar en Madrid en mayo de 1955, donde se desarrollaron de una manera detallada diferentes ponencias y se exponían en el mismo casi todos los problemas planteados a la Industria Naval.

En estos últimos meses ha variado la situación, pues al amparo del proyecto de Ley para la Renovación de la Flota Mercante, los Armadores se han decidido a efectuar numerosos contratos con los Astilleros, asegurando a éstos un trabajo de varios años. Con este proyecto de Ley quedan resueltos parte de los problemas que se planteaban en el citado Congreso, aunque tememos que a otros no se haga frente con toda la amplitud necesaria.

Las disposiciones más interesantes son las referentes a:

Crédito Naval previsto para Armadores y Astilleros.

Modificación de la Ley de Primas.

Tipificación de buques y otros.

Las primas previstas ahora están en consonancia con el valor de los buques y de momento creemos que absorben la diferencia de los precios de buques extranjeros y nacionales.

Con la tipificación se ha conseguido el abaratar el precio de los buques y reducir los plazos de construcción.

No sólo se han tipificado los buques en su conjunto, sino que se ha iniciado una política en los Astilleros de normalizar gran parte de los elementos que constituyen el mismo, pudiendo citarse como ejemplo más significativo el de normalización de las chapas.

En el desarrollo de los nuevos proyectos de buques ya se ha tenido en cuenta esta normalización por las grandes ventajas de intercambio de materiales y las facilidades que en un futuro han de tener las reparaciónes de los buques.

En esta Ponencia, so pena de hacerla demasiado extensa, sólo podemos insistir en los problemas que aún están sin resolver y que juzgamos más importantes. Podríamos resumirlos en los siguientes temas:

1.°—Materias primas.

2.º—Problemas técnicos derivados del empleo de nuevos materiales y nuevos procedimientos de trabajo.
3.º—Modernización de Astilleros.
4.º—Productividad y mejora de métodos.
5.º—Industria auxiliar a la construcción naval.
6.º—Capacidad de los Astilleros españoles.—Idem de los vizcaínos.
7.º—Precios.
8.º—Conclusiones.

SUMINISTRO DE MATERIAS PRIMAS.

Acero.—El proyecto de Ley de Protección a la Navegación y de Renovación de la Flota Mercante Nacional, actualmente en discusión en las Cortes, prevé la construcción, en el decenio 1956-1965, de 1.000.000 de toneladas de registro bruto, o sea, unas 100.000 toneladas por cada año. Para cumplir ese plan serán necesarias, según la Memoria que acompañaba al anteproyecto del Plan, unas 75.000 toneladas de acero laminado anuales. En los últimos tres años, el suministro de acero a la Industria Naval ha sido aproximadamente de 50.000 toneladas, de las cuales 25.000 de producción nacional y 25.000 de importación.

Se ha probado que esta cifra es muy insuficiente y que para que los Astilleros trabajen a su capacidad normal se necesitan, por lo menos, 112.000 toneladas al año, según dice la propia Memoria que acompaña al proyecto de Ley.

Para que los Astilleros trabajen económicamente, es necesario un ininterrumpido flujo de materiales al ritmo que exige la producción normal y, por lo tanto, es una necesidad perentoria y primordial que los Astilleros españoles puedan disponer de las 112.000 toneladas que su capacidad exige. Como quiera que la siderurgia nacional parece que no puede dedicar a la construcción naval más de 25.000 toneladas, es necesario importar 87.000, como mínimo.

Aunque éste es el problema fundamental, se olvida con frecuencia otro que también tiene importancia, y es el de la oportunidad en el suministro.

En el mercado nacional existe una desproporción grande entre el suministro de chapas y perfiles, que se acentuará con la ampliación de los trenes de laminación de chapa.

En los pasados años se estimaba suficiente el suministro de ángulos en relación con chapa, disponible entonces. Posteriormente, las siderúrgicas se han lanzado a mejorar su producción de chapa de tal modo que hoy uno de los problemas más graves es encontrar perfiles en cantidad apropiada a la chapa recibida. Ello ocasiona graves perjuicios, pudiendo citarse el caso de un buque que teniendo completo todo su material (unas 2.000 toneladas), por falta de 16 toneladas de perfiles, se ha retrasado en tres meses su montaje.

Por tanto, creemos es esencial buscar no solamente el aumento de tonelaje en el suministro de acero, sino también un equilibrio en dicho suministro.

Las importaciones, aunque han sido mejoradas, no han dado el total resultado apetecido, en primer lugar porque son escasas y en segundo, porque resulta difícil en el mercado extranjero conseguir ofertas a plazo reducido para cantidades pequeñas de material.

Tenemos entendido que para vencer esta dificultad las Autoridades competentes tratan de obtener importaciones globales para su distribución posterior.

Otros metales.—Se hace sentir una falta grande de metales, especialmente cobre, aluminio y zinc.

Las necesidades del primero, en lo concerniente a la Industria Naval, se reflejan principalmente en la producción de:

a) Cables eléctricos.
b) Hélices de bronce.
c) Camisas de ejes de cola.
d) Piezas varias de bronce y latón.

Para el acopio de cables, los Astilleros se enfrentan con graves problemas por el retraso en las entregas del cupo oficial de cobre a los fabricantes, lo que se traduce en retrasos y dificultades en la entrega de los buques.

El apartado correspondiente a las hélices y las camisas de ejes, comprende un problema quizá más acuciante, dado el ritmo de entrega de los equipos propulsores, dándose el caso general de que la hélice se entrega siempre después de los equipos motores, a pesar de ser un elemento de mucha más fácil fabricación que el resto del equipo, siendo en general muy difícil botar un buque con su hélice montada, como sería conveniente hacerlo. Por otra parte, se presenta el problema de la reposición de hélices de bronce para buques en servicio, en la que los plazos normales de suministro (más de dos años) son totalmente inadmisibles, ya que una hélice de reposición no puede encargarse con la anticipación correspondiente a la de un nuevo equipo propulsor.

Finalmente, existen en los buques una infinidad de piezas de bronce y latón que siempre constituyen un problema al tenerlas listas en tiempo oportuno debido a la falta de cobre, aunque los Astilleros, por su parte, procuran por todos los medios sustituirlas por otros metales de más fácil obtención.

A pesar de ello y teniendo en cuenta que la sustitución normal del bronce suelen ser aleaciones de aluminio que, como veremos, también presentan dificultades su acopio. Además, esta sustitución no puede hacerse en todos los casos, como por ejemplo, en las tuberías de latón.

Nos parece muy escasa la cifra de 1.500 toneladas de cobre anuales que fija la Memoria del anteproyecto de Ley. Creemos que dado el ritmo a que deben trabajar los Astilleros y Fábricas de Motores Diesel marinos, se llegará enseguida a la cifra de 3.000 toneladas de cobre anuales.

Aluminio.—Ya es sabido el creciente uso que de este material se hace en la construcción naval, especialmente ahora que empieza a aplicarse en superestructuras, chimeneas, botes, escalas, etc., con el fin de reducir los pesos altos, mejorando de esta forma las cualidades técnicas del buque, tales como estabilidad, peso muerto, velocidad, etcétera. Hasta el momento la experiencia prueba que todo intento de introducir este material en gran escala, es decir, en estructuras, tropieza con graves dificultades de acopio. Creemos sería muy conveniente fomentar el aumento de producción nacional de este metal y, mientras tanto, permitir las importaciones necesarias, en especial de las chapas de aluminio de más de 50 kilogramos de peso, que hasta la fecha no se fabrican en España.

Si fuera de más fácil adquisición este material y de un precio algo más bajo, la Construcción Naval en España

podría llegar ahora a absorber unas 500 toneladas anuales en aleaciones de aluminio, incluyendo las necesidades de la Industria Auxiliar.

Otros metales.—Además del estaño y zinc, cuya utilización es de sobra conocida, también hay que prestar atención al níquel, banadio, cromo y molibdeno, que aunque se emplean en menos cantidad, son absolutamente necesarios para los aceros especiales de los motores Diesel y para herramientas y que por su escasez es imprescindible su importación.

Productos semielaborados.—De este concepto podemos considerar como de más interés los siguientes:

Lingotes de fundición.
Tochos de forja.
Tubería de acero estirado.
Tubería de latón.

La producción de lingote ha aumentado bastante, habiéndose casi nivelado con la demanda, pero algunas calidades de lingote, como el fosforoso y el lingote con aleaciones de vanadio y titano escasean todavía.

Existe problema en el suministro de tuberías de medidas especiales de pequeño diámetro y espesores para construcción de motores Diesel pero se espera resolver este problema con la normalización que los constructores de motores están estudiando.

La situación es más difícil en lo que se refiere al acopio de la tubería de latón, tan necesaria para enfriadores y condensadores, debido a la penuria de cobre y diversidad de tamaños. Por eso insistimos en que se debe prestar toda la atención necesaria al suministro de estos elementos tan vitales a la construcción naval.

PROBLEMAS TECNICOS DERIVADOS DEL EMPLEO DE NUEVOS MATERIALES Y NUEVOS PROCEDIMIENTOS DE TRABAJO.

En estos últimos años la construcción naval está pasando por un período de transformación muy intensa. Por una parte el empleo en los buques de una serie de aparatos e instalaciones nuevas como el Radar, piloto automático, ventilación acondicionada con ozonización, aparatos de selección automática en los cuadros eléctricos principales, señalización de averías o mal funcionamiento de los sistemas vitales del buque, etc., etc.; y por otra parte las mayores exigencias del nuevo Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, especialmente en lo que a dispositivos contraincendios se refiere.

Como consecuencia de esto, los buques son más confortables y seguros en cambio son más complicados, más caros y de mayor peso. Estos aumentos de peso se han compensado con decoraciones menos recargadas, además han aparecido una serie de materiales nuevos de menor densidad, como son las lanas minerales para aislamientos térmicos y cortafuegos, los latex sintéticos empleados en los pisos que por su elasticidad y resistencia permiten que éstos sean de espesores mucho menores, y el empleo cada vez mayor de materiales plásticos en la decoración y otros usos.

Además las aleaciones ligeras son utilizadas cada vez en mayor escala en sustitución del acero y de otros metales más pesados.

El empleo de estos materiales ha reportado grandes ventajas a la construcción naval, pues además de compensarse con creces los aumentos de pesos citados anteriormente, permite en muchos casos difíciles, conseguir que los buques tengan el debido peso muerto y estabilidad, que de otra forma no se conseguirían si no es a costa de aumentar las dimensiones del buque, lo que acarrearía un aumento de potencia para conseguir la velocidad estipulada y el consiguiente aumento de precio y de los gastos de explotación.

En contra, algunos de estos materiales son más caros (no todos) con lo que se disminuye la ventaja citada en el precio por haber conseguido un buque de menores dimensiones. Además, su manipulación e instalación a bordo exigen a veces el empleo de nuevas máquinas y de una técnica especial, presentando en muchos casos dificultades que hay que vencer, pues los Astilleros todavía no están familiarizados con su empleo.

MODERNIZACION DE LOS ASTILLEROS

En el tema anterior no hemos expuesto la adopción en gran escala de la soldadura en lugar del remachado en la estructura de los buques.

Como es sabido el proyecto de un buque soldado es diferente a un buque remachado, no solamente en lo que se refiere a los detalles de la estructura, sino por la reducción que se consigue en el peso de acero que puede llegar a un 15 % o más y permite que el buque, cumpliendo con las condiciones estipuladas en el Contrato puede ser de menores dimensiones y de menor potencia el equipo propulsor.

El empleo de la soldadura también facilita la adopción de la prefabricación en la construcción del buque con la enorme ventaja que ello acarrea. Por el procedimiento corriente de construcción, el peso de la casi totalidad de las piezas de acero montadas es inferior a dos toneladas. Prefabricando unidades de hasta 40 o más toneladas se consigue reducir en un porcentaje elevado los jornales, en el primer caso aproximadamente un tercio de los jornales que se invierten en la obra de acero tienen lugar dentro de los talleres cerrados y dos tercios a la intemperie, muchas veces en posturas incómodas.

Empleando la prefabricación se invierten los términos con la ventaja de trabajar casi a nivel del suelo y en posición favorable, esta ventaja es más acentuada aún en climas como el de Vizcaya.

Resumiendo, con el empleo de la soldadura y la prefabricación, se obtiene una reducción considerable en el peso y también en el precio de construcción de los buques.

Este sistema tiene también sus inconvenientes. En primer lugar el empleo en gran escala de la soldadura ha tenido sus dificultades; todos sabemos los diversos casos de averías especialmente en los petroleros. Esto está en vías de solución.

Se han introducido ciertas normas no solo en el proyecto de las unidades soldadas, sino en la calidad de los aceros, vigilando más la mano de obra con la utilización de aparatos de Rayos X.

Otro inconveniente es que el precio de los aceros soldables es más elevado.

El empleo de la prefabricación obliga al Astillero a mo-

dernizarse con un nuevo replanteo de sus instalaciones. No son necesarias tantas gradas, pues las horas de trabajo en ellas se reducen. Hace falta grúas mucho mayores en gradas para montar las unidades prefabricadas. Además de los clásicos Talleres de Herreros de Ribera es necesario disponer de un gran taller de soldadura de mucha altura con grúas de bastante potencia donde puedan prefabricarse y mover las unidades citadas.

Además es necesario prever espacio adecuado cerca de las gradas para almacenar las unidades hasta su montaje a bordo.

El Astillero debe de disponer de nuevas máquinas automáticas de corte y de soldadura y otras instalaciones complementarias.

El problema principal que se presenta en la modernización de Astilleros, es el financiero. También existe otro que es el de asegurar la continuidad durante el trabajo, mientras duren la obras de modernización; este es menos importante y se puede resolver con una buena ordenación de las reformas a efectuar.

PRODUCTIVIDAD Y MEJORA DE METODOS

Con este título queremos resumir algún aspecto especial concerniente al campo de la Construcción Naval, puesto que la ponencia de «Productividad» se ocupará ampliamente del tema.

Si comparamos los índices de producción nacionales, por habitante y año, que actualmente en nuestro país alcanza los valores específicos siguientes:
con los de igual concepto eu U. S. A., que equivalen a 4.000 kgs., 670 kgs. y 3.300 kw/h., o con los valores medios de los países industriales europeos, que corresponden a 1.700 kgs., 300 kgs. y 1.500 kw/h. por sí solos ponen de manifiesto la necesidad de no olvidarnos de la influencia decisiva que la Ingeniería de Métodos ha de tener en la elevación de nuestros índices mencionados.

Producir más en menos tiempo, aumentando nuestros particulares índices de productividad, sin otra mira que la de conseguir de nuestras disponibilidades materiales de hoy al máximo rendimiento no logrado hasta la fecha.

En este sentido laboran en España diversas entidades particulares y, con representación oficial, la Comisión Nacional de Productividad Industrial con sus Comisiones Regionales varias.

Sus fines abarcan el complejo campo de la Organización científica del trabajo de la que resaltamos los primeros objetivos:

Eliminación, mediante el análisis, de las operaciones innecesarias.

Normalización del método, equipo y condiciones de trabajo.

Entretenimiento de operarios.

Medición de tiempos para actuaciones normales y establecimiento de salarios con incentivo.

Todo ello, naturalmente, dentro del ambiente deseado de relaciones humanas en el seno de la empresa.

El escepticismo con que fué acogida la introducción de la Ingeniería de Métodos dentro de nuestra Industria, tanto en el sentido descendente para la implantación de sus principios, es decir, en relación con el operario, como en sentido ascendente, se ha transformado hoy en decidido estusiasmo por su correcta aplicación, dados los bene-

ficios obtenidos durante el breve espacio de tiempo desde la iniciación de la nueva técnica.

Queremos fijar un poco más la atención en el apartado correspondiente a Normalización parte elemental del conjunto enumerado más arriba. Durante la llamada batalla del Atlántico, los Astilleros Americanos se vieron agobiados por la gran demanda de buques para reponer las pérdidas originadas en la contienda. Esta circunstancia obligó a la adopción de buques tipo tales como los «Liberty», «Vicrory», y los petroleros T-2 de 16.800 toneladas, de peso muerto. Tuvieron oportunidad entonces de estudiar la relación entre el número de horas de montaje y el de unidades. Se llegó a la fórmula aproximada.

Es decir que para una serie de 16 nudos (n=16) el número de horas invertidas en el décimosexto equivale a la mitad $(K=\frac{1}{2})$ de las del primero.

La influencia que sobre la disminución de costes habrán de tener y de hecho ya han tenido los nuevos métodos de trabajo, es tan manifiesta que su implantación en aquellos Astilleros en que no han sido aplicados ya no habrá de demorarse más, siguiendo el camino iniciado por el resto, cuya continuidad y desarrollo contribuirán en gran parte a la elevación del nivel medio de vida de nuestro país.

INDUSTRIA AUXILIAR

En España la Industria de la Construcción Naval tiene ya una solera tal que en calidad puede competir con la de cualquier país extranjero. Las factorías de construcción del casco y de máquinas marinas disponen en general de una técnica y mano de obra adecuadas, así como de procedimientos de control y verificación de la calidad de los materiales y de la calidad de la ejecución, además están constantemente en comunicación con firmas extranjeras especializadas que bien a través de patentes y licencias de contsrucción o ayuda específica en determinados casos, les permite asegurar la perfección de su fabricación.

Estas industrias siguen al día las novedades que en cada caso se introducen en el extranjero y están constantemente reformando y ampliando sus instalaciones, reformas que desgraciadamente algunas veces se retrasan por dificultades de importación de maquinaria.

Pero dentro de los límites de un Astillero o Constructor de máquinas marinas por muy variados que sean sus talleres, no se pueden construir todos los diversos elementos que lleva dentro un buque que algunas veces llega a ser un compendio de cuanto la civilización moderna puede hacer y por tanto casi toda la industria debe estar representada en él.

Parte de estos productos de la Industria Auxiliar son empleados no solo a bordo de los buques, sino que tienen otras aplicaciones, como por ejemplo, el material eléctrico en cuanto a dínamos, cables, cuadros y otros accesorios se refiere; la fabricación de tuberías de acero y de latón y la de valvulería en general, la de bombas de servicio del buque, cocinas, ventilación acondicionada, instalaciones sanitarias y cuartos de aseo, etc., pero hay muchos otros que deberán ser fabricados especialmente para la Marina como son: cabrestantes, molinetes de anclas, ser-

vomotores del timón, telemotores, sonda radar y aparatos náuticos, puerta estancas y otras instalaciones especiales. Debido al escaso volumen de pedidos de algunos de estos aparatos, no está justificado económicamente al establecer su fabricación en España. Esto obliga a tener que importar cierto número de aparatos especiales, que como hemos dicho, no se fabrican ni resultaría económico fuesen de fabricación nacional a menos que esta industria pudiera convertirse en exportadora de estos aparatos.

Pero hay una porción de accesorios que los astilleros se ven obligados a fabricar ellos mismos, éstos en el extranjero son normalmente suministrados por la industria auxiliar. Podemos citar los portillos de luz, ventanas metálicas, puertas cortafuegos, ciertos tipos de valvulería y otros muchos. Esto sitúa a los Astilleros Nacionales en una desventaja, tanto económica, como de facilidad de suministro con respecto a los extranjeros. Pero hay otro punto a considerar y es que así como la construcción del casco, máquinas marinas, grupos auxiliares y otros elementos sometidos en su fabricación a un control exigente, no desmerecen en calidad a los construídos en otros países, no podemos decir lo mismo de algunos productos de la industria auxiliar en los que en su fabricación no siempre se tienen en cuenta las tolerancias requeridas, grado de ajuste conveniente ni la calidad de los materiales empleados.

Es absolutamente necesario que la industria auxiliar vaya perfeccionando sus métodos y medios y la natural exigencia a los Astilleros nacionales de que los buques construídos por ellos sean en precios, calidad y ejecución análogos a los construídos en los Astilleros extranjeros, obliga a que los productos de la Industria Auxiliar guarden la misma relación.

Con objeto de estimular y controlar la buena fabricación el Ministerio de Industria ha dictado una Disposición creando la Marca Nacional de Fabricación y la Marca Nacional de Calidad. La primera acreditará que el artículo correspondiente ha sido fabricado en España y la segunda que los productos tengan la calidad conveniente.

Se ha creado el Comité Asesor de la Marca Nacional de Calidad de quien a su vez dependen diversas Comisiones Técnicas de trabajo según los productos de que se trate. Sería del mayor interés el que estas Comisiones Técnicas empezasen a ejercer sus funciones lo antes posible, y que aseguren a los productos que han de llevar la Marca de Calidad que ésta sea tal que puedan competir con los análogos en el extranjero.

Por otra parte, para los Astilleros en este caso particular y para la Industria en general, sería de total garantía el disponer de los productos que tengan esta marca.

CAPACIDAD DE LOS ASTILLEROS ESPAÑOLES.—ID. DE LOS VIZCAINOS

Como ya hemos dicho al tratar de las materias primas, se prevé la construcción de 100.000 toneladas anuales de registro bruto, teniendo necesidad los Astilleros de recibir unas 75.000 toneladas de acero laminado anuales. En la Memoria que acompañaba al anteproyecto de Ley de Renovación de la Flota se hace una estimación uno por uno de la capacidad de los principales Astilleros Españoles. Según esto resultaba una capacidad total de 112.000 toneladas de acero anuales.

De esto se deduce que el Plan de la Ley de Renovación de la Flota es demasiado modesto, pues se conforma con 1.000.000 de toneladas de Registro bruto en 10 años, que es poco más de la mitad de la capacidad de los Astilleros. Teniendo acero suficiente, los Constructores españoles ofrecerán precios y plazos de entrega muy comparables a los extranjeros, y entonces los navieros españoles podrán ordenar la construcción de buques, no solamente para las necesidades nacionales, sino para los servicios «tramps» y de líneas internacionales. Por eso creemos no debe ponerse un límite al tonelaje que debe tener nuestra flota mercante.

Insistimos en que si oficialmente está reconocido que la capacidad de los Astilleros Españoles es de 112.000 toneladas de acero anuales, se nos debe dar dicha cantidad y será cuenta nuestra el construir y vender aprovechando al máximo la actual coyuntura de fletes en todo lo que se pueda y mientras se pueda.

A los Astilleros Vizcaínos se les asignaba una cifra de 30.000 toneladas, que a nosotros nos parece pequeña, pues estimamos la capacidad de los Astilleros vizcaínos en unas 35.000 toneladas de acero, por lo menos. De estas dos estimaciones nos resulta que los Astilleros de Vizcaya representan en el primer caso el 27 %, y en el segundo 30 % de la capacidad total de los Astilleros Españoles.

Como hasta ahora al tratar de las necesidades de materias primas, etc., las cifras que se han consignado se referían a las correspondientes a toda España, todo lo dicho se puede aplicar a Vizcaya, teniendo en cuenta que es un 30 % del total en lo que a necesidades de construcción de cascos se refiere y más del 50 % en lo relativo a construcción de motores propulsores principales y motores para accionar grupos electrógenos.

PRECIOS DE LA CONSTRUCCION NAVAL NACIONAL

Comparación con los extranjeros.

Es preciso ser muy cuidadoso al hacer una comparación de este tipo; no puede olvidarse que para que sea lo más exacta posible, los buques comparados han de ser realmente similares, con pesos muertos, potencia de motor y velocidades iguales, el mismo número de cubiertas, aparatos de carga comparables, etc., ya que de no ser así, se llega o consecuencias fundamentales erróneas.

Hay que tener en cuenta, además, las especificaciones de contrato que en general en España son más exigentes con lo que el precio resulta ligeramente superior.

Con el fin de obtener una comparación totalmente desapasionada y objetiva, hemos buscado los precios extranjeros sin tratar de obtenerlos, las listas de precios de enero 1956 de una de las casas más acreditadas en ventas y contratas de buques, OTTO DANIELSEN de Copenhague, que comprende buques a construir en todos los países del mundo, concretamente: Alemania, Inglaterra, Suecia, Bélgica, Dinamarca, Italia, Japón, etc.

Como tipos representativos, hemos elegido dos de los más corrientes hoy en día: un «tramp» de 10.500 toneladas de peso muerto y unos 5.000 B. H. P. y un petrolero de 18.500 toneladas y unos 7.000 B. H. P.

La diferencia de precios viene a ser del 5 al 10 % a favor de los extranjeros. Diferencia que cambia de signo prácticamente con el mismo valor para buques a entregar

en un plan de un año a un año y medio. Estimamos, sin embargo, que no podemo basarnos en los precios a entrega rápida, por ser un producto de especulación y están lejos de ser normales y, por lo tanto, nos atenemos a los precios de buques contratados a plazos normales de entrega. Podemos, por tanto, decir que hoy, nuestros precios son de un 5 a 10 % más caros que los extranjeros.

FACTORES QUE PRINCIPALMENTE INFLUYEN EN LOS PRECIOS

Los factores que más influyen en el coste de los buques son los siguientes:

a) Acopio conveniente de materiales, en especial disponer de un amplio suministro de acero.
b) Tener suficientes contratos que aseguren un trabajo continuado.
c) Repetición del mismo tipo de buques.
d) Aplicación de los principios de productividad.
e) Disponer de elementos y métodos de trabajo más adecuados. (Modernización de Astilleros).
f) Suministros de la Industria Auxiliar.

Referente al punto a) insistimos una vez más en lo dicho al hablar de materias primas. Tener acero suficiente es tener resueltos en gran parte los problemas de la Construccional Naval.

La situación de los Astilleros Españoles es satisfactoria en lo que se refiere al punto b).

En el punto c) hemos dicho «Repetición del mismo tipo de buques», y no «Tipificación de los Buques». La diferencia es esencial, pues mientras tipificación significa la imposición rígida de ciertos tipos, que pueden no estar bien estudiados y que en todo caso se quedarán muy pronto anticuados, en cambio, la repetición quiere decir que por los Poderes Públicos debe darse un estímulo para que los Navieros, por su propia iniciativa lleguen a escoger libremente unas características de buque y cuando ya las hayan elegido se pongan de acuerdo para repetir el mismo tipo todas las veces que sea conveniente, como recientemente ha sucedido, pero conservando la flexibilidad, para que la iniciativa privada, individual o colectivamente, tenga libertad de ceñirse a los requerimientos del mercado y lanzarse a nuevos tipos como un estímulo proporcional a la repetición de los mismos.

En cuanto a los suministros de la Industria Auxiliar, podemos decir que con respecto al extranjero tienen en muchos casos sobreprecios de más del 50 %, llegando en algunos hasta el 80 %, no igualándolos en general en calidad, estos precios se entiende en origen sin Aduanas ni transportes.

La influencia de estos suministros en el precio del barco es grande, si se tiene en cuenta que su valor que depende del tipo del buque y de las fabricaciones de cada Astillero, puede llegar al 20 % o más del valor del buque.

Por esto estimamos debían imponerse limitaciones a los precios de estos suministros.

En cuanto a los puntos d) y e), podemos decir que en estos últimos tiempos, se ha hecho mucho por los Astilleros para abaratar los precios. En general, la implantación de métodos racionales de trabajo, aun siendo la industria en que más difícil es su aplicación práctica, y cuya introducción supone, desde luego, un grave sacrificio económico inicial.

Además, los Astilleros en general, se encuentran en un momento de mejora de sus instalaciones y elementos de trabajo, especialmente grúas de gran tonelaje, aparatos y talleres de soldadura y mejores medios de transportes interiores. Todo ello obliga a desembolsos enormes, a los que no siempre se puede hacer frente al ritmo conveniente.

Todo lo anteriormente dicho ha hecho que realmente las diferencias con los precios del exterior, que hace apenas dos años eran del orden del 20 %, se han reducido a las antes mencionadas y es de esperar que si la ayuda oficial es lo suficientemente amplia para poder realizar las modernizaciones de Astilleros que permitan completar la implantación de nuevos métodos de trabajo, unido a mejores suministros de materiales y rebajando determinados precios de los suministros de la Industria Auxiliar, podamos, en un plazo breve, llegar a precios de competencia en mercados internacionales, creando así una nueva salida a la producción de la Industria Naval Española.

CONCLUSIONES

1.°—*Protección a los Astilleros.*

Es aspiración de los Constructores Navales el poder acogerse a los beneficios del Crédito Naval para poder realizar la modernización de sus Astilleros, pero en la misma cuantía que se concede a los Armadores, es decir, hasta un 80 % del importe total de las modernizaciones y que se amplíe hasta 6 años el plazo de 3 que prevé el Proyecto de Ley para protección y renovación de la Flota, permitiéndose la importación de maquinaria e instalaciones que exige la modernización y que no puedan ser de procedencia nacional.

2.°—Solicitar para los Astilleros análogas bonificaciones Fiscales que las previstas para los Armadores en el Proyecto de Ley de Renovación de la Flota Nacional ,en aquellos puntos que puedan ser de aplicación a los Constructores Navales. Este es el caso de los beneficios que los Astilleros obtengan y se apliquen a amortización de las anualidades a satisfacer por Créditos concedidos y que según dicho Proyecto estarán exentos de impuestos.

3.°—Solicitar hasta que se amplíe la producción nacional de acero, la importación necesaria de este material para completar las 112.000 toneladas anuales que pueden consumir los Astilleros.

Id. del cobre necesario hasta completar las 3.000 toneladas al año.

Id. de las cantidades de zinc, estaño, aluminio y otros metales para cubrir las necesidades ya mencionadas.

4.°—Solicitar de la Industria Siderúrgica Nacional haga lo posible para resolver los problemas que se presentan en relación con la calidad de aceros soldables de acuerdo con las Sociedades Clasificadoras.

5.°—Que se siga una política de abaratamientos de los elementos suministrados por la Industria Auxiliar; poniendo un tope a los precios en relación con los del extranjero, para análogas calidades cuya cuantía dependerá del elemento de que se trate y permitiendo la importación si se pasa de ese tope, contribuyendo así de forma equitativa a que los buques construídos en Astilleros Nacionales no pasen del límite de precio conveniente para

evitar la aplicación de lo que se dispone en los Artículos 14 y 26 del Proyecto de Ley de Protección y Renovación de la Flota relativo a la importación de buques.

6.º—Creemos conveniente debe prestarse la debida ayuda a la Industria Auxiliar de la construcción Naval, concediendo créditos en la cuantía que corresponda y permitiendo la importación de determinadas máquinas, facilitando así el que puedan ponerse en condiciones de cumplir las exigencias de calidad y precios anteriormente citados.

7.º—Pedir a los Organismos Oficiales que corresponda, empiecen a ejercer sus funciones las Comisiones Técnicas competentes en relación con la Marca de Calidad.

8.º—Aplicar un criterio menos rígido en Aduanas para el despacho de materiales procedentes del extranjero, especialmente en lo que se refiere a los márgenes que se concedan en peso y en el precio y cuando el pedido se reciba en varias expediciones, considerar el margen de tolerancia de peso en 5 % que se concede, que sea sobre el total y no sobre los saldos que quedan en la licencia.

9.º—Pedir se suprima el Apartado c) del Artículo 55 del Reglamento para la aplicación de las Leyes de Protección a la Construcción de fecha 24 de julio de 1942, hasta la puesta en vigor de la Ley actualmente en estudio, para que los beneficios del Crédito afecten a todos los Astilleros capaces de construir con garantía técnica de buques tipos que prevé el Plan.

Marina Mercante

Personal marítimo

Sección Social nº 15

Juan Andrés Lagarde

Comunicación al Congreso Vasco Mundial
Bilbao Junio 1956

Marina mercante y personal maritimo

Juan Andres Gagaseta

El articulo octavo del Estatuto Vasco extremo doce/incluye entre las facultades de Gobierno y Administracion a Euzkadi reconocidas las inherentes a "Marina mercante y personal maritimo". Ese otorgamiento ha dictado el titulo y el contenido de la presente Comunicacion. Nos invita a dictarla la aprobacion del proyecto de ley de Proteccion y Renovacion de la Marina Mercante, con el que se busca, á igual que Maura se lo propuso con la Ley de 1907, el renovamiento de la marina mercante logrado en el plazo de diez anos. El exito de la Ley de 1907 esta fuera de toda duda, puesto que pertenece ya a la historia, que lo acredita. Ojala pueda decirse lo mismo de la actual. Aunque no hemos de ocultar nuestra reserva. Porque, Maura era un gobernante honrado y las leyes tenian en el un interprete leal, mientras que en la actualidad, los gobernantes actuan por puro arbitrio, sin que les importe un comino volverse de espaldas a la misma y conculcar sus disposiciones.

Reputamos innecesario recordar que, en 1936, los vascos disponiamos de la mitad de la flota mercante que navegaba bajo pabellon espanol y del noventa por ciento de su flota tramp. Nuestros armadores gozaban de renombre universal. Haciamos bueno el juicio de Fray Bartolome de las Casas cuando, comentando el nombramiento del obispo de Zamora para supervisar la tercera flota de Colon, reputaba que estas actividades maritimas "mas parecen cosas de vizcainos que de obispos".

La flota mercante espanola se ha quedado en estos veinte anos, ademas de reducida en su tonelaje, vieja y antieconomica. La mayor parte de ella, si hubiera sido inglesa o noruega, habria ido al desguace hace varios anos. Ahora se pretende sustituir las viejas unidades de escasa velocidad, excesivo consumo y antieconomica explotacion, por

otras modernas, aplicandoles las innovaciones de estructura y aparato propulsor de que disponen ya los buques de todas las flotas mercantes del mundo. Ello lleva aparejado la modernizacion del personal maritimo.

La ley que regula la admision del personal subalterno es la de 23 de Diciembre de 1952. La preparacion del mismo es deficiente. Los mejores marinos se perdieron en la guerra, caidos o exilados. La falta de personal determino la norma por la cual, cualquiera era reputado apto para ser enrolado, sin ser sometido a regla alguna de discriminacion, abundando por ello los ineptos, indisciplinados, enfermos, desertores o carentes de vocacion marinera. No existe escuela de aprendices, donde pueda seguirse un curso de aprendizaje elemental, breve y gratuito, que permita a los alumnos prender a nadar, bogar, manejar botes salvavidas, leer, escribir, las cuatro reglas y algun conocimiento y destreza en nudos, estructura del buque, maniobra, vocabulario naval, maquinas, etc. El bergantin goleta "Baleares", que servia en Barcelona de escuela a los huerfanos de marineros y pescadores, ha sido destinado al desguace sin ser sustituido en el servicio. En Ondarroa funciona un Centro de Maquinas, donde se preparan motoristas, que hace buena labor, aunque insuficiente. En Denia se ha creado un "Centro Oficial de Ensenanza Media y Profesional de Modalidad Maritima", pero se trata de un negocio privado, que solo tiene de maritimo el nombre, unicos a los efectos de ser subvencionado. Ello se halla en contradiccion con las normas seguidas en Holanda, Gran Bretana, Paises Escandinavos y Alemania. Sir Ramon de la Sota murio con la idea de crear en varios centros de esta naturaleza en los puertos vascos y buques escuela. Le detuvo la dificultad de entenderse con Madrid para realizar este objetivo. De haber contado con un Gobierno Vasco dotado de las facultades necesarias -las reconocidas en el Estatuto-, es lo regular que hubiera llevado a cabo sus proyectos.

El senor Sota habia visto funcionar esos servicios en Inglaterra, donde los aspirantes a marineros son sometidos, previamente, a reconocimiento medico y un ano de entrenamiento, habiendose establecido muchas escuelas, fijas y flotantes, encargadas de esta preparacion.

La maestranza reune al personal sin titulo oficial pero cuyo ejercicio exije competencia profesional, como contramaestre, carpintero y panolero de cubierta, calderetero, bombero de buque tanque, panolero de maquinas, mecanico electricista, mayordomo, cocinero y despensero. Los cocineros, ponemos por caso, han sido objeto de diversas recomendaciones y convenios de orden internacional acordados por la Organizacion Internacional del Trabajo de las Naciones Unidas. El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar de 1948 regula asi mismo la existencia y funcionamiento de los especialistas y subalternos de cubierta, maquinas y fonda. Los marinos se dividen en simples y preferentes. Estos ultimos deben constituir al menos la mitad de la dotacion. El Convenio 74 de las Recomendaciones de la O. I. T. de 1946 ordena que se organicen examenes y se otorguen titulos de marino preferente. Espana se ha adherido a la convencion pero no se cuida de aplicarla. El Estatuto Vasco otorga esta facultad a los Poderes autonomos en su art. 9.

La maestranza otorga sueldos de 625 a 675 ptas. al mes. Los especialistas 575 pts. Los subalternos 425 a 550 pts. Son sueldos realmente bajos, incluso para el actual regimen del trabajo en Espana.

De todo lo expuesto se infiere, que el Estado tiene abandonado este negocio. Que con arreglo al Estatuto Vasco, compete a los Poderes autonomos el atenderlo. Y que su atencion, daria a la flota mercante vasca, honra y provecho.

Juan Andres Sagaseta

Bilbao Junio 1956

Servicio 6

DELEGACION PROVINCIAL DE SINDICATOS

VIZCAYA

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL

Ponencia: LA MARINA MERCANTE Y SU PERSONAL SUBALTERNO

Ponente:
D. ANTONIO MENCHACA CAREAGA
TENIENTE DE NAVIO
VOCAL NACIONAL DE SINDICATOS

Bilbao, 1956

LA MARINA MERCANTE Y SU PERSONAL SUBALTERNO

Generalidades.

Las Cortes del Reino acaban de aprobar el Proyecto de Ley de Protección y Renovación de la Marina Mercante, con lo cual se pretende remozar nuestro material flotante en el plazo de diez años.

Esta aspiración, materializada en la referida Ley, pretende sustituir las viejas unidades de nuestra flota, de escasa velocidad y excesivo consumo por otras modernas, con las innovaciones tanto en el aparato propulsor como en la estructura que han traído los tiempos, y que determinan mejor rendimiento.

La sustitución de las viejas unidades, por otra parte de sencilla maquinaria por lo general, y la entrada en vigor de las nuevas equipadas con aparatos propulsores delicados —v. g., motores de combustión—, exige también una modernización del personal subalterno que las maneje, ya que el factor humano será siempre primordial en todos órdenes.

Por tanto, conviene tratar sobre el estado de idoneidad en que se encuentren nuestras tripulaciones para tomar las medidas necesarias a fin de conseguir su máximo rendimiento, y posibilitar el desarrollo de nuestra nueva flota.

Admisión del personal subalterno.

La admisión de dicho personal, así como su formación profesional, clasificación, especialización, enrolamiento, ascensos, etc., figuran en la Ley de 23-XII-1952, y a la Reglamentación Nacional de Trabajo en la Marina Mercante de la misma fecha, a cuyos documentos se habrán de referir las diversas citas que aparezcan en este escrito.

Estos Reglamentos han sido redactados escrupulosamente. Sin embargo, la experiencia enseña que a lo largo del tiempo se han ido creando nuevas necesidades paralelas a la evolución de la Marina Mercante y su material flotante. En efecto, la creciente complejidad de los barcos modernos, las transformaciones del sistema propulsor, la prolificación de aparatos auxiliares de delicado manejo, la electrificación, etc., etc., han producido un defasage entre el avance técnico y el humano en virtud del cual éste resulta insuficiente. Por tanto, es preciso llevar a los Reglamentos esta realidad y las soluciones correspondientes.

Es frecuente observar entre los tripulantes subalternos de nuestro flota que sus conocimientos profesionales son —salvo honrosas excepciones que confirman la regla general— insuficientes. Su rendimiento es, por tanto, escaso. La especialización es deficiente y no es un secreto para nadie la abundancia de desertores, ineptos, enfermos e indisciplinados, que acaso por falta de vocación marinera introducen en los barcos un factor perturbador incompatible con la autoridad del capitán.

Estos males tienen su origen por lo general en la falta de selección y aprendizaje. Efectivamente. Quien desee embarcar, puede inscribirse en cualquier puerto, en la Oficina Especial de Colocación de Marinos del Sindicato correspondiente, con la única condición de presentar la Libreta de Inscripción Marítima en orden. Por este conducto no existe por tanto selección alguna, excepto caso de paro, según lo previsto por el artículo 6 (c) de la citada Ley de 23-XII-52.

Tampoco la hay en la concesión de la Libreta de Inscripciones Marítima al parecer, pues esta se otorga por la autoridad de Marina local, tanto a los que sirven en la Armada —donde adquieren los conocimientos necesarios— como a los que desconocen la mar pero quieren tentar fortuna en ella. Este acceso sin discriminación a la profesión, data de fines de siglo y fué establecido por la Ley de 22 de marzo de 1873, al derogar las Ordenanzas de Matrícula de 1802. Y acaso coincida con la sustitución de la propulsión velera por la máquina alternativa y la caldera cilíndrica, con cuya simplificación una profesión que exigía un largo aprendizaje y una rigurosa selección, se convertía en un trabajo eventual al alcance de cualquiera.

Por tanto, y al amparo de la benevolencia de la Ley, se introducen en los barcos al lado de mozos aptos que han servido en la Armada o navegan desde niños indocumentados de todas clases que nunca han embarcado acaso, no tienen salud o aptitud física suficiente, se marean, desertan, contrabandean, murmuran, desconocen la boga en un bote, no saben nadar, y resultan incapaces de hacer un nudo marinero a una codera o un largo dados al muelle.

Es cierto que la Reglamentación de Trabajo concede amplias facultades a la Empresa Naviera para regular a través de sus Reglamentos de Régimen Interior, la admisión del personal, de tal suerte que quienes ingresen sean aptos para el trabajo a que aspiren según Certificado Médico, sepan leer, escribir, las cuatro reglas, y tengan la aptitud intelectual proporcionada al empleo solicitado. Pero considerándolo objetivamente, esta facultad exigiría que la elección se verificase entre aspirantes previamente admitidos como aptos por la Autoridad de Marina o la Oficina Especial de Colocación Sindical, de la misma forma que el Armador que escoge un Piloto, Maquinista o Capitán entre varios, sabe que todos ellos han sido considerados aptos para ejercer su profesión a través de un largo proceso educativo oficial. No parece ciertamente misión de la Empresa esa de cribar la oferta humana que se le presente indiscriminadamente, pues esta función suele estar encomendada en casos semejantes al Estado y sus organismos, cuya labor de previsión y selección evitaría en lo tocante a la Marina Mercante cuantiosos gastos y problemas a cargo de las Navieras, debidos a enfermos, desertores, desplazamientos obligados por embarques y desembarques, reclamaciones, multas, contrabandos, etc., etc.

Soluciones para la admisión.

Es preciso salir al paso de las irregularidades señaladas y corregirlas adecuadamente. La solución ofrece diversas posibilidades según donde se localice su acción. Por una parte, cabe que sean las Comandancias de Marina las que eliminen a quienes no reúnan la aptitud indispensable para embarcar, diferiendo la concesión de la Libreta de Inscripción Marítima; en este sentido algunas Comandancias como la de Barcelona por ejemplo, ha recurrido a no dar la Libreta, sino cuando el peticionario exhibía carta de aceptación por una Empresa, medida que se hizo necesaria ante el aluvión de peticiones. Por otra parte, cabe que sea la propia Oficina de Colocación Sindical la que seleccione a los aspirantes, aceptando únicamente aquellos que demuestren aptitud. La implantación de cualquiera de estas u otras medidas, exigiría como es natural, las disposiciones oficiales de rigor que modificasen o ampliasen convenientemente la legislación vigente.

Escuela de Aprendices.

Sin embargo salta a la vista la injusticia de establecer un régimen de monopolio que reservara en exclusividad la facultad de embarcar en la Marina Mercante a los que han crecido desde la infancia en los barcos —de pesca o carga— o a los que se han aclimatado al servir en la Armada. Ciertamente, con este sistema, se frustrarían vocaciones náuticas que es menester estimular en especial tierra adentro. Se precisa por tanto ofrecer a los eliminados en primera instancia una posibilidad de adquirir aquellos conocimiento exigidos cuya falta provocó la selección. No es muy difícil trazar a grandes rasgos un esquema organizativo de lo que líneas siguientes sirven como orientación.

Los aspirantes a embarcar que hayan sido rechazados por falta de conocimiento que no implique una falta de salud o ineptitud permanente o crónica, tendrían la facultad de ingresar en un Curso de Aprendizaje elemental, breve y gratuito, en el que aprenderían a nadar, bogar, manejar botes salvavidas, leer, escribir y las cuatro reglas si fuera posible y necesario, y donde adquirirían la destreza indispensable en nudos, estructura del buque, maniobra, vocabulario naval, máquinas, etc., en un régimen de disciplina, a poder ser de internado. El Profesorado acaso pudiera ser el de las Escuelas de Náutica, con la colaboración de las Comandancias de Marina y su personal idóneo; y el local o centro del citado Curso de Aprendizaje, sería inmejorable caso de lograrse un casco de buque destinado al desguace que se adquiriera y habilitara convenientemente.

Respecto a la financiación del proyecto, acaso una estrecha y calurosa colaboración entre la Autoridad de Marino, la Subsecretaría de la Marina Mercante, los Sindicatos y sus representados, es decir, los Armadores, permitiera establecer acuerdos y habilitar recursos suficientes, ya que la iniciativa a todos interesa se materialice adecuadamente en bien de la comunidad.

En España no existen muchos antecedentes de este tipo de Instituciones. Ha existido, sí, hasta hace poco el bergantín Goleta «Baleares», que patrocinado por una Junta compuesta por Sindicatos, Comandancia de Marina, Navieros, etc., servía de Escuela en Barcelona a los huérfanos de marineros y pescadores, pero parece ser que dicho barco ha sido destinado ahora al desguace. También funciona en Ondárroa un centro de Máquinas donde preparan motoristas desde la niñez, pero estos ejemplos no se han repetido mucho. Recientemente se ha creado en Denia una Institución llamada Centro Oficial de Enseñanza Media y Profesional de Modalidad Marítima, pero por los programas y la extensión de estos, parece que no responde a la necesidad aquí expresada, sino que aspira a formar muchachos con una educación esmerada y unos conocimientos más bien encaminados a obtener un título profesional.

Sin embargo en el extranjero, abundan las iniciativas aquí solicitadas. Casi todos los países han regulado por medio de Buques, Escuelas o Instituciones idóneas, la preparación del personal subalterno y este es objeto de una escrupulosa atención. En especial los países tradicionalmente marineros como Holanda, Gran Bretaña, Países Escandinavos y Alemania, pueden servir de precedente por los sistemas que respectivamente utilizan.

En la Gran Bretaña, por ejemplo, y por no extender demasiado estas líneas con otras citas, se exige al aspirante a embarcar en la Marina Mercante una aptitud física conveniente que comprueba el examen médico del Board of Trade. En especial el reconocimiento de la vista es muy estricto, y en cada puerto el Aspirante debe dirigirse al Superintendente de la Marina Mercante o al Marine Survey Office, para concertar el reconocimiento médico. A continuación, existe un entrenamiento previo al embarque y en tierra o buques escuela, que dura por lo general 12 meses y se da en los National Sea Training Schools de Gravesend (Kent) y Sharpness (Gloucester). Sin embargo, existen además de estos centros oficiales creados después de la guerra de 1914, por el Board of Trade y el Shipping Federation, multitud de Escuelas privadas que cumplen con el mismo fin; entre ellas merecen destacarse las siguientes. Prince of Wales Sea Training School (Dover. Curos de 4 meses); Leith Nautical College (Edimburgo. 14 meses); el buque «Indefatigable» (Anglesey. 12 meses); el buque «Arethusa» (Rochester); Parkstone Sea Training School; Outward Bound Sea School (Aberdovey. Gales. 26 días); buque «Warfleet» (Southampton. 6 meses). Este movimiento formativo data nada menos que de 1786, cuando la Marine Society comenzó a preocuparse de las tripulaciones mercantes, y se han citado solamente parte de los Centros existentes. Recientemente la iniciativa local del Firth of Moray ha adquirido un pailebot de tres palos, danés, en 11.500 £, al que se ha bautizado «Príncipe Luis», a bordo de cuyo buque embarcaron tandas de 36 muchachos.

Formación Profesional y Especialización.

Hasta aquí se ha examinado solamente el problema determinado por la falta de selección y aprendizaje del personal subalterno, y las posibilidades de mejorar su admisión. Sin embargo, nada se ha dicho sobre la formación profesional, capacitación y especialización del marinero, tripulante o aprendiz, que es evidentemente otra necesidad.

Las Reglamentaciones de Trabajo vigentes preveen aparte de la Oficialidad y los Titulados con título no superior, dos categorías cuales son la Maestranza y los Subalternos divididos estos últimos en Especialistas y Subalternos propiamente dichos.

Maestranza.

La Maestranza se define como «aquel personal que sin poseer título oficial, ejerce funciones o realiza trabajos a bordo que exigen una acusada competencia o especialización». Los cargos previstos son, como es sabido, los siguientes:

CUBIERTA

- Primer Contramaestre.
- Segundo Contramaestre.
- Tercer Contramaestre.
- Carpintero de Cubierta.
- Pañolero de Cubierta.

MAQUINAS

- Calderetero.
- Bombero de buque tanque.
- Pañolero de máquinas.
- Mecánico electricista.

FONDA

Primer Mayordomo.
Segundo Mayordomo.
Jefe de Cocina.
Primer Cocinero.
Segundo Cocinero.
Repostero.
Primer Panadero.
Primer despensero o gambucero.
Carnicero.
Ropero o lencero.
Carpintero de cámara.

Como su definición lo indica, la Maestranza no necesita poseer título oficial. Y precisamente por esta tolerancia se presentan numerosos problemas que se hacen patentes especialmente en el personal de Fonda, ya que los Cocineros y Mayordomos no siempre tienen la aptitud suficiente por lo que la tripulación protesta de las comidas y frecuentemente con razón.

Cocineros.

En este sentido es preciso recordar que la O. I. T. (Organización Internacional de Trabajo de las Naciones Unidas), ha acordado una serie de Recomendaciones que si bien no obligan automáticamente a los Gobiernos respectivos, tienen sí carácter indudable de Legislación Internacional o Convenios unilaterales. Este Organismo, Institución de Derecho Internacional Público a cuya XXXVIII Reunión en Ginebra asistió el pasado año de 1955 la Delegación española, acordó en su XXVIII Reunión (Seattle, 6-VI-46), una serie de Convenios que se refieren directamente a este asunto de la capacidad de los cocineros.

Convenio 68.

Artículo 6.—La legislación nacional deberá establecer un sistema de inspección ejercido por la Autoridad competente sobre

a) ...
b) ...
c) ...
d) ...

La aptitud profesional de los miembros del personal del servicio de fonda de la tripulación, a quienes dicha legislación exija la posesión de determinadas certificaciones.

Artículo II.

1.—Deberán organizarse cursos de formación profesional para el personal de fonda de los buques destinados a la navegación marítima, en Escuelas reconocidas, o por otros medios aceptados de común acuerdo por las organizaciones de Armadores y las de gente de mar.

2.—Deberán preveerse cursos de perfeccionamiento que permitan a las personas que posean ya una formación profesional, actualizar sus conocimientos técnicos y prácticos.

Artículo 13.—La autoridad competente podrá cumplir cualesquiera de sus funciones relativas a la concesión de certificados de aptitud profesional al personal de fonda... delegando su trabajo en una organización, que ejerza funciones análogas con respecto a la gente de mar en general.

Convenio 69.

Artículo 3.—Nadie podrá ser contratado como cocinero a bordo de un buque al que se aplique el presente Conve-

nio, a menos que posea un Certificado de aptitud profesional como cocinero del buque expedido de conformidad con las disposiciones de los artículos siguientes.

Artículo IV.

1.—La autoridad competente deberá dictar todas las disposiciones necesarias para celebrar exámenes y expedir certificados de aptitud profesional.

2.—Nadie podrá obtener un certificado de aptitud profesional, a menos que

a) haya cumplido la edad mínima que prescriba la autoridad competente.
b) haya servido en el mar durante el período mínimo que prescriba la autoridad competente.
c) haya aprobado el examen.

3.—El examen prescrito deberá comprender un ejercicio práctico a fin de probar la aptitud del candidato, y un ejercicio para probar sus conocimientos sobre el valor nutritivo de los alimentos, la preparación de menús variados y adecuadamente combinados, y la manipulación y almacenaje de los víveres a bordo.

4.—La Autoridad competente directamente podrá organizar el examen prescrito y expedir el certificado, o bien bajo su control podrá realizar estas funciones una Escuela reconocida de cocineros o cualquier otra Institución reconocida.

La mayoría de los países siguen estas Recomendaciones. Así por ejemplo, en la Gran Bretaña, todo buque de su bandera de más de 1.000 toneladas R. B., está obligado a tener un cocinero plenamente titulado con el Certificado correspondiente, que ha de ser extendido por las Escuelas de Cocina aprobadas por el Ministerio de Transportes. También se admiten como Cocineros en ciertos casos a aquellos que hayan ejercido por lo menos 12 meses de Cocinero en tierra, con los documentos que lo acrediten, pero estos embarcan como Ayudantes de Cocinero. En Gran Bretaña el cargo de Cocinero exige un entrenamiento previo como queda dicho. Suelen darse cursos de ocho semanas en las National Sea Training Schools a que antes se ha hecho referencia al tratar de marineros. También existen otras Escuelas reconocidas como el Leith Nautical College de Edimburgo, el City of Liverpool Nautical Trainin School for Ships Stewards and Cooks de Liverpool, etcétera.

Como quiera que las Recomendaciones de la O. I. T. citadas no se han reflejado hasta el momento en nuestra Legislación, acaso fuese conveniente examinar si procede recoger dichas orientaciones de la forma más conveniente a juicio de la Autoridad competente.

Otros cargos de Maestranza.

La transformación de la propulsión en los buques modernos, en los que la máquina alternativa y la caldera de llama de retorno cilíndrica dan paso a las calderas acuatubulares con tiro forzado y vapor recalentado, a las turbinas, al motor Diesel, a la turbina de gas, etc., etc., exige un personal altamente especializado no solo en máquinas, sino también en cubierta, donde la rapidez de las cargas y descargas, la mecanización de las mismas, la complejidad de los apartos auxiliares, la precisión que requiere la maniobra de atraque y desatraque, etc., en buques de gran tonelaje, los nuevos sistemas de pescantes para botes salvavidas, el desarrollo de las precauciones contra-incendios, etc., etc., exigen Contramaestres, Caldereteros, Bomberos,

Electricistas etc., preparados no solo por la experiencia, sino por los conocimientos teóricos imprescindibles.

La responsabilidad que queda en manos de la Maestranza es mucha, y por eso, y como orientación general, acaso fuese conveniente considerar sus cargos, hoy discrecionales, al modo como lo hacen otras Marinas Mercantes —y nuestra Amada— en la cual sus equivalentes, o sea los suboficiales, encuadrados en una u otra especialidad, han sido instruídos adecuadamente por un proceso educativo que culmina en el examen de aptitud. La Marina Mercante, a través de los Sindicatos y Autoridad de Marina podría llegar a objetivos tales para que los Oficiales de Puente y Máquinas puedan confiar justificadamente en la aptitud y colaboración de la Maestranza, con lo que mejoraría extraordinariamente la eficacia de las tripulaciones. Estas aspiraciones están implícitamente contenidas en el Capítulo IX, Sección I de la Reglamentación de Trabajo, por lo que solo es preciso aplicar tales conceptos de Formación Profesional y crear las Instituciones o buques-escuela previstos en el artículo 162.

Los Subalternos y su formación profesional.

Los subalternos están divididos en nuestra Reglamentación, en Especialistas y Subalternos propiamente dichos. Los Especialistas son los siguientes.

CUBIERTA

No están previstos.

MAQUINAS

Operario Electricista.
Engrasador.
Cabo de agua.
Fontanero o Plomero.

FONDA

Tercer Cocinero.
Segundo panadero.
Segundo despensero.
Encargado de cámara.

Especialistas.

Se advierte de inmediato la inexistencia de especialistas de Cubierta. Sin embargo, existen funciones específicas claramente determinadas a bordo, que exigen dicha especialización. La más terminante es la marinero de bote salvavidas.

En efecto. El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar de 1948, al que España se ha adherido el 26-XII-52, determina en su Capítulo III, Parte B, reglas 28 y 29, lo siguiente.

Regla 28.

a) Un oficial o un Patrón de Embarcación de Salvamento estará encargado de cada bote salvavidas y se le nombrará un suplente.

b) A cada embarcación de salvamento a motor quedará afecto un hombre que sepa manejar el motor.

c) Idem respecto al bote que lleve aparato de radiotelegrafía.

Regla 29.

a) En todo buque de pasaje y para cada bote salvavidas que lleve a bordo, conforme a las prescripciones del

presente capítulo, el personal patentado será por lo menos igual al especificado en la siguiente tabla.

Número de personas previstas por embarcación	Núm. de patrones patentados mínimo
Menos de 41 personas	2
De 41 a 61 »	3
De 62 a 85 »	4
Superior a 85 »	5

c) La expresión *Patrón Patentado,* designa todo miembro de la dotación en posesión de un Certificado de Aptitud extendido con autorización de la Administración.

d) Para obtener este Certificado deberá justificar que es experto en la maniobra completa de echar al agua las embarcaciones salvavidas y en el manejo de los remos, y que está familiarizado con las maniobras de las propias embarcaciones; además, que sea capaz de comprender las órdenes relativas al servicio de las embarcaciones y de llevarlas a cabo.

Los países tradicionalmente marineros interpretan estas Reglas adecuadamente, mediante una especialización del marinero de cubierta. Así por ejemplo, Gran Bretaña, extiende un Certificado de «Able Sailor» a través del Ministerio de Transporte, para cuyo Certificado se exigen 3 años de servicio en la mar, un Certificado de «Marinero de Botes Salvavidas» y un examen. Sin embargo, el aspirante a «Able Sailor», con un año de servicio de marinero no calificado en la mar, puede aspirar al Certificado de «Efficient Deck Hand», primer paso hacia el «Able Sailor».

En nuestra Reglamentación de Trabajo no están previstos estos especialistas, aunque existe ciertamente el Marinero Preferente entre los subalternos propiamente dichos. Sin embargo, la propia Reglamentación se encarga de desvirtuar el posible contenido de dicho cargo, al decir concretamente lo siguiente.

Capítulo IV, artículo 46, Grupo IV.—La clasificación en marinero preferente y simple marinero solo afecta a su encuadramiento a tenor de lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 94.

Artículo 94, apart. 3.—Dentro de la plantilla de Marineros de cada buque, el 50% de la misma se integrará en la categoría de Marineros Preferentes, pudiendo encuadrarse el otro 50% en la de simples Marineros, incrementándose en la superior de ambas categorías en el supuesto de que el número de estos tripulantes-subalternos sea impar.

Artículo 80, apartado c.—Marineros Preferentes. Los marineros comprendidos en la categoría inmediata inferior pasarán a la de preferentes por orden riguroso de antigüedad, siempre que no tengan nota desfavorable en su hoja de servicios.

Sin embargo, el Convenio 74 de las Recomendaciones de la O. I. T. de las Naciones Unidas, en su XXVIII Reunión antes citada (Seattle 6-VI-46), expresan sin lugar a dudas la naturaleza del marinero preferente al decir lo siguiente.

Artículo I.—Nadie podrá ser contratado como marinero preferente a bordo de un buque, a menos que... posea un Certificado de Marinero Preferente, expedido de acuerdo con las disposiciones de los artículos siguientes.

Artículo II.— 1.—La Autoridad competente tomará las disposiciones necesarias para organizar exámenes y expedir certificados de marinero preferente.

2.—Nadie podrá obtener un certificado de marinero preferente, a menos que tenga la edad mínima y el tiempo

mínimo en la mar que prescriba la Autoridad competente, y que haya aprobado el examen de capacidad que se determine por la misma Autoridad.

4.—(Este apartado determina como tiempo mínimo en la mar para aspirar a Marinero Preferente, 36 meses; pero lo reduce a 24 o 18 meses para las marineros que provengan de Escuelas de Formación Profesional o de Buques-Escuelas, respectivamente).

5.—El examen prescrito deberá comprender un ejercicio práctico a fin de probar los conocimiento de marinería del candidato y su aptitud para cumplir de manera eficaz todas las labores que puedan exigirse a un marinero preferente, comprendidas las maniobras de los botes salvavidas. Dicho examen deberá ser de naturaleza tal que permita al candidato que haya aprobado obtener el Certificado Especial de Marinero de Botes Salvavidas previsto en el Convenio Internacional de la Seguridad de la Vida Humana en la Mar.

Por tanto, sería aconsejable regularizar la situación en nuestros barcos y Reglamentos del Marinero Preferente, considerándolo con su debido Certificado, como Especialista de Cubierta.

Otro Especialista —que quizás pudiera englobarse en el de Marinero Preferente— es aquel que pueda desempeñar con eficacia y conocimientos servicios en el puente como timonel, señalero, serviola, telefonista de órdenes, etc., así como para ayudar a los Oficiales y Agregados en la conservación del material de Navegación, identificación de Farolas, manejo de cronómetros, labor de oficina y nómina, etc., etc.

Respecto a los Especialistas de Máquinas, Engrasador, Operario electricista, cabo de agua y plomero, tales cargos requieren cada día mayor grado de especialización a medida que los buques y sus máquinas adquieren mayor complejidad. Dado que los cargos son discrecionales, es muy posible que fuera conveniente alguna instrucción previa, al modo como lo hacen en otros países. En Gran Bretaña, por ejemplo, la Shipping Federation proporciona cursos de aprendizaje e instrucción para los que quieren embarcar como tripulantes de máquinas, y el Board of Trade exige en general un escrupuloso aprendizaje previo en tierra, en fábricas o talleres, etc., atestiguado con los documentos oportunos.

Lo mismo puede decirse respecto a los Especialistas de Fonda, por lo cual no se repetirán los argumentos en gracia a la brevedad.

Subalternos.

Al tripulante subalterno en general, convendría exigirle como ha quedado dicho al comienzo de este trabajo, los conocimientos mínimos indispensables de la mar y los barcos, además de leer, escribir, las cuatro reglas, nadar, bogar y la aptitud física adecuada.

Los empleos previstos son los siguientes:

CUBIERTA

Marinero Preferente.
Marinero.
Ayudante de carpintero.
Mozo.
Grumete.
Paje.

MAQUINAS
- Fogonero.
- Palero.
- Limpiador.

FONDA
- Ayudante de cocina.
- Marmiton.
- Ayudante de repostero.
- Ayudante de panadero.
- Ayudante de carnicero.
- Ayudante de despensero.
- Encargado de bar.
- Encargado de oficio.
- Encargado de cantina.
- Encargado de equipaje y limpieza.
- Camarero de primera.
- Camarero de segunda.
- Ayudante de camarero.
- Ayudante de oficio.
- Mozo de limpieza.
- Sereno de cámara.
- Ayudante de ropero.
- Encargado de lavadero.
- Ayudante de lavadero.
- Botones.

SERV. ESPECIALES
- Enfermero.
- Peluquero.

De este cuadro desaparecería el Marinero Preferente para integrarse con su correspondiente Certificado en los Especialistas y lo referente a la formación profesional de pajes, grumetes, marmitones y botones, según el artículo 168, podría ampliarse con los textos adecuados a las demás categorías de tripulantes subalternos para reglamentar su acceso a las categorías inmediatamente superiores, con los exámenes y condiciones debidas.

Retribuciones.

La especialidad tanto en la Maestranza como en los Subalternos ha de tener derechos y deberes, estímulos y responsabilidades.

El siguiente cuadro permite suponer que la actual Reglamentación acaso no premia suficientemente la especialización pues los honorarios son los siguientes:

MAESTRANZA
- Primer Contramaestre.
- Calderetero.
- Etc.

De 675 a 625 ptas. de sueldo inicial al mes.

ESPECIALISTAS
- Engrasador.
- Operario electricista.
- Etc.

575 pesetas al mes.
- Marinero preferente.
- Marinero.
- Fogonero.

SUBALTERNOS
- Palero.
- Marmiton.
- Etc.

550 a 425 pesetas al mes.

Es decir, que, con un ejemplo completo, un fogonero tiene una retribución de 550 pesetas y un engrasador (especialista), tan solo 575, o sea, 25 pesetas más al mes. Y un marinero 550 pesetas y un Tercer Contramaestre 625. Las diferencias acaso son demasiado reducidas para diferenciar debidamente las funciones y así no llegan quizás a premiar la especialidad por lo que pudieran ser objeto de una revisión prudente.

RESUMEN

Es necesaria la especialización acelerada en las tripulaciones de la Marina Mercante, como lo es en el resto de Industrias españolas. La Delegación Nacional de Sindicatos patrocina acertadamente la redención del peonaje a través de la formación profesional rápida y los cursos de tal proyecto parece han de durar 6 semanas y se comenzará por 90 obreros de los sectores de matelurgia y construcción, a los que se dará el diploma de «Monitor» para que ellos tomen a su cargo la preparación de nuevos obreros en el mismo régimen acelerado.

Pues bien. Es menester extender esa u otra iniciativa semejante a las tripulaciones de la Marina Mercante para acomodarlas al Plan de Renovación de la Flota actualmente en curso. Las conclusiones a que se llegan, aparte de la citada, en este trabajo se podrían resumir en los siguientes puntos finales que se dan esquematizados.

I.—Selección a cargo de la Autoridad competente o de los Sindicatos, del personal subalterno que pretenda embarcar, para eliminar a los no aptos.

2.—Creación de Escuelas de Aprendices para adiestrar a los eliminados y facultarlos a embarcar en la Marina Mercante.

3.—Obligatoriedad de un título o Certificado de aptitud profesional para los Cocineros y Mayordomos, con el examen correspondiente.

4.—Reglamentación del empleo «Marinero Preferente», con su Certificado de aptitud expedido tras un examen. Asimilación de este empleo al de «Marinero de Bote salvavidas».

Los Sindicatos, en representación de los Armadores, la Autoridad de Marina competente, la Subsecretaría de la Marina Mercante, tienen la palabra.

He dicho.

La madera y sus problemas

Secc. Social nº 18

Pedro Miguel Bertegui

La madera y sus problemas

Pedro Miguel Beorlegui

La guerra cerro las importaciones de madera. Esa situacion se ha prolongado hasta 1950. En esta fecha volvieron a iniciarse con Suecia y Finlandia. Ello ha dado lugar al agotamiento de las bases forestales del Estado, de manera concreta las de resinosas del pais vasco. La proteccion de las explotaciones interiores, que aconsejo medidas contra la importacion, ha vuelto a aconsejar la importacion para reponer los bosques del pais agotados.

Las importaciones aconsejables, segun el parecer de los importadores, son las procedentes de Suecia, Finlandia, Estados Unidos, Canada, Francia, Portugal y Guinea.

Es reclamada con reiteracion la intervencion sindical en las importaciones. Pero la verdad es que nadie hace caso de tales reclamaciones. La unica intervencion obligada es la del "Servicio de la Madera", que solo sirve para poner dificultad y demora en las operaciones. Los grupos sindicales de Rematantes, Aserradores y Almaceniatas reclaman para ellos la competencia. Sus palabras caen en oidos sordos. Los importadores, constituidos en Grupo Nacional de Importadores de Maderas se creen suficientes para llevar a cabo las transacciones precisas, sin necesidad de tutela. Todo lo que piden es que se les rebaje el arancel de aduanas.

En Vizcaya, los problemas pendientes son: de repoblacion forestal, de aserradero y transformacion de la madera, y los de orden comercial inherentes a su tratamiento industrial y venta.

La repoblacion vizcaina se lleva a cabo casi todas las mas de las veces con pino insignis en 50.000 parcelas, de propiedad privada, sin subvencion del Estado, que suele ser necesaria en repoblaciones de diversas regiones espanolas. Mas faltan laboratorios que investiguen y estudien la aplicacion de otras especies forestales, como la manera mas adecuada para liberar a los bosque

de las plagas, de manera singular de la oruga procesionaria, endemica y dificil de ser combatida. El regimen de seguro contra incendios seria eficaz y economico si pudiera establecerse por ley, con cargo a la autoridad del pais. Este es uno de los intentos que habrian de ser examinados si Euzkadi recobrara su autonomia estatutaria. La red de caminos forestales es una necesidad si han de ser empleados con eficacia los medios modernos para la atencion y aprovechamiento de los bosques. En Navarra fue aprobada hace anos su construccion, si bien en la ejecucion de aquel acuerdo se ha tropezado con el marasmo y la inaccion que es caracteristica de la situacion presente.

Las 60.000 hectareas repobladas en Vizcaya tienen en su mayoria entre dos y quince anos. El gran desarrollo del pino insignis comienza a los quince anos y dura hasta los veinticinco o treinta. Por eso no debe consentirse corta a matarrasa de arboles con edad inferior a veinte anos, de no tratarse de plantas enfermas o especie inapropiada para el terreno. Tan danoso como una corta a matarrasa es el regimen tributario al que se ha sometido a los bosques, que debe ser revisado y unificado, de manera que sea sometido a reglas claras, sin dejarlo al puro arbitrio de los inspectores, lo cual trae aparejado el peligro de que estos se presten a la dadiva, creando de tal manera un nuevo impuesto bastardo e irregular. Hoy gravan al bosque el impuesto sobre aprovechamiento forestal; el derecho de reconocimiento, tasacion y autorizacion de corta de los servicios forestales del Estado; el canon del Servicio de la Madera, que es a todas luces exorbitante; y el impuesto sobre la renta. La ley de exencion de impuestos forestales de 24 de Junio de 1908 y su reglamento de 12 de Julio de 1933, vigentes, resultan no obstante hallarse de hecho inaplicables por la dificultad de su tramite, cuyo costo real suele ser mayor que el beneficio problematico que vaya a ser obtenido. Otro impuesto cuyo peso resulta excesivo es el de derechos reales, que grava de manera inmoderada las parcelas adquiridas con animo de redondear,

jorando las plantaciones. Este impuesto se carga tambien a las adquisiciones de trozos de monte de utilidad publica adquiridos por los ayuntamientos, hecho que solamente se da en tierra vasca, porque los municipios del resto del Estado no adquieren tierras de montes para su repoblacion.

Existen en Vizcaya doscientas industrias de aserradero mecanico de madera, capaces de tratar no tan solo la madera aprovechada en el pais, sino cantidad superior en varios enteros a la misma. Las importaciones en rollo de madera de las Landas, con frecuenntia propuesta, no requeriría de nuevas instalaciones para ser convenientemente tratada. Los puertos madereros de Lequeito y Bilbao, sobre todo el primero, resultan insuficientes en cuanto se acumula material de consideracion. Los industriales interesados han demandado de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao que, en el futuro canal de Deusto se preparen muelles y utillaje adecuados para este servicio.

La produccion de la madera esta en marcha ascendente. El litoral vasco que vierte sus aguas al Golfo de Vizcaya es tierra de promision para acometerla. Puede mejorarse su condicion. Puede sobre todo lograrse un empleo de mayor rendimiento al material, lo cual, se realiza ya en parte transformando la madera en pasta mecanica o quimica y con otros tratamientos industriales. Un laboratorio bien dotado para estudiar especies nuevas y tratamientos anticriptogamicos eficaces le seria de gran utilidad. El Estado no se halla en condiciones de montarlo. Sera esta una de las labores que esperan a que, el regimen autonomico, otorgue al PAis mismo esa facultad y jurisdiccion.

Pedro Miguel Beorlegui

Bilbao Junio de 1956

DELEGACION PROVINCIAL DE SINDICATOS

VIZCAYA

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL

Ponencia: EXPLOTACION DE LA MADERA

Ponentes:
D. ALEJANDRO EIZAGUIRRE
y D. JOSE LUIS QUESADA.

Bilbao, 1956

PONENCIA DEL GRUPO SINDICAL DE IMPORTADORES DE MADERAS SOBRE LOS PROBLEMAS QUE ACTUALMENTE AFECTAN AL MISMO

PREAMBULO

Los importadores de madera de Vizcaya, como los de las demás regiones de España, vienen desde la fecha de iniciación de nuestra Cruzada de Liberación, circunscribiéndose a operar con las maderas de producción nacional obligados por el cierre de las importaciones al iniciarse en el año 1936 el Movimiento Nacional, circunstancias que se han prolongado hasta el año 1950 causa de la guerra y postguerra Europea. Al restablecerse en este año el intercambio comercial con algunos de los países europeos, principales exportadores de maderas, como Suecia y Finlandia volvieron a iniciarse las importaciones pero en muy pequeña escala, en parte por las limitaciones impuestas por el Gobierno para la protección de la producción nacional y defensa de su economía y de otra parte los precios altos de esas maderas muy poco asequibles en el mercado consumidor.

Si bien en estos 20 años transcurridos sin apenas importaciones, ha podido atenderse al consumo con sólo la producción nacional, ha llegado el momento actual en que por las excesivas cortas casi se han agotado las plantaciones susceptibles de explotación, principalmente en esta zona de Vascongadas cuya repoblación se inició con bastante incremento en los años 18 al 24 y aún cuando a partir del año 40 ha vuelto a intensificarse de nuevo la repoblación de bosques en todo el territorio nacional, con el plausible y bien meditado plan del Ministerio de Agricultura, es lo cierto que hasta pasados 15 a 20 años no se puede contar con el fruto de esta repoblación y nos encontramos ya con un gran bache en la producción forestal, que indudablemente habrá que cubrir con las importaciones.

NECESIDAD DE LAS IMPORTACIONES

Para confirmar esta necesidad de las importaciones de madera de los distintos países que habitualmente venían siendo nuestros abastecedores es preciso que con toda claridad y lo más escuetamente posible expongamos la situación actual del mercado maderero nacional.

Como ya indicamos en el preámbulo la producción nacional de maderas por el exceso de cortas efectuadas en estos 20 últimos años se ha ido reduciendo de una manera alarmante y actualmente por el aumento del consumo con el plan nacional aprobado de construcción de viviendas, nos encon-

tramos con un déficit real de esta materia prima e inexorablemente si se quiere llevar adelante el citado plan de construcciones hay que recurrir a las importaciones masivas. Una prueba de esta afirmación es de que por el Instituto Nacional de la Vivienda, Organismo creado con el fin de acometer el ya mencionado plan, se han concertado operaciones importantes con Suecia y Finlandia para importaciones de madera aserrada de Pino de las citadas procedencias. También sabemos que por otros Organismos oficiales o semi-oficiales se tramitan gestiones de importación de EE. UU. y Canadá.

La escasez actual de maderas aserradas se manifiesta así mismo con toda claridad en las continuadas elevaciones de los precios en todas las regiones forestales como Galicia, Vizcaya, Soria, Balsaín, Cuenca, etc., hasta el punto de que en estas tres últimas regiones (Soria, Balsaín y Cuenca) los precios resultan prácticamente más caros que los de las maderas de importación, teniendo en cuenta la diferencia de calidad y preparación. Estas elevaciones de precios únicamente pueden ser detenidas con la importación, ya que tienen su raiz en la ley de la oferta y de la demanda.

IMPORTACIONES DE SUECIA Y FINLANDIA.—Por las razones que dejamos apuntadas consideramos necesario que en los convenios comerciales con estos dos países se amplíen los cupos de maderas aserradas y se den facilidades a los importadores activando el despacho de licencias y entrega de divisas a fin de evitar que por los retrasos en estas tramitaciones como ha venido ocurriendo hasta ahora, se pase la época de contratación y embarques, como es sabido son de abril a octubre.

MADERAS AMERICANAS.—También consideramos de gran interés las importaciones de maderas de EE. UU. y Canadá en sus especies de Pino tea y Oregón muy importantes y necesarias en determinados trabajos de la construcción por sus calidades y duración.

MADERAS DE FRANCIA Y PORTUGAL.—Igualmente es de verdadera necesidad el concertar operaciones de importación de estos dos países, no solo de maderas aserradas sino también en rollo pues por sus calidades similares a las de Galicia (maderas que podemos llamar económicas) harían frenar los precios de éstas y por otra parte se atenderían holgadamente a las demandas del mercado consumidor de las mismas que es muy extenso.

La importación de madera en rollo de esas procedencias garantizaría así mismo un mínimo de trabajo en las aserrerías que acusan hoy una falta

grande de primera materia en sus colaboraciones.

MADERAS DE GUINEA.—Consideramos conveniente insistir en lo que en otras ocasiones hemos expuesto de que se hace necesario se intensifique la labor de mejoramiento de los embarques y transportes (puertos y barcos) para las maderas de dicha procedencia a fin de que esa gran riqueza forestal alcance un nivel de precios más asequibles en el mercado consumidor permitiendo una más amplia aplicación, pues hoy por su elevado costo su aplicación y consumo es muy limitado.

INTERVENCION SINDICAL EN LAS IMPORTACIONES.—En la actualidad se viene dejando a la Organización Sindical al margen en las tramitaciones para la regularización de las importaciones, siendo solo el "Servicio de la Madera" el que interviene en todas estas cuestiones.

La intervención del citado SERVICIO DE LA MADERA como asesor y tramitador cerca del Ministerio de Comercio en todo lo concerniente a las importaciones, supone para nosotros los importadores una gran demora y existiendo como existe una Organización Sindical GRUPO DE IMPORTADORES DE MADERAS con pleno conocimiento de esta rama del comercio, muy bien puede ser el asesor de los Ministerios de Comercio y Agricultura y ejercitar las acciones que emanen de los mismos, como así mismo en otras facetas de la Rama de la Madera, como es la producción nacional y el comercio interior. Existen los Grupos Sindicales de Rematantes y Aserradores y el de Almacenistas, el primero con sobrada competencia para asesorar por medio de los Distritos Forestales al Ministerio de Agricultura en lo concerniente a repoblaciones forestales, talas, etc., y el segundo para cuanto se refiere con el comercio interior de las maderas.

No queremos con esta exposición el que se crea que por nuestra parte haya el menor asomo de susceptibilidad hacia el citado Organismo "SERVICIO DE LA MADERA" y le consideremos incompetente pero si lo estimamos prácticamente inútil en la actualidad, desaparecidas las principales causas para las que fué criado.

Con la actuación de los citados Grupos sindicales colaborando directamente con los respectivos Ministerios de Agricultura y Comercio, aparte de la economía que para el Estado supondría la supresión de este organismo, se evitarían esas dualidades que actualmente existen de autoridad y jurisdicción en los problemas que se les presentan a los grupos madereros, muchos de cuyos problemas se resolverían más rápidamente y con mayor acierto.

ARANCELES.—Existiendo un ambiente favorable a la revisión de los Aranceles de Aduanas, entendemos que no deben modificarse los correspondientes a las maderas. En todo caso consideramos de gran interés se llegara a la exención provisional de aranceles para las maderas de importación destinadas al plan nacional de construcción de viviendas cuyas licencias fueran solicitadas expresamente con dicho fin, las cuales serían debidamente controladas pues con ello se reducirían sensiblemente los precios de las mismas.

CONCLUSIONES

Después de lo expuesto sometemos al Consejo Provincial las siguientes conclusiones:

1.º—Que se incremente los cupos de importación de maderas aserradas de Suecia y Finlandia, y se activen el despacho y concesión de divisas para las licencias solicitadas.

2.º—Que se concierten cupos para importación de maderas aserradas Pino tea y Oregón, los más amplios posibles con EE. UU. y Canadá.

3.º—Que se concierten cupos de maderas aserradas y en rollo lo más amplios posibles con Francia y Portugal.

4.º—Que se intensifique la labor de mejoramiento de puertos y barcos para el transporte de maderas de nuestras posesiones de Guinea.

5.º—Que todas las importaciones de maderas sean realizadas por los encuadrados en el Grupo Nacional de Importadores de Maderas, no autorizando licencia alguna a Entidades que no pertenezcan al mencionado Grupo aún cuando sean oficiales o semioficiales.

Que todas las peticiones de licencia deberán ir informadas faborablemente por el citado Grupo que ha de ser el único Organismo que intervenga en todo lo concerniente en la regularización de las importaciones, directamente con el Ministerio de Comercio, trasladando al mismo las atribuciones que actualmente recaen en el SERVICIO DE LA MADERA.

6.º—Que de llevarse a cabo la revisión de los Aranceles de Aduanas se mantengan las tarifas vigentes para las importaciones de maderas.

Que se exima del pago de los citados Derechos a las importaciones que se efectúen con destino al plan nacional de construcciones de viviendas, previas las garantías que se consideren necesarias establecer.

PROBLEMAS QUE AFECTAN A LA ACTIVIDAD MADERERA

Los industriales de Vizcaya, encuadrados en el Sindicato de la Madera, han estudiado los problemas que afectan a la actividad maderera desde un punto de vista económico y han procurado reflejar tales trabajos, con la mira puesta en los sagrados intereses nacionales y un deliberado sentido constructivo, en las consideraciones que a continuación se insertan:

Los problemas que se plantean en nuestra provincia, en el ramo de la madera, pueden considerarse agrupados en las siguientes clasificaciones:

1.º—Problemas de repoblación forestal, en los que se incluyen los de explotación de montes, guardería, incendios y gravámenes fiscales o administrativos.

2.º—Problemas de aserrío, elaboración y transformación de dicha madera.

3.º—Problemas industriales y comerciales en la venta de la madera.

Es preciso tener en cuenta respecto a la repoblación forestal, que la mayor parte de los árboles existentes en la actualidad en Vizcaya está constituída por masas de pino "insignis" y, en pequeña cuantía, de pino marítimo y eucaliptus, las cuales fueron introducidas en nuestra provincia a principios del presente siglo respondiendo a un plan que pudiéramos llamar comercial. De otras especies, apenas es preciso ocuparse, puesto que su número es tan limitado que no merece ser tenido en cuenta. La inmensa mayoría de los montes repoblados con pino "insignis" pertenece a propietarios particulares y todo plan de ordenación sistemática de los mismos es muy difícil de llevar a cabo, ya que el número de parcelas registradas en el Distrito Forestal de Vizcaya, es aproximadamente de 50.000, con lo que se evidencia lo extremadamente repartida que se encuentra, en nuestra provincia, la propiedad forestal. En cuanto a las subvenciones y ayudas del Estado, tan necesarias en otras provincias para fomentar la repoblación de los montes, puede decirse que afortunadamente, no son precisas en la nuestra, ya que los mismos propietarios han comprendido el interés que para ellos tiene la adecuada repoblación de sus montes, pues dada la relativa rapidez del turno de corta o aprovechamiento, los beneficios se obtienen, en la casi totalidad de los casos, durante la vida del que ha efectuado la plantación.

Pero la falta de diversidad en las especies, ha originado muy serios problemas en cuanto se re-

fiere al peligro de las plagas, especialmente en relación con la oruga procesionaria y también con otras que últimamente han surgido, para combatir las cuales se estudian actualmente las soluciones más adecuadas, dentro de las dificultades que la lucha con esta clase de plagas lleva siempre consigo, máxime si es preciso unificar el criterio de tantos y tan distintos propietarios, por todo lo cual consideramos que, la forma más adecuada para obviar, en gran parte, estos peligros, sería la de *introducir nuevas especies de crecimiento rápido, que diversificasen los bosques de nuestro país*, siendo las más apropiadas para hacerlo las Corporaciones públicas (Estado, Diputaciones, Ayuntamientos, etc.), que en sus montes comunales deberían dedicarse a ensayar estas otras variedades, a fin de, teniendo en cuenta los resultados allí obtenidos, irlas implantando paulatinamente en los montes particulares.

Otro de los graves problemas que plantea el cuidado de nuestros montes, es el peligro de los incendios, promovidos en su mayor parte por imprudencia de los propietarios, que efectúan fuegos para limpiar el terreno antes de realizar repoblaciones; por los propios obreros, que realizan los trabajos forestales; y por los excursionistas, que acampan donde se les antoja y no ponen ningún cuidado en apagar el fuego, que suelen encender para preparar sus comidas. Tampoco son ajenos a estos siniestros, en algunas ocasiones, los peones camineros que siguen la costumbre de dar fuego a las malezas del borde de la carretera, por no tomarse el trabajo de efectuar la limpia por otros medios.

Contra todos estos posibles destructores de nuestra riqueza forestal, debe tomarse medidas de gran rigor, al objeto de que el temor a las fuertes sanciones a que pueden hacerse acreedores por su imprudencia, les haga más cautos y previsores.

Constituye también un problema importante para los propietarios de montes o explotadores de éstos, el de las dificultades conque tropiezan para la saca de los productos, desde el lugar de la corta hasta la carretera, por la falta de caminos forestales adecuados a los medios modernos que hoy exige la industria maderera. Efectivamente, si bien hasta hace poco tiempo sólo se contaba para estos trabajos con medios primitivos, como la tracción con ganado, impuestos precisamente por la estrechez y malas condiciones de los caminos carretiles, únicos existentes, como en la actualidad tal sistema se ha hecho absolutamente antieconómico y su empleo encarecería la madera en rollo, hasta el

extremo de hacer imposible la explotación de muchos montes, se vienen empleando inexcusablemente para estos trabajos, camiones especiales, como el conocido G. M. C. de tres ejes motrices, para cuyo uso es preciso construir caminos o vías de saca de mayor anchura y, a ello, tienen que ir necesariamente los explotadores, hasta la fecha sin ayuda de ninguna clase y lo que es peor, contra la oposición, en muchos casos y la exigencia en otros de elevadas indemnizaciones, por parte de los propietarios colindantes con los antiguos caminos carretiles, que se hace necesario ensanchar a tales efectos.

Es indispensable por tanto, que por la Superioridad *se adopten medidas para que los actuales caminos, cuya anchura es corrientemente de dos metros sean ampliados a un mínimun de cuatro,* estableciendo normas de carácter obligatorios a las que hayan de sujetarse, tanto los propietarios de los terrenos, como los que realicen la explotación de los montes, considerándose además necesario que, por la Diputación provincial y cuando fuera factible con la ayuda del Estado —y siempre también con la de los propietarios e industriales beneficiados— se construyan *caminos forestales permanentes* en las zonas de mayor riqueza en arbolado, a fin de facilitar la saca de éste y revalorizar así los productos. Por ello, juzgamos indispensable *la confección de un plan provincial bajo la dirección del Servicio de Caminos de la Excma. Diputación para la construcción de una red de carreteras forestales,* pudiendo servir de precedente u orientación a este respecto, el plan de caminos económicos vecinales que está llevando a la práctica con gran éxito la Diputación de la provincia hermana de Guipúzcoa.

Para cubrir en parte los gastos que a la Corporación provincial originase dicho plan, podrían aplicarse los productos obtenidos con la percepción del impuesto provincial sobre aprovechamientos forestales, que la Diputación viene cobrando, desde hace muchos años, a los propietarios de montes, sin que haya revertido a éstos ningún beneficio de las cantidades pagadas por tal concepto. Con ello además, la Diputación no haría sino incrementar sus futuros ingresos por el referido arbitrio, al facilitar la explotación de zonas hoy casi improductivas, debido a la falta de comunicaciones, máxime, teniendo en cuenta que en el pasado ejercicio ha obtenido cerca de 2.500.000 pesetas.

Actualmente nos encontramos en un momento crítico, respecto al agotamiento de nuestras reservas de madera con años suficientes para su explo-

tación industrial, pues, si bien es cierto que las repoblaciones efectuadas en nuestra provincia sobrepasan de 60.000 hectáreas, la mayor parte de dicho arbolado cuenta con una edad que oscila entre dos y quince años como máximo, siendo muy reducida la superficie poblada con árboles que puedan considerarse maderables a efectos industriales. Ello trae aparejado el que por algunos propietarios, incluso la propia Diputación, y en vista del elevado precio que obtienen por las apeas, puntales, etc, se estén efectuando talas a matarrasa en montes de quince y aún de menos años, lo cual equivale a una destrucción de valor en potencia, que entendemos, no debe ser tolerada, por antieconómica. Es sabido que el desarrollo del pino insignis empieza precisamente a partir de dicha edad, o sea a los quince años, siendo la corta más apropiada, económicamente en tal especie, a los veinticinco o treinta años. *En su consecuencia consideramos que, con la entresaca de grandes masas forestales en dasarrollo normal, pueden cubrirse suficientemente las necesidades del mercado maderero en cuanto se refiere a apeas para minas, elaboración de pasta de papel, puntales para obras, etc., y por tanto, estimamos, que debe prohibirse absolutamente toda corta a matarrasa, de árboles con edad inferior a veinte años, a no ser que de manera especial se considerase la corta necesaria, por estar atacada la masa de alguna enfermedad imposible de combatir o por no ser el terreno apropiado para la especie conque fué repoblado.*

Independientemente de las plagas criptogámicas, nuestra riqueza forestal va sufriendo, de algún tiempo a esta parte, una no menos importante plaga fiscal, por cuanto que se han impuesto sobre ella una serie de tributos, algunos excesivos y otros, absolutamente injustificados. Más tarde nos ocuparemos de los mismos, pero creemos necesario poner de manifiesto ahora, que si la Dirección General de Montes fomenta por todos los medios a su alcance la repoblación de nuestros montes y la creación de una riqueza forestal, actualmente casi inexistentes en nuestra Patria, para lo que vienen dedicándose importantísimas subvenciones en los presupuestos estatales, dándose, a los propietarios de terrenos sin arbolado, toda clase de facilidades y créditos a largo plazo, incluso sin interés para la repoblación de sus fincas, resulta un contrasentido que, en otras provincias, como la nuestra, en la que no es preciso acudir con dicha ayuda, ya que los mismos propietarios se han adelantado a poner en rendimiento sus montes sin apoyo de nadie, se

les imponga, por el contrario, una serie de cargas extremadamente gravosas, que, si bien en el momento actual son toleradas por los precios que se obtienen de los productos forestales, de seguir en aumento su cuantía, cualquier posible crisis de venta, que en otras ocasiones ya ha existido, pudiera llevar el desánimo y la inquietud a dichos propietarios, con el consiguiente retraimiento para continuar sus labores, lo que innegablemente habría de perjudicar los intereses nacionales.

Por todo lo indicado, creemos se debe efectuar una *revisión de los impuestos que actualmente gravan la madera, en todas sus fases, pero principalmente los que afectan a la madera en pie,* a fin le estimular, en todo lo posible, la repoblación de los montes con la reducción o aminoración de tales impuestos. Medios tiene el Estado para percibir impuestos directos e indirectos sobre las posteriores fases de utilización o elaboración de las maderas, sin necesidad de gravar los productos en pie, pues es preciso tener en cuenta, que si bien la repoblación en estos momentos puede ser un negocio, tiene también grandes riesgos, en primer término, por ser necesario sacrificar un elevado capital durante largo tiempo, después, por estar expuestos a perderlo a causa de las plagas, incendios, etc., y, por último, ser preciso aguardar durante muchos años para poder obtener el merecido provecho. Cualquier presión fiscal extremada puede tener consecuencias desastrosas que es conveniente evitar con medidas adecuadas.

Actualmente los principales gravámenes que pesan sobre la madera son: Impuesto sobre aprovechamiento forestal de las Diputaciones, en el caso de Vizcaya equivalente a diez con doce pesetas por metro cúbico. Los derechos de reconocimiento, tasación, expedición de autorización de corta, etc., de los servicios oficiales del Estado, que suponen otro impuesto indirecto, cada vez de mayor cuantía; y por último, el cánon del Servicio de la Madera, cuya implantación no encontramos justificada en modo alguno, ya que la utilidad de dicho servicio será muy estimable, pero no se nos alcanza cuál es la que los propietarios de montes obtengan de él. El sostenimiento de tal Organización debería correr a cargo del Ministerio correspondiente, como ocurre con todos los demás servicios de interés nacional o público; y, en todo caso, *estimamos que la cuantía del cánon percibido, excede considerablemente de los servicios que pueda prestar dicho Organismo,* ya que cualquier propietario que realice una explotación de no gran importancia, satisface por este concepto muchos miles de pesetas, sin que quede

en su provecho contrapartida alguna.

Otro gran enemigo de la repoblación forestal puede encontrarse en el impuesto sobre la renta, el cual juzgamos se aplica de forma improcedente, en lo que se refiere a las rentas obtenidas por la explotación forestal de montes. El Reglamento para su aplicación no es suficientemente explícito a este respecto y estimamos, que debe ser concretado en forma clara y precisa (para que no dé lugar a interpretaciones perjudiciales de la Inspección), lo que se debe entender por renta anual de un monte, que a nuestro juicio debe cifrarse en la cantidad obtenida de dividir el capital-vuelo, por el número de años que tenga el arbolado cuya renta ha sido realizada, estimando la cifra restante como una enajenación de capital y permitiendo su reinversión sin gravamen, en la clase de valores reseñados por el Reglamento de dicha Contribución para la colocación de plus valías. Por nuestra parte, *consideramos suficiente conque la cifra base de tributación se obtuviera, de dividir el precio de venta del monte por 25, juzgando tal divisor como edad media, de aprovechamiento de nuestros montes.*

Debemos referirnos también a la Ley que actualmente rige sobre exención de impuestos de repoblaciones de crecimiento rápido, de 24 de junio de 1908 y su Reglamento de 12 de julio de 1933, la cual para su aplicación en nuestra provincia, tropieza con la dificultad de que es preciso efectuar una solicitud para cada caso o parcela concreta, previo el informe del Distrito Forestal, llevando cada petición un expediente separado con una tramitación larga y costosa. Creemos *que esta Ley debe de ser de aplicación a toda clase de especies de crecimiento rápido, bien se trate de primera plantación o de repoblaciones efectuadas por imperio de la Ley, en montes anteriormente talados,* y, que en lugar de ser objeto de la tramitación actual, *debe aplicarse inmediatamente, mediante certificación del Distrito Forestal, acreditativa de la repoblación efectuada y valedera ante la Delegación de Hacienda de la provincia, quien deberá estar facultada para decretar la exención, sin más trámite.* Dicha exención no deberá limitarse a los 15 primeros años, sino que abarcaría hasta la tala del arbolado, en cuyo momento podría establecerse un impuesto directo que compensara al Estado de las cantidades no percibidas hasta dicha fecha, en cuantía que puede ser objeto de estudio, previo informe del Distrito Forestal de Vizcaya, aunque consideramos que, con una cantidad equivalente al 25% del arbitrio provincial sobre Aprovechamientos Forestales quedaría el Estado compensado, con creces, de su

anterior sacrificio y siempre sería menos gravoso para el propietario efectuar el pago en el momento de la corta.

Independientemente y además de todas las anteriores cargas que afectan a la explotación de montes de propiedad particular, tratándose de montes públicos, propiedad de Ayuntamientos, Diputaciones, que no estén catalogados como de utilidad pública y sean adquiridos en pública subasta, existe también otro gravamen que viene a encarecer el precio de los productos, el Impuesto de Derechos Reales, para cuya aplicación viene imperando un criterio que, a nuestro juicio es equivocado, pues se exige el pago del 3% considerándolo como una compra-venta. Creemos que, cuando está establecido, que los productos procedentes de montes catalogados como de utilidad pública, que son objeto de subasta, solamente deberán satisfacer por concepto de Derechos Reales el 0,75%, debe aplicarse igual escala de tributación a todos los montes propiedad de Ayuntamientos o Corporaciones oficiales, estén o no catalogados o sujetos a ordenación, pues entendemos que se trata indudablemente, de montes de utilidad pública.

Nos parece indispensable que se solicite por el Ministerio de Agricultura al de Hacienda la necesaria aclaración de tan importante extremo, a fin de que no sea únicamente en nuestra provincia donde indebidamente se cargue un impuesto, superior al que por Ley y razonablemente estamos obligados a satisfacer.

LA INDUSTRIA DE LA MADERA EN VIZCAYA

A partir de nuestra guerra de Liberación y al amparo de las dificultades existentes para la importación que hasta entonces venía haciéndose de madera para carpintería, procedente en su mayor parte del Norte de Europa, se desarrolló en nuestra provincia una industria de aprovechamientos forestales y aserrío de madera, de carácter, en principio casi familiar, que ha ido extendiéndose paulatinamente hasta el punto que hoy día puede considerarse a Vizcaya, como una de las principales productoras de madera aserrada, para carpintería y construcción, en nivel equivalente a las provincias gallegas, tradicionalmente madereras. Efectivamente, existen en Vizcaya más de 200 industrias de aserrío mecánico de madera, enclavadas principalmente en los pueblos más importantes: Guernica, Durango, Lequeitio, Amorebieta, etc., habiendo adquirido un grado de perfección en su elaboración, que compite ventajosamente con el resto de las provincias españolas. Pero esta misma proliferación de industrias ha llegado a crear un grave

problema, por cuanto que han crecido sin restricción alguna y, al mismo tiempo, la reserva de montes maderables ha disminuído hasta el punto de que, actualmente, la capacidad de aserrío es, con mucho, superior a la producción real de dicha industria.

Por ello, estimamos que debe cuidarse muy especialmente, de no agravar tal situación, *no autorizando la implantación de nuevas industrias, hasta tanto la riqueza forestal de la provincia permita su creación, debiendo tenderse, por el contrario, a amortizar en lo posible el número de las actualmente existentes,* porque de hecho, se ha establecido una competencia tan dura para obtener materia prima, que ello ha sido una de las causas, juntamente con la gran demanda de madera existente en el mercado, de la elevación del precio de los productos forestales en pie y por consiguiente de sus elaboraciones, que, si bien no lo consideramos excesivo, teniendo en cuenta que las maderas más ordinarias procedentes de importación resultan a precios mucho más elevados que las nacionales, sí creemos debe ser contenido y una de las formas de llevarlo a cabo, además de la ya señalada, es la que vamos a apuntar a continuación:

Es muy difícil, bien lo sabemos, el tratar de reglamentar un mercado tan incontrolable como lo es el maderero, pero creemos se ha llegado a un punto en que se hace necesario proceder a la regulación por el único medio factible, cual es la importación de maderas de construcción, en su tipo más económico y en cantidades suficientes para abastecer convenientemente el mercado nacional, que cada vez solicita mayor cantidad de madera con destino, principalmente, al plan de construcción de viviendas, que tan activamente y con gran acierto lleva a cabo la Delegación Nacional de Sindicatos, en colaboración con el Instituto de la Vivienda, pues, si bien anteriormente se había hablado mucho de la necesidad de construir, poco es lo que realmente se había conseguido a este respecto; debiendo reconocer que, desde que la Delegación Nacional de Sindicatos tomó a su cargo el cumplimiento de esta necesidad nacional, se ha notado una actividad inusitada, que obliga a estudiar medidas con tiempo suficiente, para evitar que un Plan, tan ambicioso como justo pueda ser entorpecido. Normalizado o en vías de normalización el suministro de cemento y hierro, sólo queda como problema el acopio de madera en cantidad necesaria para que los planes de construcción sigan el ritmo previsto. *Para ello, insistimos, se hace preciso importar madera, bien elaborada,*

o *en rollo*. La primera podría resultar a previos prohibitivos para este tipo de viviendas, pero en cambio, *consideramos posible e incluso conveniente, la importación de madera de bajo precio en rollo*, principalmente de Las Landas (Francia) o de Portugal, para su elevación en los aserraderos españoles, y concretamente, en nuestra provincia por su proximidad al primero de dichos puntos, o si fuera de Portugal, para elaborarla en la región gallega.

Ya hemos dicho anteriormente, que la capacidad de aserrío de nuestra industria es muy superior a su renacimiento actual y, por su instalación próxima a puertos podría llevar a cabo la elaboración de dicha madera importada, en condiciones económicas altamente ventajosas.

No se nos oculta que ello tiene que ser objeto de un detenido estudio, pero creemos urge considerarlo y empezar a realizar las gestiones procedentes, a fin de obtener lo antes posible las necesarias autorizaciones oficiales, para, al amparo de los acuerdos de intercambio existentes, realizar la importación de una pequeña cantidad de madera en rollo, por vía de ensayo, y, en vista del resultado obtenido, resolver sobre la conveniencia de realizar en gran escala este plan. Con ello se lograrían varios objetivos: disponer de una madera de carpintería a precios más económicos que a los que actualmente se viene importando; regular el mercado nacional, por cuanto la importación de madera en rollo, en volumen considerable, obligaría a salir al mercado buen número de montes, que actualmente no están en venta ante la esperanza de sus propietarios de obtener, con el tiempo, mayores beneficios; y, por último, se aseguraría el trabajo de muchas industrias, que actualmente atraviesan graves dificultades para abastecerse de materia prima.

Muy interesante sería también, a este respecto, para el abastecimiento del mercado nacional y más concretamente, para la resolución del Plan de viviendas económicas, el conseguir de los arquitectos que proyectan las viviendas, *la normalización y unificación en todo el territorio nacional, de las escuadrías y dimensiones de la madera destinada al trabajo de carpintería*; por cuanto ello abaratería sensiblemente el costo de dicha materia prima, al poder realizar su elaboración en grandes cantidades, sin merma en la posterior transformación y con seguridad de su venta en un amplio mercado.

Otro problema que se plantea en nuestra provincia, ante la inmensa masa forestal en rápido

crecimiento, es la falta casi total de puertos habilitados con suficiente capacidad, para el depósito y embarque de maderas tanto en tabla y tablón, como en apeas, puntales para minas, etc.

Pues si actualmente existe un movimiento considerable de dichas mercancías, como se deduce de los datos que se detallan por separado, en el plazo de pocos años y ante el volumen que han de constituir, la entresaca y aprovechamiento a matarrasa de muchos miles de hectáreas, cuya corta será obligatorio efectuar casi simultáneamente, dicho problema se planteará con caracteres muy graves, puesto que, el único puerto que actualmente es utilizable para embarque de dichos productos, es el de Lequeitio, aparte naturalmente del de Bilbao, ya que, el de Bermeo es absolutamente insuficiente, incluso para las faenas pesqueras y, el de Ondárroa, además de estar muy distanciado de las principales masas forestales, se dedica exclusivamente para la pesca de arrastre o altura, ya que tienen en él su base más de 50 parejas de esta modalidad y aún el puerto nuevo, resultará pronto insuficiente, al igual que en Bermeo, para albergar la creciente flota pesquera. Por tanto, no puede pensarse en él como solución al problema que nos ocupa.

Quedan tan sólo, como hemos dicho, los puertos de Lequeitio y Bilbao. El primero ya viene desde hace años cumpliendo su cometido como puerto maderero, cada vez más importante, siendo casi exclusivamente, su movimiento mercantil, monopolizado por esta mercancía, y, al estar establecidas en dicha población varias industrias importantes de aserrío de madera y ser una zona de gran repoblación, efectuada por propietarios particulares, Ayuntamientos y por la Sociedad S.N I A.C.E., que ha llevado a cabo repoblaciones de eucaliptus en gran escala, pronto resultará insuficiente, con actual capacidad, para el movimiento de madera.

Creemos que es susceptible de ampliación con la habilitación de un muelle actualmente inútil, y, estimando indispensable, que por la Jefatura de Puertos de Vizcaya, se estudie con urgencia la posibilidad de llevar a cabo dicha mejora.

En cuanto al puerto de Bilbao, que como es lógico ha de ser la principal vía de exportación de nuestras maderas, es absolutamente incapaz para dicho tráfico, pues solamente se cuenta para realizarlo, con el llamado muelle del Arenal, que más que muelle es en realidad una calle, sin capacidad ni medios portuarios para el movimiento de la mercancía, habiendo visto, con no poca sorpresa, pues revela un desconocimiento absoluto de lo que repre-

senta la riqueza forestal de nuestra provincia, que en un periódico de la localidad se ha pedido recientemente la supresión de dicho muelle, fundándose precisamente, en que sus características son más de vía pública que de muelle comercial. Si tal muelle fuese suprimido, nos encontraríamos ante la inexistencia absoluta de muelles adecuados para la importación y exportación de maderas. Por ello *creemos también indispensable llamar la atención a la Jefatura de Puertos de Vizcaya, sobre la necesidad de habilitar en el futuro canal de Deusto, una zona especialmente dedicada a este tráfico* y para fundamentar dicha necesidad, estamos dispuestos a aportar cuantos datos nos sean solicitados por dicha Jefatura, en la seguridad de que ha de atendérsenos cuando sean conocidos, como debe serlo, el volumen que actualmente y más en un futuro próximo, ha de representar el movimiento de madera en nuestra provincia, pues aunque tradicionalmente se tiene a Vizcaya por eminentemente minera e industrial, lo cierto es, que en el transcurso de pocos años sus bases económicas han de sufrir una radical transformación, ante la riqueza forestal que se está creando y que pasa desapercibida para muchos, aunque esté a la vista de todos.

Debemos ocuparnos asimismo, de la revalorización y puesta en explotación intensiva de nuestros recursos forestales, puesto que vamos a encontrarnos ante el problema de la explotación simultánea de un importante venero de riqueza, que, si en la forma en que actualmente se viene realizando, representa ya un factor económico muy importante, si se lleva a cabo su transformación en productos de mayor valor como son la pasta mecánica o química, papel, cartonaje, tableros, etc., tal riqueza sería multiplicada en un grado muy considerable.

De no fomentar desde ahora el establecimiento de industrias transformadoras de nuestra riqueza forestal, no cabe otra solución que la de exportar la madera en su fase de primera transformación y ello representaría un volumen anual de más de un millón de toneladas, cifra que por sí sola dice bastante en cuanto a la necesidad de proyectar su aprovechamiento con la debida antelación.

Entendemos, por último, que el actual industrial maderero debe disfrutar de prioridad en la concesión de autorizaciones para la industria transformadora de madera, en cualquiera de sus aspectos, bien sea fabricación de pasta mecánica o química, o cualquiera otra elaboración que pudiera considerarse de interés nacional, puesto que, si bien es cierto que el volumen de madera que ha de apor-

tar nuestra provincia a la Economía del país será considerable, en su mayor parte la constituirá madera de escaso valor, más apropiada a la industria antes apuntada, que para su elaboración para la carpintería y construcción, aparte de que ésta sola aplicación no sería suficiente para absorber la producción total de nuestros montes.

Tales son las conclusiones que creemos haber justificado y sometemos a la aprobación de la Superioridad.

Consejo Económico Sindical
DE
VIZCAYA

B.- SECCION DE POLITICA AGRARIA.-
PONENCIA: EXPLOTACION DE LA MADERA.-
PONENTES: D. ALEJANDRO EIZAGUIRRE Y
D. JOSE LUIS QUESADA.

C O N C L U S I O N E S

1º.- Que por los Servicios Forestales del Estado y de la Excma. Diputación de Vizcaya se intensifique el estudio y aclimatación de nuevas especies forestales de crecimiento rápido, llevando a cabo repoblaciones experimentales a base de las que resulten más conveniente, y en montes de dominio público.

2º.- Que debe perseguirse con el mayor rigor a los que ocasionen por malicia o imprudencia incendios forestales, y como medida preventiva fomentar la asociación de los propietarios de montes a fín de establecer una guardería forestal particular y extender lo más posible el seguro contra incendios llegando incluso a imponerlo con caracter obligatorio.

3º.- Que debe iniciarse bajo el patrocinio de la Excma. Diputación de Vizcaya un plan de caminos forestales con la colaboración de los propietarios de los montes y en su caso de los industriales que realicen su aprovechamiento.

4º.- Que se prohiba a los Organismos oficiales, Diputaciones, Ayuntamientos, etc., toda corta amatarrasa de árboles de crecimiento rápido, con edad inferior a 20 años a no ser que de manera especial se considere la corta necesaria por estar atacada la masa de alguna enfermedad imposible de combatir o por no ser el terreno apropiado para la especie con que fué repoblado. No obstante y teniendo en cuenta las especiales necesidades de ciertas industrias, se autorife a los propietarios de árboles la corta en cualquier época y sea cualfuere la edad de ellos, siempre de acuerdo con las normas e instrucciones que puedan dictarse por los Organismos competentes.

5º.- Que se hace precisa una revisión de los impuestos que actualmente gravan la madera en todas sus fases, pero principalmente las que afectan a la madera en pie, suprimiendo el canon del Servicio de la Madera y conteniendo en un límite prudente el arbitrio provincial sobre la Riqueza Radicante.

6º.-Que a efectos de aplicación de impuesto sobre la renta se tome como base de tributación la cifra obtenida de dividir el precio de venta del arbolado por el número de años del mismo, y si no fuese posible, fijar su edad, por 25, juzgando tal divisor como la edad media de aprovechamiento de nuestros montes, considerándose el resto del precio de venta como producto de enajenación de capital y no como venta.

7º.- Que los beneficios que establece la Ley de 24 de Junio de 1.908 y su Reglamento de 12 de Julio de 1.933 en orden a la exención de impuestos a las repoblaciones efectuadas con especies de crecimiento rápido, no debe limitarse a los primeros 15 años a partir de la plantación, sino que deben extenderse hasta la corta del arbolado, estableciéndose en dicho momento un impuesto sobre el valor en pie de la madera, consistente en un recargo del 25% sobre el impuesto provincial de la Riqueza Radicante.

Que la tramitación actual para acogerse a los beneficios de dicha Ley sea simplificada, bastando para ello una certificación del Distrito Forestal, acreditativa de la repoblación efectuada y valedera ante la Delegación de Hacienda de la provincia, la cual debería estar facultada para decretar la exención sin más trámite.

8º.- Que por el Ministerio de Agricultura se solicite del de Hacienda se aclare el artículo 16 del Reglamento para aplicación de la Ley de Impuestos de Derechos Reales, y sobre Transmisión de Bienes de 7 de Noviembre de 1.946, en el sentido de que se considere como comprendidos en -

el plan de aprovechamiento la obligatoriedad de repoblación de los montes de árboles de crecimiento rápido (pino "insignis", etc.), propiedad de -- Corporaciones y no incluídos en el Catálogo a efectos que las enajenaciones de sus aprovechamientos forestales sean liquidadas al tipo de 0'75%,/ dada su total identificación con aquél. en lugar de 3%

9º.- Que no se autorice la implantación de nuevas industrias de - aserrío de madera en Vizcaya, hasta tanto la Riqueza Forestal de nuestra/ provincia permita su creación.

10º.- Que se autoricen importaciones de manera de pino en rollo y/ aserradas procedentes de Suecia y Filandia, y se active el despacho y concesión de divisas para las licencias solicitadas.

Que se concierten cupos de maneras aserradas "Rinotea" y "Oregón", con Estados Unidos y Canadá, necesarias para determinados empleos.

Que todas las importaciones de maneras sean realizadas exclusiva-- mente por los encuadrados en el Grupo Nacional de Importadores de Maderas, exceptuadas las destinadas a la fabricación de pastas de papel, que podrán ser efectuadas por las empresas papeleras que habitualmente vienen haciéndolo.

Que se intensifique la labor de mejoramiento de puertos y barcos - para el transporte a la Península de las maderas de nuestras posesiones - de Guinea.

11º.- Que se normalicen, unificándolas en todo el Territorio Nacional, las escuadrías o dimensiones de manera de carpintería destinadas al/ Plan Nacional de Viviendas.

12º.- Que por Grupo de Puertos de Vizcaya se estudie la posibili-- dad de ampliar la capacidad actual de los puertos de nuestra provincia, - y especialmente del de Lequeitio, considerado como esencialmente maderero, intensificando los trabajos de dragado y aumentando la superficie de los/ muelles actuales, etc.

Que por la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, se tenga en cuenta la importancia actual y futura del tráfico de maderas en dicho Puerto, a/ efectos de destinar una zona de muelle en el futuro Canal de Deusto para/ la carga, descarga y depósito de dicha mercancía.

13º.- Que se dé preferencia en la concesión de permisos para la -- implantación de nuevas industrias que utilicen la madera como materia prima a los actuales industriales rematantes o aserradores de maderas.

- - - - -

Comunicacion del Interior.

Congreso Mundial Vasco

Comunicacion - El Aerodromo de Sondica

Seccion Ac-Social nº 19

Juan Pedro Basterrechea (pseudónimo)

Ingeniero

Bilbao Agosto 1956

Respetuosos comunicados del Sr. Jefe y mios.

Congreso Vasco Mundial

Comunicacion: El aeropuerto de Sondica

Juan Pedro Basterrechea

El Gobierno Vasco, en los siete meses en que administro el pais, dio impuso a la realizacion de las obras del Aeropuerto de Sondica, dejandolo en condiciones de utilizacion. La poca aviacion de que dispuso el ejercito vasco se sirvio de aquel campo.

La Diputacion de Vizcaya designada por los nacionales ocupantes del pais en 1937, acordo el 18 de Agosto de 1938 dirigirse a la Jefatura del Aire para que fuera aprobado el proyecto de reformas que dicha Jefatura reputara indispensables para poner en servicio el aeropuerto. El 29 de Septiembre del miamo ano, el General Jefe de Estado Mayor del Aire autorizo la constitucion de la Junta Administrativa de Obras del Aeropuerto de Sondica, dirigiendose a las Corporaciones municipales y economicas de Vizcaya para que prestasen ayuda en la realizacion de los planes que fueran aprobados en definitiva.

Estudiados los terrenos de Sondica y Lamiaco, la Jefatura del Aire resolvio en favor del primero, acordando la instalacion en el del campo de aviacion con caracter de civico-militar. Queda este emplazado a ocho kms de Bilbao.

La primera fase del proyecto de instalacion se tradujo en un presupuesto de cuatro millones y medio de pesetas, aportadas: 1.500.000 por la Diputacion de Vizcaya, otros 1.500.000 por el Ayntamiento de Bilbao, 974.000 por la Camara de Comercio y 540.135 por el Centro Industrial. El Ministerio del Aire bautizo el campo con el nombre del aviador bilbaino Carlos Aya, caido en la guerra civil. Pero, el nombre usual unico con el que es conocido es el de Aerodromo de Sondica.

El Ministerio del Aire invirtio 5.977.481 pts entre 1939 y 1943,

7.850.736 en los anos 1944 y 1945, 3.700.000 en 1946 y 2.000.000 en 1947. Las nuevas aportaciones del Ministerio no son conocidas ni pueden ser cifradas, porque se prescindio absolutamente de la Junta Administrativa para efectuar los trabajos, realizados directamente por el Gobierno por sistema de administracion y sin intervencion alguna del pais. Eso no obsta para que en una comunicacion oficial de la Direccion General de Aviacion Civil del Ministerio del Aire fechada el 7 de Julio de 1942, esta dijera a la Junta Administrativa que por su comportamiento, y esfuerzos, celo se habia hecho acreedora a que se atendieran preferentemente sus deseos.

El 20 de Junio de 1950 tuvo lugar la inauguracion del Aeropuerto. Fueron establecidas lineas comerciales por la empresa "Aviacion y Comercio" con Madrid y Barcelona, con proposito de extender mas tarde la red a Palma de Mallorca, Santiago y Sevilla-Las Palmas.

Pidio Vizcaya la prolongacion de la pista unica, el balizamiento y la iluminacion del Campo de Aterrizaje, sin cuyas condiciones no puede cumplir el aerodromo su mision, conectando con las lineas intercontinentales. No lo ha logrado. Sin embargo, ademas de las lineas de Madrid y Barcelona, ha sido establecida por una compania inglesa la linea Southend (Londres) Bilbao, que viene funcionando con normalidad y aviones de 35 pasajeros.

Pero, la verdad es que el aerodromo de Sondica esta sin terminar. Ha sido puesto en servicio con provisionalidad. Varias anecdotas ponen de manifiesto el peligro de utilizar su pista, como no se trate de aparatos especiales y de personal muy experimentado. Es indispensable la prolongacion de la actual pista. El enterpecimiento que podria oponerse a esta prolongacion, que es el trazado del ferrocarril, fue estudiado ya por el Gobierno Vasco, y ha vuelto a ser estudiado por los tecnicos del Ministerio y tiene facil solucion. Es asi mismo imprescindible el balizamiento del contorno y la iluminacion de la pista, con balizaje de alta intensidad, aerofaro, indicadores, señalización de entrada

en Punta Galea, etc., ~~con~~ mal la construccion de hangares, taller de reparaciones y otra pista transversal para prevenir el ~~campo~~ terreno contra los vientos desfavorables.

Es lamentable que, hallandose la actual Administracion en posesion del aerodromo de Sondica desde 1937, terminada la guerra civil en 1939 y tratandose de Bilbao, no hayan sido llevadas a cabo las obras precisas para la adecuada instalacion de aquel.

Lo peor es que, por lo que en Bilbao se conoce, no existe el menor asomo de que se trate de reanudar las obras, ni en cuanto a la ~~principal~~ puesta empresa, ni siquiera respecto a los accesorios, ~~que son~~ terreno y medidas previas a aquella obra, que pudieran ser acometidas con bien poco esfuerzo economico.

Nos queda la esperanza de que, un dia termine el regimen actual en cuya transitoriedad es evidente, y que vuelva el pais a ser administrado por el Gobierno Vasco con arreglo al Estatuto, en cuyo articulo segundo se encuentra la facultad inherente al ~~pais~~ mismo para establecer aeropuertos y lineas aereas.

Bilbao Agosto de 1956

Juan Pedro Basterrechea

DELEGACION PROVINCIAL DE SINDICATOS

VIZCAYA

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL

Ponencia: AEROPUERTO DE SONDICA

Ponente:
D. PEDRO M.ª DE BASTERRECHEA
SECRETARIO DE LA COMISION DE COMUNICACIONES

Bilbao, 1956

AEROPUERTO DE SONDICA

Como preámbulo de esta Ponencia en que se fija la aspiración de Vizcaya en relación con el funcionamiento del Aeropuerto de Sondica, estimamos del máximo interés recordar, aun cuando sea en forma muy sucinta, el proceso seguido a lo largo de estos años.

La Excma. Diputación Provincial de Vizcaya, con ánimo decidido de llevar a efecto las obras del Aeropuerto, acordó en 18 de agosto de 1938, solicitar de la Jefatura del Aire la confección del proyecto definitivo que estaba ya en estudio, petición que fué acogida con el mayor interés por el Excmo. Sr. General Jefe del Estado Mayor del Aire, el cual en 29 de setiembre del mismo año, autorizó la constitución en Vizcaya de la Junta Administradora de las obras del Aeropuerto de Sondica que invitó al Excelentísimo Ayuntamiento de Bilbao y Corporaciones económicas de la Villa, a que prestasen ayuda.

Sobre el estudio hecho en su día, se autorizó a esta Junta para que lo continuara, elaborándose un informe sobre situación de los terrenos de Sondica y Lamiaco. La Jefatura del Aire designó el primero como el más conveniente para la instalación del Aeródromo Cívico Militar.

Produjo satisfacción en Vizcaya el emplazamiento del Aeropuerto en Sondica, por la breve distancia que lo separaba del centro urbano, enclavado en la misma jurisdicción demográfica bilbaína y a poco más de ocho kilómetros de la Villa.

Precisamente la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación al mostrar su complacencia con este emplazamiento y fijar su aportación económica al proyecto, en cuanto afectaba a sus asociados, señaló que la importancia de Bilbao con sus zonas industrial, comercial y marítima más destacadas del Norte de España, hacía necesario el establecimiento del mismo dentro del plan que se articulase de líneas aéreas españolas, en las cuales, la etapa Bilbao debía resultar imprescindible, más aún, si se tenía en cuenta que la vinculación de Vizcaya a gran número de industrias en el resto de España, había de facilitar en su día gran movimiento de pasajeros, de correspondencia y de mercancías, sin olvidar las comunicaciones con el exterior, especialmente en el orden comercial de aduanas, etc., en las que el Aeropuerto de Sondica habría de desempeñar, por el conjunto de circunstancias que reúne Bilbao, una finalidad de alta importancia, con un tráfico grande, que haría más asequible el sostenimiento, incluso con medios propios, del Organismo que en su día se encargase de su administración y explotación.

Se procedió al estudio de la primera fase del proyecto, confeccionando un presupuesto para el movimiento de tierras y obras elementales de saneamiento que se calculó aproximadamente en pesetas 4.500.000, cantidad que aportó Vizcaya de la siguiente forma: La Diputación pesetas 1.500.000; el Ayuntamiento 1.500.000 pesetas; la Cámara de Comercio 974.000; y el Centro Industrial pesetas 540.135,14.

Desde este momento, el Ministerio del Aire, con su Dirección General de Aeropuertos, apoyó con todo entusiasmo el proyecto, se procedió al replanteo y amojonado del campo y se bautizó el Aeropuerto con el nombre glorioso del llorado aviador bilbaíno Carlos Haya; e inmediatamente se iniciaron las obras.

La aportación económica de Vizcaya fué inmediatamente reforzada por el Ministerio del Aire, como lo prueban las cantidades que destinó a este fin y que fueron las que siguen:

Entre 1939 y 1943	5.977.481,84
En los años 1944 y 45	7.850.736,84
En 1946	3.700.000,—
En 1947	2.000.000,—

Con posterioridad siguió el Ministerio del Aire haciendo nuevas aportaciones, cuyas cantidades no nos son conocidas, porque a partir de esta fecha efectuaron sus trabajos directamente y sin intervención de la Junta Administradora.

Bilbao, por medio de su Junta y en estrecha colaboración con la Dirección General de Aeropuertos, seguía de cerca los trabajos y colaboraba con todo entusiasmo a la realización de los mismos, al propio tiempo que solicitaba de las Altas Representaciones del Estado se tuvieran en cuenta sus deseos de enlazar nuestro Aeropuerto con la Red Nacional de Comunicaciones Aéreas y con la Internacional, tanto por la colaboración económica que prestaba, cuanto por la riqueza industrial de la región y su situación geográfica.

Así lo entendió la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio del Aire, que en 7 de julio de 1942 informaba a la Junta Administradora se había hecho acreedora a que se le atendiera con preferencia en sus deseos, por sus esfuerzos en pro de la construcción del Aeropuerto y señalada que el gran desarrollo que adquiriría en el futuro el tráfico aéreo, una vez se normalizase la situación internacional, permitiría atender este deseo de Vizcaya que lo era también en grado sumo de la propia Dirección General.

En 20 de junio de 1950 tuvo lugar la inauguración oficial del Aeropuerto con asistencia de S. E. el Jefe del Estado, Generalísimo Franco.

De momento se establecieron líneas comerciales por la Empresa «Aviación y Comercio, S. A.», con Madrid y Barcelona, para extenderlo más tarde a Palma de Mallorca, Santiago y Sevilla-Las Palmas.

Agradecida quedó Vizcaya al Ministerio del Aire por el desarrollo de este Proyecto, pero en su afán de mejorarlo solicitó del mismo para que el Aeropuerto pudiera cumplir mejor sus fines, la prolongación de la pista, el balizamiento y la iluminación, por entender que con ello podría conseguirse una relación con las demás líneas aéreas españolas y con las intercontinentales, que hoy no pueden establecerse de manera fundamental, porque la longitud de su pista no lo permite.

Sabido es que todo el tráfico aéreo intercontinental pasa por la zona comprendida entre Bilbao y Logroño y sin embargo, y por la razón apuntada, es lo cierto que el Aeropuerto de Sondica no puede conectar sus servicios con ninguna de estas líneas.

Y si analizamos el problema bajo otra faceta, no precisamente de tipo material y económico, nos encontramos con una realidad que tiene aún mayor importancia.

En efecto: Por llevar funcionando nuestro Aeropuerto buen número de años es de sobra conocido, sobre todo después de la instalación de una muy importante estación de radio que sirve de orientación a gran número de Empresas Aéreas y por ello, es lógico que en determinadas circunstancias pueda resultar esencial que Sondica esté

en perfectas condiciones para el aterrizaje forzoso de aviones de todas clases.

A vía de ejemplo, citaremos tan sólo dos casos: El de una avioneta particular que realizaba un vuelo de Barcelona a Francia; y el recientísimo de nueve aviones militares portugueses acaecido el mes pasado. Los portugueses tuvieron que permanecer varios días para reanudar su viaje en espara de unas condiciones climatológicas absolutamente favorables; y la avioneta, después de un vuelo dramático de más de dos horas sobre Bilbao, con intentos de aterrizaje, incluso en los puentes que cruzan la ría, pudo casi milagrosamente y dirigida por los reflectores de unos coches de turismo, tomar felizmente tierra en Sondica ya avanzada la madrugada.

Entendemos que todo esto debe evitarse en el futuro, porque ante los intentos de salvación de vidas humanas, a los problemas económicos se les debe buscar solución, y estamos seguros, que puestos al habla las representaciones del Ministerio del Aire, con las Autoridades y Fuerzas económicas de la Provincia, se encontrará la fórmula adecuada.

Como resumen de lo expuesto, y teniendo en cuenta que Vizcaya estuvo en vanguardia entre las provincias españolas para la construcción de su Aeropuerto, prestando generosamente su calor y sus aportaciones al desarrollo del proyecto, su importancia industrial y su situación geográfica, entendemos es merecedora a que en el Aeropuerto de Sondica se lleven a cabo las mejoras precisas para que cumpla todos los fines para los que fué construído, y en su consecuencia sentamos las siguientes

CONCLUSIONES

Primera.—Estimamos necesario la prolongación de la actual pista hasta el límite que consideren adecuado las Altas Autoridades del Ministerio del Aire.

El problema que puede surgir para llevar a cabo esta prolongación y que afecta al paso del ferrocarril, está ya estudiado técnicamente y tiene buena solución.

Segunda.—Es también de interés vital el balizamiento del contorno e iluminación de la pista. A tal efecto convendría desarrollar el anteproyecto confeccionado en su día por la Dirección General de Protección de Vuelo, y en el cual están estudiados los capítulos de obstáculos circundantes, obstáculos de edificios, aproximación, balizaje de alta intensidad, aerofaro, indicadores, etc., y señalización de entrada en Punta Galea.

Con estas obras fundamentales entendemos que el Aeropuerto de Sondica estará en condiciones de plena eficacia, si bien más tarde deberá completarse con la construcción de hangares, taller de reparaciones y con otra pista transversal para aquéllos días en que, por sus condiciones climatológicas de vientos desfavorables, convenga utilizar esta última.

Bilbao, 14 de abril de 1956.

Lecciones Sociales-Económicas nº 20

Navarra = Canteras y tusinas

Miguel José Ulió

Navarra: Carreteras y turismo

Miguel Jose Elio

Vizcaya, Guipuzcoa, Alava y Navarra constituyen una region natural atendidos los motivos de orden geografico, etnico, historico, economico y sociologico que definen las relaciones humanas. Ello no obstante, es muy poco, en la actual situacion, lo que recuerda esta realidad y se sirve de ella, y son reiteradas las manifestaciones hechas de espaldas a la misma, como si no existiera. A tal punto llega esta norma del regimen, que cuesta trabajo defenderse de ella. Porque, todo lo editado, desde guias hasta estadisticas, se hace con el punto de vista de separar al lauburu peninsular, negando la naturaleza, la geografia y la historia y la sangre. Nosotros vamos a referirnos a Navarra, que es lo que conocemos mejor y de donde disponemos de datos, pero hacemos constar que, este trabajo y muchos como este seran incompletos mientras no se realicen del conjunto vasco o vasconavarro si asi se quiere decir.

En Navarra el turismo es una necesidad mayor que en Guipuzcoa y Vizcaya, porque se trata de pais agricola, menos abierto que los paises industriales a los aires del exterior. Y a Navarra le hace falta, mucha falta recibirlos. Para nosotros el turismo no es una fuente de divisas tan solo. Ese es su aspecto economico, interesante, pero no unico, ni principal siquiera. Hay que hacer del turismo una escuela de aprendizaje, educando a los turistas, y educandonos nosotros con ellos. No hemos de olvidar por otra parte que, para nosotros, el turismo ha sido uno de los medios por el cual, todos los vascos, pero en especial los navarros del sur del Pirineo hemos recordado a los navarros del norte, tan navarros como nosotros y mas vascos que nosotros, pues que todos ellos hablan euskera y nosotros lo hemos olvidado en inmensa mayoria. El turismo, ademas, es, debe ser al menos, recirpoco. El paso turistico del Sur al Norte del Pirineo esta justificado tan solo con ver la bandera vasca izada en Hendaya, San Juan de Luz, en Biarritz y en Bayona, como la cosa mas natural del mundo.

En Navarra se ha hecho por el turismo poco, muy poco. El actual regimen puede decirse que no ha hecho nada, como no se apunte el hecho lamentable de la situacion desastrosa de la mayor parte de las carreteras, que son la via natural de practicar el turismo. En cambio, el turismo ha empujado a los hombres que ocupan cargos publicos en Navarra para que realicen obras de recuperacion artistica, que son base importante del turismo. Y esto si que lo han hecho bien. Hay que decirlo porque es la verdad./La Oliva estaba rescatado y poblado anos antes de 1936. En El Monasterio de su templo catedralicio, dedicado hoy a los divinos oficios, /se cultivaban hace treinta anos plantas que hemos visto expuestas a la venta en los mercados. En Leyre, cuna y archivo/ del Reino de Navarra, crecian las hisdras y se desplomaban los muros el ano 1936: Hoy existe dentro de ellos una comunidad de religiosos que lo reedifica, siguiendo los planes tecnicos aprobados por la Diputacion. En Iranzu el Sindicato de Iniciativas de Estella logro que fuera impedido su total derrumbe/los anos que precedieron a 1936: en Hoy,los frailes que lo habitan lo reconstruyen, con fondos y direccion tecnica proporcionados por la Diputacion. En Olite, la Diputacion de 1930 procedio, por libre concurso, a un estudio de la reconstruccion del Palacio de los Reyes de Navarra. Aprobados los planes de reconstruccion, fueron estos reducidos a presupuestos parciales, que permiten destinar cada ano cantidad fija a obra determinada, de tal manera que así se evite el "hacer para deshacer" tan frecuente en esta clase de laudables empenos: La Diputacion posterior a 1936 esta realizando aquellos planes y lo hace bien. El Ayuntamiento de Estella impidio que fueran derruidas las ruinas del Convento de Santo Domingo, adquiriendolas en propiedad/.Asi se encontraban en 1936. Desde entonces no se ha hecho nada. Estan vien atendidos los raros ejemplares de Templarios de Eunate y Torres del Rio y los numerosos santuarios y basilicas dedicadas a la Virgen Maria en diversas invocaciones. Varias imagenes de Nuestra Senora/se han restaurado con buen gusto. Continua lentamente la

obra de restauracion de la Catedral de Pamplona, con excelente criterio artistico. Ardio la Basilica de San Miguel Excelsis en Aralar. Nadie se ha preocupado de reconstruirla. Alli estan sus ruinas calcinadas denunciando la falta de emocion que tal conducta significa. Por ultimo y con motivo de las fiestas javierinas, se hacen obras de interes en el Castillo de Xabier. Han sido descubiertos los fosos ordenados cegar por Cisneros. Se hace acopio del material procedente de las almenas y muros del castillo, que el cardenal toledano hizo derribar en Javier, como en toda Navarra, para impedir que se levantara de nuevo en armas por sus reyes legitimos.

Asi, el turismo, en Navarra, es escuela de arte, historia y patriotismo. Y si sus carreteras no han estado peor que ahora en lo que va de siglo, la atencion de sus monumentos historicos y artisticos no fue mayor en un siglo entero que lo que viene siendo desde 1936.

La red de carreteras de Navarra obedece a dos sistemas complementarios. Son radiales las que parten de Pamplona en todas direcciones y transversales las que unen las diversas zonas y poblados de Navarra sin pasar por la capital. Las radiales son las de Pamplona a Behovia por Mugaire; A Urrugne por Vera; a Sara por Echalar, a Dancharinea por Elizondo; a Baigorri por Errazu; a Arnegui por Aoiz y Larrasoana; a San Sebastian por Lecumberri; a Alsasua, Vitoria y Bilbao; a Estella, Logrono y Calahorra; a Puente la Reina y la cuenca del Arga hasta su empalme con el Aragon; a Tafalla, Tudela, Zaragoza y Barcelona; a Aoiz y Sanguesa, Jaca y Huesca; a Salazar y Roncal y Belagua.

Soria, Guadalajara y Madrid;

En materia de carreteras el actual regimen no ha hecho nada nuevo, que compense el abandono de los trazados anteriores a su advenimiento. Las rutas del Pirineo estaban proyectadas. En el mismo estado siguen en la actualidad la media docena de proyectos entre Alduides y Roncal, sin que haya sido extendida un nuevo empalme con la red de carre-

teras del Norte del Pirineo. La fobia antifrancesa del regimen es uno de los motivos de oposicion a que haya sido acometida la construccion de la autopista de Madrid a Irun por Pamplona, que reduce el recorrido a cuatrocientos kms exactos, permitiendo velocidades mayores de cien kms hora, lo que pone a Madrid a menos de cuatro horas de

la frontera. Si en lugar de frontera francesa hubiera sido alemana la frontera la autopista se hubiera intentado construir, porque esta clase de obras espectaculares son las preferidas por los dictadores, y porque reduciria a 400 kms el actual recorrido de Madrid por Aranda y Burgos. El proyecto de autopista de Don Enrique Colas debe pues aguardar a mejor oportunidad.

Los ferrocarriles de via extrecha han desaparecido de Navarra sin ser aprovechadas las explanaciones para mejorar los servicios de transporte. Quedan tan solo el de Estella a Vitoria y el de Cortes a Borja. El de Tudela a Tarazona ha sido transformado en ferrocarril de via ancha; y esa obra es buena, aunque carezca de interes turistico, que tenian los ferrocarriles suprimidos de Pamplona a San Sebastian (Plazaola) y de Pamplona a Aoiz y Sanguesa (Irati). De otros ferrocarriles proyectados, Directo de Madrid a Dax por Pamplona, Bilbao-Vitoria-Pamplona-Lerida Huesca-Brida-Barcelona, Pamplona-Estella-Logrono, etc., preferimos no tratar. Mientras el actual regimen dure, Navarra no tiene nada que esperar de el en este aspecto de comunicaciones y turismo.

Un espejo existe para Navarra, la Navarra afecta al regimen, se mire en el. Tienen aerodromo Vizcaya, Guipuzcoa, Alava, Logrono y Zaragoza. NAVARRA CARECE DE AERODROMO. El ano 1956, carecer de aerodromo es toda una definicion del regimen padecido en gobierno, administracion y progreso. El proyecto del de Noain figura en proyecto,

El servicio hotelero de Navarra es francamente deficiente, bastante peor que el de Gipuzcoa, Vizcaya y Alava, y mucho peor que el instalado al Norte del Pirineo. La Diputación Foral, insensible a las corrientes de los tiempos, desatiende esta, como otras preocupaciones similares. Las entidades dichas turisticas de Pamplona han llegado a solicitar del Gobierno la creacion en Navarra de Paradores y albergues de turismo en Roncesvalles, Estella, Sanguesa y Tudela, como si Navarra necesitara del Gobierno para establecer esos Paradores. El Estado ha aceptado la sugestion y esta construyendo, muy lentamente por supuesto, el de Tudela. Nos queda la esperanza de que, no obstante la aprobacion de los tres restantes, el Gobierno "no tenga tiempo" para construirlos, lo que deseamos vivamente, porque el provecho que pueda rendir la penetracion del Estado al traves de ellos es mucho mas danosa que el servicio turistico que proporcionan. Y ya hemos dicho para comenzar, que para nosotros, el turismo escuela y educacion, dice mas, mucho mas que el turismo bajo su aspecto economico.

Una de las competencias atribuidas al Pais autonomo por el Estatuto era el turismo. Hacemos votos por que, un Pais autonomo integrado por el Laurak-bat tome en sus manos el gobierno y administracion de la cosa publica en el plazo mas cercano posible. Cuantos sacrificios hagamos todos por lograrlo quedaran ampliamente compensados con el solo ejercicio de la libertad.

Miguel Jose Mlic

Pamplona Junio de 1956

La electricidad
Producción y distribución
Lec. Local nº 21

Miguel Xabier Lagartxelza

La electricidad. Su produccion y distribucion.

Miguel Xabier Sagastibelza

La electricidad es para los vascos articulo de primera necesidad. Euzkadi no tiene carbon ni petroleo, en condiciones de explotacion al menos. Lo que puedan ser en la practica las fuerzas nucleares es algo que no esta en nuestras manos, como lo estan las corrientes hidraulicas, generadoras normales de la electricidad. Al que nos refiramos a Vizcaya, principal consumidor de electricidad en Euzkadi, no quiere decir que nos volvamos de espaldas a las restantes tierras vascas. Por el contrario, la electricidad esta mejor servida y regularizada sirviendo a mayores territorios que en continentes que en reducidos espacios de tierra.

El primer hecho dado de alta en este orden de cosas es la formacion de Iberduero, por fusion de Hidroelectrica Iberica y Saltos del Duero, con las restantes hidroelectras menores. Tomamos el hecho economico tal cual es, prescindiendo de la parte que el regimen actual ha tomado en su determinacion. El hecho es que en Vizcaya Iberduero sirve el 92,5 p% de la poblacion. Quedan sin servicio electrico en la actualidad 15.000 habitantes de los 570.000 que Vizcaya suma.

Damos a continuacion los datos estadisticos del Consejo Superior de Industria sobre produccion y consumo de fuerza electrica en Vizcaya.

Produccion	Consumo

En Vizcaya, el indice de consumo anual por habitante pasa de 776,2 kwh. en 1943 a 1.518,6 en 1955. Practicamente se ha duplicado. En la ultima estadistica publicada por la UNIPEDE, correspondiente a 1954, los consumos por habitante en varios paises son como sigue:

El consumo general en Espana en 1955 ha ascendido a 12.190 GWH. con una poblacion de 29.841.000 habitantes, lo que arroja un consumo por habitante de 403,5 kwh, tres veces menor que el de Vizcaya.

Ello puede ser explicado por el cuadro siguiente, publicado por el Sr. Ayuso Orejana en el suplemento numero 7 del Boletin de Estadisticas de 1955:

(4)

Los aumentos de consumo de electricidad en Vizcaya representan el 9,8 p% anual desde 1951 y el 7,6 si se cuenta desde 1943. Partiendo de este ultimo como base de aumento, pueden calcularse para el ano 1960 - 1.429,50 GWH. Para el 1965 - 2.021,10 GWH y para el 1970 - 3.029,80 GWH. Aparte la produccion que sea obtenida de los nuevas instalaciones del Zadorra y Burcena, la fuerza electrica debe entrar del exterior. Navarra podria proporcionarla. Los saltos del Duero tambien.

Damos a continuacion algunos detalles de los saltos propios, reputando como tales los del Zadorra y el de Burcena.

El primer salto del Zadorra cuenta con embalse de 200 Hm3 en total, desnivel

de 340 metros y potencia de 126.000 kwa ampliada en tres grupos, en la central de Ceanuri, que podra estar en servicio a primeros de 1957 con dos grupos y potencia de 84.000 kwa. produciendo unos 200 GWH anuales.

El segundo salto del Zadorra le hace con aportacion a los actuales embalses de las disponibilidades hidraulicas del que ha de construirse en el rio Bayas, junto a Urguia, dependiendo el salto del abastecimiento posible de aguas a Bilbao. El embalse de Bayas tendra una capacidad de 95 hectometros cubicos y la produccion total prevista por la empresa podra alcanzar un total de 350 GWH. Son estos datos que hace publicos la Revista de Obras Publicas en Octubre de 1948.

La ampliacion de la central termica de Burceña con un grupo de 65.000 KVA. a noventa atmosferas, lesa capaz de producir 250 GWH. Quemara carbon pulverizado y fuel-oil. Puede estar en servicio para el estiaje de 1957.

Como conclusion puede decirse: Que en Vizcaya, practicamente, la energia electrica llega a todos. Que el fraude es minimo. Que las tarifas actuales son correctas, siempre que el indice de precios no cambie sustancialmente. Que es preciso evitar los cortes de energia. Y que, la solidaridad economica con ~~Nnnnnn~~ Navarra podria completar durante muchos anos la provision de energia, dando lugar a que potencia la nuclear se ponga al alcance de todos.

Bilbao Junio de 1956

Miguel Xabier Sagastibelza.

Servicio 4

DELEGACION PROVINCIAL DE SINDICATOS

VIZCAYA

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL

Ponencia: INDUSTRIA DE PRODUCCION Y DISTRIBUCION DE ENERGIA ELECTRICA

Ponente:
D. ENRIQUE URIARTE
Ingeniero de Caminos

Bilbao, 1956

CONSIDERACIONES GENERALES

Al I Congreso Económico Sindical de Vizcaya, celebrado en mayo de 1944, se presentó por el que suscribe un trabajo titulado «La industria eléctrica en Vizcaya», en el que se hacía una relación muy esquemática de la industria de producción y distribución de energía eléctrica en Vizcaya, desde el último cuarto del siglo XIX, hasta el año 1943, su producción, consumos, posibilidades de aumento en éstos teniendo en cuenta cada clase, disponibilidades para hacer frente al consumo, problemas que se presentaban para conseguir estos fines y conclusiones que se deducían de estos datos y consideraciones.

Las conclusiones a que se llegó en aquel informe y que fueron aceptadas por el Consejo, fueron:

1.ª—Que se refuerce la legislación actual conducente a prevenir y reprimir el fraude de energía eléctrica, ofreciendo para ello la colaboración de las empresas productoras.

2.ª—Que se revisen las tarifas de energía eléctrica para que las empresas (que sin reparar en sacrificios se lanzan al desarrollo de un plan de suministro amplio de energía eléctrica a la industria, sin la cual ésta no podría desenvolverse), encuentren la justa remuneración al capital invertido, que en definitiva es el ahorro de la provincia. Dicha revisión de tarifas no representa, ni en el negocio industrial ni en la economía particular, ningún problema, dada la pequeña parte que representa en el valor de los productos y en los gastos generales domésticos.

3.ª—Que se tienda a hacer desaparecer el déficit de energía, facilitando los Organismos Oficiales la obtención de las primeras materias, como cemento, hierro, elementos de construcción, víveres para obreros y divisas para la obtención de la maquinaria del extranjero, con lo que a partir de 1946 podría desaparecer dicho déficit.

4.ª—Que para mejorar la calidad del servicio, deben también conceder los Organismos Oficiales los elementos necesarios para líneas, transformación, etc.

5.ª—Que para atenuar las dificultades que puedan presentarse en el suministro de energía en 1944, debe darse carbón suficiente a las centrales térmicas de la provincia y ordenar el consumo, a fin de obtener el máximo rendimiento de las disponibilidades.

6.º—Que se resuelva el problema del suministro del flúido eléctrico en 1945:

a) Con la ampliación de sus térmicas, lo que se consigue dando las primeras materias precisas para la fabricación de calderas, así como el carbón preciso en calidad y cantidad.

b) Intensificando las obras del pantano del Ebro, a fin de embalsar en el invierno 1944-45 más de un centenar de millones de m³.

OBJETO DE ESTE ESTUDIO.

Constituirá el objeto de este estudio la comprobación o rectificación de estas previsiones, la situación actual de la energía eléctrica (1955), sobre todo en relación con las conclusiones allí aprobadas y las que, como resultado de las consideraciones que se indiquen, se pueden proponer a este Consejo Económico Sindical.

DESARROLLO DE LA INDUSTRIA ELECTRICA EN VIZCAYA

En los doce años transcurridos desde el I Congreso, nos interesa estudiar la situación de las empresas eléctricas, la evolución de las instalaciones, producción y consumo, y sobre todo el importantísimo hecho de las restricciones sufridas en el suministro de energía eléctrica.

SITUACION DE LAS EMPRESAS

Las instalaciones eléctricas de producción y distribución exigen inversiones cuantiosas para hacer frente al consumo y para mejorar los suministros, dando un buen servicio. Estas inversiones, cada vez mayores, han hecho que, como regla universal se vayan condensando las empresas en muy pocas, no con el afán de monopolio en su mayor parte, sino por pura necesidad, para vivir y hacer frente a sus obligaciones. Esta ley universal ha producido el que en el plazo transcurrido se hayan concentrado la mayor parte de las empresas de la provincia en Iberduero, fusión de Hidroeléctrica Ibérica y Saltos del Duero, como Saltos del Río Ondárroa, Eléctrica Arrancudiaga, Urrutia y Cía., Irurak-Bat, etc.

Queda, pues, extendida al ámbito provincial una principal empresa que directa o indirectamente sirve al 92,5 % de la población, un 5,5 % de ésta alimentado por empresas modestas sin conexión ni auxilio de Iberduero y un 2 % sin servicio eléctrico, correspondiente a un pequeño ayuntamiento y a barrios muy diseminados.

La labor efectuada por entidades municipales, empresas y particulares, para llevar la energía a los más apartados lugares, ha sido meritoria en este lapso de tiempo en zonas como Carranza, Ochandiano, etc. Actualmente se han presentado proyectos para llevar energía a los ayuntamientos de Lauquíniz y Gatica, con 5 centros de transformación y 5 kv. de tensión en las líneas, a Carranza con la misma tensión y 4 centros de transformación, a Axpe-Marzana con 10 kv. de tensión y a 3 y 5 kv. a otros barrios o caseríos, entre ellos uno en Abadiano.

La población de Vizcaya, según el censo de 1950, asciende a 569.188 habitantes de hecho, distribuidos en 114 municipios y 775 entidades singulares. De esta población, el 65 % corresponde a aglomeraciones o entidades de más de 3.000 habitantes, el 8 % a entidades de 100 a 250 habitantes, y el 4,6 % a los de menos de 100 habitantes.

Dada la pequeña población de la provincia (unos 13.000 habitantes) sin servicio eléctrico, se ve que la electrificación se ha desarrollado en extensión en toda ella y en profundidad, como luego veremos, en toda la zona fabril, que a su vez se amplía también en extensión.

En la zona rural el consumo se refiere casi exclusivamente al alumbrado, aunque con algunas aplicaciones domésticas como radios, pequeños hornillos, etc., paralelamente a la mejora en la vida media de nuestros trabajadores del campo.

INSTALACIONES DE PRODUCCION Y DISTRIBUCION

Las instalaciones de producción en la provincia eran en 1943 de 71.568 kva. de potencia, y de ellos, el 12,7 % hidráulicos. En este plazo de doce años han entrado en servicio 4 centrales hidroeléctricas con 2.655 kva. (principalmente la de Hijos de Mendizábal en las estribaciones del Gorbea y la de Zalla en la traída de aguas a Bilbao) 22.310 kva. de vapor (fundamentalmente la ampliación de Burceña y la central de Babcock) y 3.622 kva. de grupos electrógenos.

En líneas de transporte se puede señalar la llegada a 220 kv. de la línea Villalcampo-Bilbao y la extensión de las líneas de 138 kv. a la margen derecha de la ría de Bilbao.

En distribución merecen destacarse además de las mejoras de Larrasquitu y Alonsótegui, la Subestación de Asúa, las en construcción de Dos Caminos y Euba, muchas líneas a 30 kv. y la distribución en Bilbao y en las márgenes de la ría a 13 kv.

La mejora en el transporte y distribución, fuera de algunas zonas rurales, ha sido grande, con fuertes inversiones, y ha hecho que las pérdidas en total se hayan reducido, en el último quinquenio, del 16,7 % en 1951 al 13,98 % en 1955, en la explotación de Iberduero. Dentro de estas pérdidas se incluyen las debidas al fraude.

En la primera conclusión del Consejo de 1944 se tocaba el tema del fraude y se pedía se reforzara la legislación para reprimirlo. Desde 1944 hasta el momento acutal, se han publicado el Código Penal de diciembre de 1944 y el Reglamento de Verificaciones de marzo de 1954. En el primero, en el artículo 537, se trata del castigo por fraude de la energía eléctrica, llegando al arresto mayor y a la cuantía del cuanto al triplo del perjuicio causado, y en el segundo, en los artículos 60 al 64, se permitía el aumento del número de inspectores de las empresas y se da agilidad al procedimiento de investigación y castigo del fraude.

Es evidente que estas disposiciones han contribuído a la supresión del fraude pero las causas principales de la reducción han sido la mejora de las instalaciones, la reducción del suministro a tanto alzado, las instalaciones domiciliarias con un solo contador y la continua inspección.

En honor a la verdad se puede afirmar que Vizcaya es de las provincias de menos fraude y sobre todo de menos fallidos o incobrables de la facturación.

PRODUCCION EN LA PROVINCIA

La producción de energía eléctrica en la provincia, muy modesta en relación a su consumo, ha evolucionado en los doce años citados como sigue, discriminándola en hidráulica, térmica, de servicios público y privado, y en esta última, de vapor y grupos electrógenos con arreglo a los datos consignados en los informes anuales del Consejo Superior de Industria.



Se observa que la producción en la provincia de Vizcaya ha pasado de 65,63 GWH. en 1943 a 177,63 en 1955, ambos años normales con un máximo en 1949 de 259,47 GWH., por la gran producción térmica exigida para mitigar las restricciones: Es decir, que el aumento ha sido en los doce años del 170,5 %, que supone un aumento progresivo anual medio de 8,1 %.

CONSUMO DE ENERGIA ELECTRICA

Con datos de la misma procedencia del Consejo Superior de Industria indicamos a continuación, además de la producción propia que acabamos de señalar, la distribuída y el consumo, suma de ambos, incluyendo en éste las pérdidas y fraude.



Se ve que el consumo ha pasado de 410 GWH. en 1943, a 987,36 GWH. en 1955, años normales, con grandes variaciones en los doce años transcurridos, debido a las restricciones en el suministro de energía. Como dentro de esta serie son normales los años de 1943, 1951 y 1955, el aumento del consumo entre 1943-51 es del 6,9 % anual progresivo y entre el 1951-55 del 9,8 %, correspondiendo a los extremos 1943-55 el 7,6 %.

Este aumento, que es normal hasta 1951 (6,9 %), se acentúa fuertemente en el último quinquenio.

En los estudios presentados a la Unión Internacional de Productores y Distribuidores de Electricidad —UNIPEDE— aparecen varios indicando que el aumento de consumo se puede descomponer en dos factores, uno que pudiéramos llamar vegetativo, y el otro en función de la industrialización o de la coyuntura económica. El primero representa normalmente el duplicarse el consumo cada trece o catorce años, es decir el 5 % anual progresivo. El segundo parece función del índice de la producción industrial, y sobre este tema, para deducir una ley suficientemente general, se están haciendo estadísticas, sobre toda Europa.

El índice industrial de España, según las últimas estadísticas (Boletín de estadísticas del Instituto Nacional) es de 237 como media del primer semestre de 1955, tomando como 100 el correspondiente al promedio de 1929-31 y correspondiendo a 1943 el de 120 y a 1951 el de 172.

No conocemos los índices que corresponden a Vizcaya, pero teniendo en cuenta que, de los diez grupos de industrias que sirven de base a la estadística nacional, tienen poca importancia con relación a Vizcaya los grupos de extracción de carbones, industria textil y minerales no metalúrgicos, llegamos a la conclusión de que el índice industrial correspondiente a España y Vizcaya puede ser el siguiente:

Años	Indice industrial	
	España	Vizcaya
1929-30-31	100	100
1943	120	117,5
1951	172	187
1955	237	272,50

Como se ve, el incremento del índice industrial en Vizcaya de 1951 al 55 ha sido de un 45,6 % en cuatro años (10 % anual) y el aumento de consumo en la industria, como luego veremos, 37 %, desde luego inferior, como es normal, el segundo al primero. Corresponde, pues, a Vizcaya a este aumento de índice industrial el 4,08 % de consumo anual en la relación de 1 a 0,408.

En el cuadro anterior hemos indicado en la quinta columna los habitantes de la provincia a fin de cada año, según los datos del citado Boletín de estadísticas y en la sexta del consumo anual por habitante, que pasa de 776,2 kwh. en 1943 a 1.518,6 en 1955, es decir, prácticamente se ha duplicado en doce años lo que representa un aumento anual progresivo del 6,4 %.

Este consumo específico es ya comparable con el medio de Naciones muy adelantadas: En efecto, en la última estadística publicada por la UNIPEDE correspondiente al año 1954, los consumos por habitante en varias naciones, son los siguientes:

Comparando aquel consumo vizcaíno con el de España, que en 1955 ha ascendido a 12.190 GWH. con una población probable en 31 de diciembre de 29.841.000 habitantes, y que resulta del 408,5 kwh.-habitante, el consumo de Vizcaya representa 3,7 veces más esta última cantidad.

CLASIFICACION DEL CONSUMO

Se indica a continuación la clasificación del consumo en 1943, publicada en el ya citado informe, y la del quinquenio 1951-55 sirviendo de base el consumo registrado por Iberduero y añadiendo a él el calculado para los demás consumos no controlados por éste: Los números consignados los suponemos suficientemente aproximados para tener una idea de esta clasificación, ya que en relación con 1955 se han comparado con los datos suministrados por la Contribución de Usos y Consumos.

Clase de consumo	1943 M Kw/h.	1951 M Kw/h.	1952 M Kw/h.	1953 M Kw/h.	1954 M Kw/h.	1955 M Kw/h.	Aumento %
Alumbrado público .		4.341	4.743	4.762	4.839	5.198	
Alumbrado partlar..	27.309	37.734	41.228	47.790	48.291	50.017	
Total alumbrado ...	27 309	42.075	45,971	52.552	53.130	55.215	6,0
Usos domésticos ...	9.638	36.555	43 767	48.887	50.081	52.005	15,0
	36.947	78.630	89.738	101.439	103.211	107.220	9,1
Pequeños talleres ..	28.409	38.407	42.965	46.822	49.377	53.808	6,0
Total B. T.....	65.356	117.037	132.703	148.261	152.588	161.028	8,5
Indus. alimentación.	5.353	3.826	4.979	5.421	5.484	5.856	0,7
Cementos	6.684	17.245	20.368	26.080	21.694	24.355	10,5
Siderúrgicas	137.307	194.921	210.770	234.000	250.026	295.153	7,1
Metalúrgicas	32.419	35.822	40.404	57.474	65.846	75.623	7,0
Papeleras	39.497	25.459	25.810	25.960	24.880	29.009	2,4
Químicas	18.501	51.190	99.800	93.324	106.101	134.140	19,5
Textiles	2.768	3.835	5.152	5.005	4.582	6.298	6,5
Minas y obras.....	3.060	6.259	7.734	17.681	23.597	24.761	19,6
Varios	2.640	9.289	12.241	13.510	15.291	20.505	18,1
Tracción	22.425	28.566	29.958	31.678	32.225	33.324	3,1
TOTAL	336.010	493.449	589.919	658.394	702.314	810.052	7,9

En el alumbrado el aumento ha correspondido al 6 % y sumado a usos domésticos (que en parte de las estadísticas aparecen involucrados) se llega a 9,1 %. En industria, el aumento ha sido muy grande en cementos, químicas y minas y obras ,pequeño en tracción y con reducción en la industria papelera. El número de abonados, teniendo en cuenta los registrados por Iberduero y sus filiales y los calculados para el resto, pueden clasificarse, con su consumo por abonado en 1955, como sigue:

CLASE DE CONSUMO	M Kw/h.	Núm. abonados	Kw/h. abonado
Alumbrado público . . .	5.198	516	1.007
Alumbrado particular. .	50.017	166.484	300
Usos domésticos	52.005	26.240	1.981
	102.022	192.724	529
Fuerza motriz B. T. . . .	53.808	6.590	8.165
Fuerza motriz A. T. . . .	649.024	350	1.854.300
TOTAL. . .	810.052	200.180	4.046

El número de abonados en alumbrado y usos domésticos representa 1 por cada 3,4 habitantes.

Se observa, en fin, la diferencia entre el consumo doméstico y la industria, que representa la proporción de 1 a 7, y aumenta esta proporción del 1 al 14, si se tiene solamente en cuenta el alumbrado.

Esta proporción en ambos consumos es consecuencia de la industrialización de la provincia, con su pequeña importancia rural. En España la relación del alumbrado particular a la industria debe ser del 1 al 5,5, lo que no tiene nada de particular si se comprueba la clasificación de la población activa de la Nación y de Vizcaya.

En efecto, en un estudio hecho por el Sr. Ayuso Orejana (7.° suplemento de 1955 del Boletín de Estadísticas) se obtienen los siguientes datos:



DEFICIT DE ENERGIA ELECTRICA Y RESTRICCIONES

Desde 1943 a 1955 se ha producido el desagradable fenómeno de las restricciones en el consumo de energía eléctricas, debidas a los años secos padecidos y al retraso en las construcciones productoras eléctricas, más en general en España que en la parte que afecta a la provincia, como luego veremos.

En este período no se han producido restricciones en los años 1943, 1951 y 1955, ya que las de enero de este último fueron insignificante.

Admitiendo que el consumo debiera haber sido progresivo, podemos deducir lo que han supuesto las restricciones en todo el período por diferencia entre los consumos reales y los que por cálculo se deducen, partiendo del consumo en los citados tres años 1943, 1951 y 1955.

Años	Consumos y pérdidas efectivas GWH.	Consumos probables GWH.	Diferencias GWH.	Diferencias %	Iberduero Producción GWH.	Iberduero Potencia MVA.
1943	410,00	410,00			809,70	253,4
1944	367,56	438,29	70,73	16,15	670,00	256,3
1945	274,72	468,53	193,81	41,40	566,11	256,3
1946	408,21	500,86	92,65	18,25	809,89	556,3
1947	421,61	535,41	113,80	21,20	825,61	312,3
1948	432,83	572,35	139,52	24,40	882,60	337,3
1949	407,50	611,84	204,34	33,40	773,34	442,1
1950	494,07	654,05	159,98	24,25	1.238,72	443,4
1951	697,02	697,02			1.492,32	443,4
1952	710,32	760,30	49,98	6,55	1.728,95	485,4
1953	754,64	829,33	74,69	9,02	1.976,63	527,4
1954	792,26	904,63	112,37	14,20	1.950,57	527,4
1955	987,36	987,36			2.082,28	527,4
	7.158,10	8.369,97	1.211,87	14,50	15.806,72	

En los doce años, las restricciones teóricas han ascendido a la importante cifra de 1.211,87 GWH., incluyendo pérdidas, es decir, a unos 994 GWH. en contador de abonado que representa el 14,5 % del consumo total.

En este plazo las instalaciones de producción propias de Iberduero indicadas en el estado anterior, han llegado aproximadamente al doble de 1943 y la producción ha pasado de 809,70 a 2.082,28 GWH., es decir, algo más de dos veces y media.

en función naturalmente de su volumen y de la manera de llevarse a cabo y podemos admitir que esta descomposición es la siguiente:

Alumbrado y usos domésticos	4,35 %
Pequeños talleres	5,90 %
Tracción	1,40 %
Cementos, minas y diversos	12,00 %
Siderúrgicas y metalúrgicas	54,00 %
Papeleras y químicas	22,35 %
	100,00

La anterior relación es explicable, ya que en usos domésticos y pequeños talleres se produce consumo dentro de las horas de alumbrado, el servicio de tracción recibía un trato especial y el volumen de consumo pesa decididamente en las siderúrgicas, metalúrgicas y químicas.

Admitiendo que las restricciones en alumbrado y usos domésticos no producen efectos económicos, sino molestias a los usuarios, y que en cada otro consumo el precio del kwh. es una cierta fracción del precio en venta del producto en almacén (Dina 1943, artículo del Sr. Lasarte con datos de Alemania y Estados Unidos), se llega a deducir conociendo el precio del kwh., el valor del producto en venta no producido por las restricciones. Este valor medio de producto no fabricado es del orden de 22,11 pesetas por kwh.

Admitiendo que la pérdida real no sea inferior a un tercio de la cifra anterior, teniendo en cuenta que no se consumen las primeras materias por la restricción, que parte del tiempo perdido se recupera por trabajar horas extraordinarias, que existía un subsidio del paro obrero, etc., podemos aceptar que el perjuicio se cifra en 7,35 pesetas por kwh., lo que representa en los doce años la ingente cifra de 7.305,9 millones de pesetas.

A esta cantidad habrá que añadir el sobreprecio que supone la generación de energía térmica, de vapor o de grupos electrógenos, de las empresas privadas sobre la energía de servicio público, que juzgamos no inferior a 0,15 pesetas en los primeros, y 1,10 pesetas kwh. en los segundos: Este sumando será de orden de 100 millones de pesetas en los doce años.

Es decir, las restricciones han supuesto en Vizcaya una pérdida del orden de 7.400 millones de pesetas en los doce años (media de 616 millones al año), por la extraordinaria sequía del período y por el retraso en la construcción de las centrales productoras, retraso producido, a nuestro juicio, por falta de estímulo ante el precio congelado del kwh., y por la penuria de materiales y divisas para llevarlas a cabo con la rapidez debida.

AUMENTOS DE CONSUMO

Hemos visto que los aumentos de consumo en Vizcaya representan un 9,8 % anual progresivo desde 1951, y un 7,6 % si se toma como origen el año 1943. Admitiendo este último aumento a largo plazo, se pueden cifrar las cuantías siguientes para la provincia de Vizcaya.

Año 1955	987,36 GWH.
Año 1960	1.429,50 »
Año 1965	2.081,10 »
Año 1970	3.029,80 »

Para hacer frente a estos aumentos, que supone duplicar el consumo cada diez años, las nuevas instalaciones en construcción o en proyecto, que afectan directa o indirectamente a Vizcaya son las siguientes:

1) Salto de Saucelle en el Duero. Este aprovechamiento de 63 m. de altura, tendrá una potencia de 260.000 kva. y una producción del orden de 800 GWH. en año medio. Dos grupos de 65.000 kva. cada uno debe entrar en servicio en este verano de 1956, con una producción en el mismo de unos 300 GWH., el tercero a fines del año y el cuarto dentro de 1957.

2) Salto del Zadorra con embalse en este río y en el Santa Engracia, de 200 Hm³. en total, desnivel de 340 metros y potencia de 126.000 kva. en tres grupos, en la central de Ceánuri. Esta central estará posiblemente en servicio a primeros de 1957, con dos grupos y potencia de 84.000 kva. produciendo unos 200 GWH. anuales.

3) Ampliación de la Central Térmica de Burceña, en las cercanías de Bibao, con un grupo de 65.000 KVA. a 90 atmósferas, capaz de producir en año seco unos 250 GWH. Quemará carbón pulverizado y fuel-oil, y estará en servicio para el estiaje de 1957.

4) Ampliación de los saltos del Ebro (Quintana y Puentelarrá) con tres centrales de 9.000, 35.000 y 6.000 KVA. y una producción de unos 200 GWH. en año medio. Como los saltos actuales producen unos 50 GWH. al año, el aumento representará unos 150 GWH. Estas centrales estarán probablemente en servicio a comienzos del año 1958.

5) Central térmica de Guardo (Palencia) de 1 ó 2 grupos de 65.000 KVA. conectada a la red que sirve a Vizcaya y preparada para quemar los menudos de aquella zona carbonífera. Estará probablemente en servicio antes de 1960, con una producción en año seco de 300 a 400 GWH.

6) Salto de Aldeadávila en el Duero, con 140 metros de altura y 600.000 KVA. de potencia: su producción será del orden de 2.000 GWH. anuales y podrá entrar en servicio en 1960 ó 1961.

7) Segundo salto del Zadorra y aportación a los actuales embalses de las disponibilidades hidráulicas del que ha de construirse en el río Bayas, en las proximidades de Murguía, dependiendo el salto del posible abastecimiento de aguas a Bilbao. El embalse del Bayas tendrá una capacidad de 95 hectómetros cúbicos y la producción total prevista por la Empresa (Revista de Obras Públicas, octubre 1948) podrá alcanzar un total de 350 GWH. en año medio, teniendo en cuenta el actual salto en construcción.

8) Saltos del Tormes entre Ledesma y el Duero, del Alto Cinca y del Ara, en el Pirineo, con producciones superiores en conjunto a unos 2.500 GWH.

Es decir, en las nuevas centrales productoras que afectan a Vizcaya, ya que estarán enlazadas eléctricamente con los sistemas de líneas que las alimentan, y que pertenecen a empresas que sirven energía a la misma, se prevé que dentro del plazo de 10 a 15 años sus disponibilidades representarán unos 6.000 GWH, anuales: Esta cantidad puede tranquilizar en cuanto a las disponibilidades eléctricas, a pesar de los aumentos de consumo previstos.

ENERGIA ATOMICA.

Otra fuente casi inagotable de energía, puede proceder de la desintegración nuclear aplicada a la producción de energía eléctrica.

En el momento actual, como se ha indicado en las notables conferencias desarrolladas sobre este tema hace pocos meses por la Escuela de Ingenieros Industriales de Bilbao, este problema está planteado en el mundo con gran intensidad y ambición, y tanto en los Estados Unidos de America, como en Inglaterra, Francia y otros paises, se están llevando a la práctica la construcción de fábricas piloto.

En la Conferencia internacional de Ginebra, celebrada el verano pasado, sobre energía nuclear se han dado noticias de 21 reactores en contrucción, unos experimentales sin fines de producción de energía eléctrica, sobre todo en los Estados Unidos y otros ya en plan de producción, como en Inglaterra (Calder Hall) y en Francia (Marcoule) con uranio 235, uranio natural o uranio enriquecido.

A Inglaterra, donde prácticamente toda la energía eléctrica se produce por medios térmicos, quemando carbón, se le presenta el difícil problema para el futuro del abastecimiento de éste, dado el incremento del consumo: por ello ha estudiado un ambicioso proyecto de 13 centrales atómicas (Libro Blanco, febrero 1955) con una potencia total de 1.500.000 kw. y una capacidad de producción de más de 10.000 GWH., suponiendo pueda tenerlas en servicio para 1965-70.

En España, se está en estos momentos estudiando el montaje de una pila atómica y trabajando intensamente por la Junta de Energía Nuclear en el estudio de estos problemas.

Actualmente, el problema técnico de la producción de energía eléctrica está resuelto en principio, aunque falten por perfeccionar muchos detalles. En lo económico está en tanteos, y no es fácil afirmar categóricamente si el resultado de estas centrales es hoy aceptable bajo este punto de vista, aunque evidentemente lo será en un futuro próximo, sobre todo para completar las fuentes de energía eléctrica que se agoten.

En la revista italiana «Energía Electtrica», de noviembre de 1955, al dar cuenta de la conferencia de Ginebra, el articulista indica como una orientación y para un plazo próximo, que el precio del kw/h., en lo que se refiere a la instalación o primer establecimiento, podrá ser del ordel de 7,5 a 4,3 liras (0,60 a 0,40 pesetas) y en cuanto al consumo de combustible y otros gastos, del 2,5 liras, es decir, el precio no será inferior a 0,80 pesetas kw/h. en las próximas centrales atómicas. Los ingleses presumen que los costos serán menores.

Son cifras que, a nuestro juicio, hay que recibir con carácter interrogante, pero consoladoras para el progreso mundial, ya que antes de una veintena de años las disponibilidades hidroeléctricas se habrán prácticamente agotado en Europa y el problema del combustible clásico se habrá agudizado extraordinariamente.

Parece, pues, muy posible que vencido este período de tanteos y pruebas de los próximos años, se pueda en nuestra nación conseguir con éxito tanto técnico como económico, la utilización de centrales nucleares con fines eléctricos.

La industria privada ha pensado ya en estas instalaciones y en la posible ubicación en la zona vasca de una central y es de esperar que quizá antes de 1970 pueda construirse ya alguna central para completar las disponibilidades eléctricas de esta zona y de la nación.

PROBLEMAS QUE PLANTEA LA PRODUCCION Y DISTRIBUCION DE ENERGIA ELECTRICA.

Este importante programa de nuevas construcciones para hacer frente a los fuertes aumentos de consumo en la provincia y en la nación, plantea la necesidad de materiales de construcción, de divisas extranjeras y de grandes inversiones dinerarias.

Los materiales más importantes para estas instalaciones son: Cemento, hierro en perfiles y chapas, cobre y aluminio, materiales de los que hubo una gran escasez en los primeros años del último decenio y que fué una de las causas del retraso en la construcción.

Al tener que importar las grandes máquinas generadoras y los elementos auxiliares para las obras, por no construirse en España con garantías técnicas, se necesitan divisas en cantidad de bastante consideración.

Por último, existe el problema de las inversiones dinerarias en su relación con el ahorro privado. En un estudio hecho por UNESA se deduce que en 1953 la inversión para producir y distribuir un kw. de potencia, era del orden de 15 a 16.000 pesetas. Con una utilización de 3.000 a 4.000 horas anuales, máxima aceptable, el costo del primer establecimiento para el kw./h./año en abonado no resultaba inferior en 1953 a 4 pesetas, y teniendo en cuenta la inevitable variación en alza en los próximos años de los precios del cobre, hierro, mano de obra, etc., nos quedaremos cortos al cifrar la inversión por kw./h./año en 5 pesetas. Es decir, se precisa invertir, solamente en Vizcaya, en los próximos quince años, más de 10.000 millones de pesetas (670 millones por año) si ha de hacerse frente a los aumentos de consumo previstos.

De aquí la necesidad de estimular el ahorro con el rendimiento al mismo, mediante las medidas legislativas convenientes en impuestos generales, de la renta, etc., para no reducir el ritmo de construcciones y caer en las restricciones, que hemos valorado en este informe, ya que el servicio debe ser pagado, con todas sus cargas, por el usuario.

RESUMEN DE LOS PROBLEMAS DE LA INDUSTRIA ELECTRICA.

De las consideraciones y datos incluídos en estas notas, se deduce que la conclusión primera del I Congreso Económico Sindical de Vizcaya en la ponencia «Industria eléctrica en Vizcaya», ha sido cumplida en parte por las Leyes publicadas, aunque entendemos cabe dar aún mayor agilidad a los procedimientos para suprimir el fraude eléctrico.

Las tarifas eléctricas han sido revisadas, como se pedía en la conclusión segunda, fijando fórmulas con índices variables y creando una Oficina de Compensación (OFILE) para primar las nuevas construcciones y pagar parte

de los consumos de carbón. La tarifa y su estructura es complicada, pero aceptable, siempre que el automatismo sea real, para no caer en la congelación de los precios, con las consiguientes funestas consecuencias que hemos visto. Existe ya un hecho real y es el del déficit de OFILE, superior a 1.000 millones de pesetas en estos momentos y que posiblemente seguirá incrementando de no retocar la tarifa.

El suministro de materiales (conclusión tercera), ha llegado, si no a normalizarse, sí a mejorarse notablemente. La industria del cemento, del índice 104 en 1943 ha pasado a 264 a mediados de 1955; la siderurgía, del 83 al 153, y el suministro de víveres se ha normalizado por completo y es hoy prácticamente libre. La disponibilidad de divisas ha mejorado también notablemente, aunque con bastantes limitaciones.

En cuanto a la mejora de los servicios (conclusión cuarta), disposición de elementos necesarios para líneas, transformación, etc., los Organismos Oficiales conceden preferente atención a estos extremos y la industria nacional ha extendido y mejorado mucho su fabricación, sobre todo en transformadores.

Por último, con relación a las conclusiones quinta y sexta, que se refieren principalmente a los problemas que se preveían para 1944 y 45, se puede indicar que el suministro del carbón fué mejorado, las térmicas tanto del INI como de particulares han ido con rápido ritmo en su construcción y el pantano del Ebro se terminó en 1947, mejorando desde el año siguiente las disponibilidades hidráulicas de estiaje en los aprovechamientos situados en este río; aún no está en pleno rendimiento, probablemente porque el régimen hidráulico del río Ebro en este último quinquenio ha sido inferior al normal.

Quedan como problemas principales que pueden retenerse los que consignamos en las siguientes conclusiones.

CONCLUSIONES

1.ª—Aunque en Vizcaya la energía eléctrica prácticamente llega a todos, debe acelerarse el que no quede un hogar sin ella, en colaboración los Organismos Oficiales provinciales, los interesados y las Empresas.

2.ª—Aun reducido el fraude de energía eléctrica, conviene dar facilidades legislativas para una mayor agilidad en la represión, a fin de que no aumente esta enfermedad del buen servicio.

3.ª—Las tarifas actuales han resuelto el problema económico, pero han de seguir a través del automatismo de sus índices las variaciones de los precios, a fin de no caer en el grave peligro de las restricciones, a fin de poder obligar a las Empresas a que abastezcan sus mercados.

4.ª—Para completar esta obligatoriedad con relación a las construcciones, debe darse preferencia a los materiales necesarios para este fin, tanto en elementos de producción como en transporte y distribución, y sobre todo en la disponibilidad de divisas para aquellos elementos que la industria nacional no pueda proporcionar con las debidas garantías.

5.ª—El suministro de carbón y fuel-oil de consumo en las centrales térmicas, debe ser también de carácter preferente.

6.ª—Dadas las cuantiosas inversiones que exige la industria eléctrica, el Estado debe dar al ahorro particular las máximas facilidades legales posibles.

7.ª—Debe, por último, dar el Estado facilidad, a través de sus Organismos correspondientes, para que la técnica oficial y privada sigan al tanto de las aplicaciones de la fisión nuclear a la generación de la energía eléctrica, a fin de la implantación en España de centrales atómicas, una vez resueltos los problemas que presenta, y a medida que las fuerzas naturales, que en el fondo son una gran riqueza nacional, vayan agotándose.

Bilbao, 10 de marzo de 1956.

Comunicación del Interior.

Los ferrocarriles de Vizcaya

Comunicación al C. V. M.
Sección Ac-Social nº 22

por Galo Gomez de Segura
Ingeniero (pseudónimo)

Bilbao Agosto 1956

Respétese las correcciones del Sr. Inyo y las mías.

LOS FERROCARRILES DE VIZCAYA

Galo Gomez de Segura

Hubo un tiempo en que el tema ferroviario estaba en la primera plana de los diarios, en las deliberaciones de las corporaciones publicas, en las actividades de los diputados y en los consejos de administracion de los bancos. La Junta de Ferrocarriles de Vizcaya dio un impulso soberano a aquellas prepcupaciones. Los nombres de los senores Chalbaud y Camina deben inscribirse entre los proceres que dedicaron sus actividades, de manera ejemplar, al servicio del pais.

Bilbao era entonces, y sigue siendo hoy a pesar de sus actuales administradores, centro economico de Euzkadi y puerto natural del Norte de la Peninsula. Es pues logico que sea centro ferroviario. Y como forzosa secuela de tal condicion, es obligado el que sus tecnicos y hombres representativos de preocupen del hecho.

Sin animo de hacer propuestas que, hoy, serian inverosimiles, queremos recordar lo que fue la vida y actividad de aquella Junta de Ferrocarriles de Vizcaya, como centro del territorio vasco en el orden economico. Fue proyectado el ferrocarril de Bilbao a Trespaderne, para empalmar con el de Santander-Burgos. La mera propuesta costo una protesta violenta de Burgos. Ya es sabido que, en frase de un publicista de la epoca, la tesis fundamental de todas las actividades de Burgos en la materia se encierra en el principio de que "todos los ferrocarriles de Espana deben pasar por Burgos". El ferrocarril de Vitoria fue estudiado en trazo directo y por construccion del ferrocarril de Izarra, formula esta ultima que estuvo muy a punto de ser realizada. Hacia el oriente, el sistema ferroviario del interland de Bilbao se completaba con dos lineas. Una de ellas la de Bilbao-Barcelona, completada con los tramos pendientes de Izarra a Vitoria, Sanguesa a La Pena y Huesca a Monzon, con lo cual se establecia la linea

de Bilbao - Vitoria - Pamplona - Huesca - Lerida - Barcelona, a distancia media del Ebro y del Pirineo. El otro era el de Pamplona - Estella - Logroño, con cruce y empalme en los tres puntos con las lineas directas de Bilbao. Y fue asi mismo proyecto acariciado el de transformar el ancho de via de los Ferrocarriles Vascongados, dotando a esas lineas de ancho normal y haciendo desaparecer la diferencia de ancho de via dentro del pais vasco.

Pero todo eso fueron proyectos, que ademas corresponden a un pasado muy cercano a nosotros, que los hombres de edad media hemos vivido, algunos con intensidad. Ahora vamos a referirnos a la realidad actual, sin dejar de hacer constar que al capital y/la iniciativa de Vizcaya se debio la adquisicion del fuerte paquede de acciones de la Compania del Norte que estaban en poder de los franceses que la construyeron. Aquel momento fue superado por la nacionalizacion de los ferrocarriles de interes general, pero bueno sera el recuerdo de aquella gestion.

Vamos pues a tratar de los problemas ferroviarios, tal cómo estan planteados hoy, comenzando por la via ancha, propiedad del Estado, para seguir con la via extrecha, propiedad privada en su tramo vizcaino.

La red de via ancha

Pertenece al Estado. La administra la RENFE. El Estado tiene un plan de ferrocarriles, que desarrolla a un ritmo muy lento. Los presupuestos del Estado van a parar a gastos de guerra para mantener el ejercito, como si el Estado espanol yuviera que jugar una carta belica internacional. Y no hay presupuedto para las obras ferroviarias indispensables. Este es el hecho lamentable, pero real.

El Ramal de Izarra a Vitoria (Alí), tendra 18 kms y acortara 50 la distancia desde Bilbao a Vitoria, que quedara reducido a 85 kms. La construccion

truccion de este ramal, conjugado con la electrificacion del tramo Bilbao-Miranda mejorara extraordiriamente las comunicaciones ferroviarias entre Vizcaya, Alava y Navarra. Para Alava tiene gran importancia. ~~Es notorio que~~ Vitoria es centro de expansion industrial de Guipuzcoa y Vizcaya. Este ferrocarril favoreceria la instalacion en aquella ciudad de industrias de transformacion a base de primeras materias siderurgicas, quimicas, etc., llevadas desde Bilbao. Aún existe otro motivo afectivo para Alava, que es el acercamiento que este ramal permite entre Vitoria y la zona alavesa de Llodio-Amurrio, hoy separada de su capital. además de economico

Para Alava, como para Navarra, el atajo de Izarra a Vitoria, reduce automaticamente el costo de sus transportes y los acerca a Bilbao, su puerto natural. Los arrastres del lingote, como los productos agricolas, las potasas, conservas y vinos de Navarra, en todo el tramo de Alsasua a Pamplona. Tafalla y Tudela, quedarian grandemente beneficiados.

El ferrocarril de Izarra a Vitoria es, en los actuales momentos, la linea de caracter mas integramente vasca cuya construccion pueda ser acometida, pues afecta de manera principal a Vitoria, puesta con ella a dos horas de Bilbao, pero en terminos generales a la totalidad de la economia de Vizcaya, Alava y Navarra.

La estacion de San Mames

Por Orden Ministerial de 30 de Octubre de 1951 fue aprobada la construccion de la estacion portuaria de mercancias de la Vega de San Mames. Se hallan ya expropiados todos los terrenos necesarios. La Junta de Obras del Puerto ha construido la rampa de acceso para vehiculos, que esta a punto de entrar en servicio. Falta la instalacion de vias y construccion de muelles, aparte los pabellones de servicios complementarios. Esta estacion es un elemento importante para el futuro desarrollo del

puerto de Bilbao, uniendo este a su interland.

Estacion de Basauri

Por Orden Ministerial de Agosto de 1949 se aprobo el proyecto de construccion de la estacion de clasificacion de Basauri. Estan ya avanzados los expedientes de expropiacion forzosa, que es lo regular terminen pronto. Debe ser construida la estacion a corto plazo

Tunel de enlace de las lineas de Castejon-Bilbao y Bilbao-Portugalete

En Febrero de 1953 fue presentado en la Direccion General de Ferrocarriles el proyecto del tunel de enlace directo de la linea Castejon-Bilbao con la de Bilbao-Abando a Portugalete. Con este enlace, el puerto y la margen izquierda del Nervion quedaran directamente comunicados con el interland de Bilbao, evitandose de tal suerte el retroceso de la estacion de Bilbao-Abando y el embotellamiento de vagones en la misma.

El proyecto es de realizacion cara, pero de gran utilidad. Suponemos que tardara en ser acometido. El expediente continua en el Ministerio, sin que sobre el haya recaido resolucion aprobatoria.

Paso de via del Canal de Deusto

El paso de la via normal a la margen derecha para servicio de los nuevos muelles de atraque del Canal de Deusto se construye con relativa velocidad. Es de esperar que no tarde mucho en terminarse. Sera una obra buena y de rendimiento.

El Areta-Trespaderne

Volvemos a el. La realizacion de este ferrocarril, ademas de dar satisfaccion a Bilbao, cobocandole

en las mismas condiciones que Santander, tendria un caracter complementario de la linea Bilbao Miranda, para cuando esta se encuentre saturada. Dicho ferrocarril fue declarado estrategico, llegandose a disponer de la subasta de un tramo, que nunca se realizo, hallandose paralizado.

Bilbao-Portugalete

Tiene un doble caracter. Su trafico de mercancias es considerable. Es enlace obligado de los transportes del puerto y de la industria pesada con el interland de Bilbao y tiene un trafico de viajeros considerable. Su caracter de ferrocarril suburbano hace que disponga de trenes cada veinte minutos. El trafico de viajeros aumenta de manera constante. Requiere una modernizacion a fondo, en via, senalizacion, enclavamientos, cierre de estaciones y material movil. La verdad es que se encuentra aun mas abandonado que los restantes.

Dejemos los ferrocarriles de via ancha, con el de Bilbao-Miranda en electrificacion y proximo servicio, para ocuparnos de los ferrocarriles de via extrecha.

Ferrocarriles de via extrecha

En Vizcaya estos ferrocarriles pertenecen a cuatro empresas privadas, con capital vizcaino en su casi totalidad, que en conjunto alcanza la cifra de 260 millones de pesetas. Existe ademas el ferrocarril de Amorebieta - P edernales -Bermeo, que explota el Estado.

Los ferrocarriles de Bilbao a San Sebastian, Bilbao a Plencia, Luchana a Munguia y Bilbao Lezama pertenecen respectivamente a las companias de Ferrocarriles Vascongados y Ferrocarriles y Transportes Suburbanos de Bilbao. La construccion de la doble via entre Bilbao y Amorebieta es muestra del afan y empuje de dichas empresas, lo cual no quiere decir que

LOS FERROCARRILES DE VIZCAYA

Galo Gomez de Segura

Hubo un tiempo en que el tema ferroviario estaba en la primera plana de los diarios, en las deliberaciones de las corporaciones publicas, en las actividades de los diputados y en los consejos de administracion de los bancos. La Junta de Ferrocarriles de Vizcaya dio un impulso soberano a aquellas prepcupaciones. Los nombres de los senores Chalbaud y Camina deben inscribirse entre los proceres que dedicaron sus actividades, de manera ejemplar, al servicio del pais.

Bilbao era entonces, y sigue siendo hoy a pesar de sus actuales administradores, centro economico de Euzkadi y puerto natural del Norte de la Peninsula. Es pues logico que sea centro ferroviario. Y como forzosa secuela de tal condicion, es obligado el que sus tecnicos y hombres representativos de preocupen del hecho.

Sin animo de hacer propuestas que, hoy, serian inverosimiles, queremos recordar lo que fue la vida y actividad de aquella Junta de Ferrocarriles de Vizcaya, como centro del territorio vasco en el orden economico. Fue proyectado el ferrocarril de Bilbao a Trespaderne, para empalmar con el de Santander-Burgos. La mera propuesta costo una protesta violenta de Burgos. Ya es sabido que, en frase de un publicista de la epoca, la tesis fundamental de todas las actividades de Burgos en la materia se encierra en el principio de que "todos los ferrocarriles de Espana deben pasar por Burgos". El ferrocarril de Vitoria fue estudiado en trazo directo y por construccion del ferrocarril de Izarra, formula esta ultima que estuvo muy a punto de ser realizada. Hacia el oriente, el sistema ferroviario del interland de Bilbao se completaba con dos lineas. Una de ellas la de Bilbao-Barcelona, completada con los tramos pendientes de Izarra a Vitoria, Sanguesa a La Pena y Huesca a Monzon, con lo cual se establecia la linea

las instalaciones y servicios no tengan, y mucho, que desear. Da verguenza pasar la frontera, dejar los ferrocarriles franceses, limpios, aseados, nuevos, bien cuidados, que llegan a la hora en punto, para encontrarse con los ferrocarriles peninsulares, sucios, viejos, desastrosos, que llegan siempte con ~~gran~~ retardo. Seria de desear que los poderes autonomos, a los cuales iran a parar estos ferrpcarriles llamados de interes regional, hagan de ellos lo que deben ser: lo que el pais penso que fueran cuando se construyeron.

Los ferrocarriles de ~~Santander a Bilbao~~ Bilbao a Santander y Luchana a La Robla y Leon, estan aun explotados, a diferencia de los anteriores, con traccion de vapor. Podrian ser mejorados, tanto en sus instalaciones fijas como en su traccion, para aumentar las comodidades de los viajeros y su capacidad de trafico.

Si las leyes en Espana tuvieran la aplicacion real correspondiente al texto de sus disposiciones, la ~~ley~~ de 27 de Julio de 1953 dictada para "Mejora y Ayuda a los ferrocarriles de via extrecha", pone al alcance de las Companias concesionarias una nueva formula financiera muy favorable para poder realizar adquisiciones de material y nuevas instalaciones, todo ello "en determinadas condiciones" cuya apreciacion compete al propio Gobierno. De ser aplicada aquella ley con honradez, todos los ferrocarriles de via extrecha de Vizcaya podran mejorar su parque de traccion, electrica o diessel, merced a concursos abiertos por el Ministerio de Obras Publicas para adquisicion de locomotoras y automotores de ambos sistemas. Las cuatro companias vizcainas han solicitado del Ministerio de Obras Publicas la adjudicacion de locomotoras o automotores electricos o diessel, ~~para~~ de tal manera que, si aquella disposicion es ~~aplicada~~ sensatada y los concursos sirven para algo, en un plazo prudencial todas aquellas lineas habran mejorado su parque tractor. Y en verdad que lo necesitan.

Esto en cuanto se refiere a Vizcaya. Asi como antes hemos podido generalizar, al tratar del ferrocarril de Izarra a Alava y Navarra, en cuanto a los ferrocarriles de via extrecha y ~~refiriendonos~~ con relacion a esta ultima podemos decir que, Navarra vio llegar el presente regimen teniendo en funcion los ferrocarriles de via extrecha de Pamplona a San Sebastian (El Plazaola), de Pamplona a Sanguesa (El Irati) y de Elizondo a Irun (El Bidadoa). Los tres han dejado de existir como ferrocarriles en explotacion.

Problemas ferroviarios de la linea extrecha

Entre las mejoras que estos ferrocarriles podrian tener aplicandose la ley antes citada se encuentran las que siguen:

1.- Supresion del retroceso de la Estacion de las Arenas del ferrocarril de Bilbao a Plencia. Su realizacion esta en curso muy avanzado. ~~y al parecer, proxima.~~

2.- Equipar los muelles de la darsena de Lamiaco con via metrica para los transportes de mercancias del puerto hacia Durango y viceversa.

3.- Terminacion de la doble via de Bilbao a Amorebieta continuandola ~~y continuarla~~ hasta Durango.

4.- Nueva senalizacion y enclavamientos en las estaciones del f.c. de Bilbao a Santander, instalacion del moderno sistema de regulacion de circulaciones C.T.C. en dicho ferrocarril y modernizacion de sus coches de viajeros y vagones.

5.- Reconstruccion y mejora del muelle de Luchana sobre la ria de Bilbao de la Compania de los Ferrocarriles de La Robla.

~~Pero~~ Los ferrocarriles pasan no obstante por mal momento. No hay material preciso para los servicios, ni carriles, ni accesorios de via en cantidad suficiente. Faltan igualmante chapa, perfiles laminados y redondos para conservar el material movil y tractor, cobre, estano, bronces y otros ~~materiales~~

metales indispensables para la reparacion de las calderas, lineas aereas y motores de traccion, céjinetes de rodadura para locomotoras, coches de viajeros y vagones, etc.etc. En el mercado espanol, decia un tecnico dedicado a estas atenciones "no hay nada de nada". Y esto, que no es exacto, para dicho en ~~pero como~~ caricatura no esta mal.

Como conclusiones diremos que, la gran empresa actual, en realizacion muy avanzada, es la electrificacion del ferrocarril Bilbao a Miranda. La segunda aspiracion debe ser la construccion del ferrocaril de Izarra, y esto como vizcainos y como vascos. Y por ultimo la realizacion de todos los proyectos parciales que hemos relacionado, que en conjunto constituyen una mejora de calidad.

Hoy por hoy, mientras otro regimen y otros poderes no gobierneh el pais no podemos pensar en otra cosa. El dia en que aquel momento llegue, sin duda que volveremos a mirar al horizonte con mayor ambicion. Bilbao tiene el deber de ejercer el puesto de primer gestor economico de la vida vasca y debe estar dispuesto a cumplir con aquel deber, que le han atribuido la la geografia, la raza, la historia y la realidad economica.

Bilbao Agosto 1956

Galo Gomez de Segura

Servicio 3

DELEGACION PROVINCIAL DE SINDICATOS

VIZCAYA

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL

Ponencia: LAS COMUNICACIONES POR FERROCARRIL

Ponente: D. JOAQUIN OQUIÑENA ZAPATER
D. JOAQUIN AQUIÑENA LAPATER
DIRECTOR DEL FERROCARRIL DE SANTANDER A BILBAO

Bilbao, 1956

«LAS COMUNICACIONES POR FERROCARRIL»

Aunque parezca extraño, resulta hoy difícil tratar de las comunicaciones ferroviarias de Vizcaya. Tan conocido es el tema que cualquier cosa que se diga sobre él quedará sin duda muy por bajo de su gran importancia y de lo que todos los vizcaínos esperan, por haber constituído una de sus primordiales preocupaciones desde fines del siglo XIX.

La propia existencia y la actividad desarrollada por la «Comisión de Comunicaciones de Vizcaya», es la mejor prueba de esa constante preocupación de la Provincia entera por mejorar y ampliar sus comunicaciones ferroviarias.

Por ello, la afirmación con que iniciamos estas líneas es paradógicamente cierta, por lo difícil que es tratar adecuadamente un tema tan archisabido.

Antes de entrar en materia hemos de hacer una breve exposición del plan a seguir y de los motivos fundamentales que aconsejan dicho Plan. Trataremos separadamente de los ferrocarriles de vía ancha o normal y de los de vía estrecha. Pero esta discreminación no nace solamente de la diferencia de ancho, aunque ella tenga por sí misma una importancia técnica considerable.

Existe una razón más importante aún que el distinto ancho de vía; nos referimos al régimen legal de propiedad y de explotación. Toda la red ferroviaria de ancho normal pertenece al Estado; mientras la red de vía métrica pertenece y es explotada por Compañías o Empresas privadas. Y así, la mejora y ampliación de las comunicaciones ferroviaria de Vizcaya, independientemente de los problemas técnicos que son común denominador de ambas Redes, plantean problemas de orden administrativo, financiero y fiscal que las diferencian completamente y que tienen considerable y decisiva influencia en la solución de los problemas técnicos y económicos, que son —al fin— los que cuentan para la más perfecta solución de los problemas ferroviarios de Vizcaya.

RED DE VIA DE ANCHO NORMAL.

Todos sabemos que la RENFE administra estos ferrocarriles que pertenecen al Estado Español, y que el Estado tiene un Plan de Ferrocarriles, cuya ejecución se va desarrollando a ritmo muy lento por falta, o mejor, por escasez de la dotación de la partida que el presupuesto del Estado dedica a nuevas construcciones.

Es primordial, por consiguiente, si se quiere contar con alguna probabilidad de éxito, dosificar o sistematizar por un orden de preferencia el conjunto de obras de mejora de la Red ferroviaria que necesita Vizcaya, y que pasamos a enumerar.

1.º—*Ramal de IZARRA a VITORIA (ALI)*. Tendrá unos 18 kms. y acortará en 50 la actual «distancia» desde Bilbao a Vitoria, vía Miranda, que con la construcción de dicho ramal quedará reducida a unos 85 kms. Y si se tiene en cuenta la proximidad de la inauguración de la tracción eléctrica en la línea Bilbao-Miranda se comprenden las enormes ventajas que reportará a Vizcaya, Alava y Navarra, entre las cuales quedarán muy mejoradas las comunicaciones ferrovarias.

Para Vizcaya, la construcción del ramal Izarra-Vitoria es de gran interés, ya que el acortamiento del recorrido ferroviario de Bilbao a Vitoria, facilitará la salida de sus productos industriales y los que son importados por el puerto, hacia las zonas Alavesa y Navarra.

Para Alava tiene aún mayor importancia, pues el acortamiento ferroviario favorecerá la instalación en ella de industrias de transformación, a base de las primeras materias siderúrgicas, químicas, etc., traídas desde Bilbao, contribuyendo grandemente a la solución del problema demográfico y de trabajo de toda la zona media alavesa, desde Murguía hasta la raya de Navarra, con Vitoria casi en el centro. También es digno de tenerse en cuenta que el acortamiento, por el ramal Izarra-Vitoria, acercaría muy sensiblemente la zona alavesa Llodio-Amurrio a su capital foral, reforzando sin duda los lazos sentimentales entre todos los alaveses.

También Navarra, desde Olazagutia hasta Pamplona y Tafalla se beneficiarían en gran escala al construírse el magnífico «atajo» que será el tantas veces citado ramal Izarra-Vitoria. Tanto la naciente industria de la zona de Pamplona, para la obtención de sus materias primas de lingote de hierro y acero y otras, como toda la zona afectada de Navarra, para la exportación a Vizcaya de sus productos agrícolas, se verían ampliamente favorecidas, creando, seguramente, un gran movimiento de mercancías y viajeros en ambos sentidos, con favorables repercusiones económicas para ambas provincias.

Para dar una idea aproximada de las ventajas del ramal Izarra-Vitoria basta decir que, una vez establecida la tracción eléctrica entre Bilbao e Izarra, se podrá realizar el viaje entre Vitoria y Bilbao en un tiempo inferior a las dos horas.

Finalmente se hace preciso aclarar que la unión de Vitoria a Bilbao, por el Izarra-Vitoria, no impide ni perjudicaría en nada a la construción de una auto-pista Vitoria Bilbao, si bien creemos que una verdadera autopista sería muchísimo más costosa que la unión ferroviaria que propugnamos.

En resumen, es preciso tomar urgentemente nuevo contacto con las Autoridades y Fuerzas económicas de Alava y Navarra para llegar en el menor plazo posible a un acuerdo firme entre aquellas provincias y Vizcaya, y obtener en Madrid la rápida construcción de este ramal Izarra-Vitoria.

2.º—El complemento de las líneas ferroviarias de vía normal de Vizcaya, clasificadas por su orden de urgencia, son a nuestro juicio, entender:

a) LA ESTACION PORTUARIA DE MERCANCIAS DE LA VEGA DE SAN MAMES

El proyecto fué aprobado por O. M. de 30 de octubre en 1951, y se hallan ya expropiados todos los terrenos necesarios.

Por otra parte, la Junta de Obras del Puerto ha construído ya la rampa de acceso para vehículos, que entrará en servicio, sin duda, en breve plazo.

Falta ahora, solamente, la instalación de vías y construcción de muelles y de algún edificio de servicios.

Esta Estación es un elemento importante para el futuro desarrollo del puerto de Bilbao, como estación de tránsito hacia el interior de la Península.

b) ESTACION DE CLASIFICACION DE BASAURI

Está también aprobado su Proyecto (O. M. de de agosto de 1949) y se están terminando los expedientes de expropiación forzosa.

Debe ser construída también a corto plazo.

c) EL TUNEL DE ENLACE DIRECTO DE LA LINEA CASTEJON-BILBAO CON LA BILBAO-ABANDO A PORTUGALETE

El Proyecto de este ENLACE DIRECTO fué presentado en la Dirección General de Ferrocarriles en febrero de 1953, y se tramita actualmente su aprobación.

Con este Enlace, el Puerto y la margen izquierda del Nervión quedarán directamente comunicados con el interior de la Península evitando el retroceso en la Estación de Bilbao-Abando y el embotellamiento de vagones en la misma.

d) El paso de la vía normal a la margen derecha para servicio de los nuevos muelles de atraque del Canal de Deusto, cuyas obras llevan un ritmo de construcción bastante rápido.

e) Queremos recoger también aquí el ARETA-TRESPADERNE, cuya realización tendría sobre todo un carácter complementario de la actual línea Bilbao-Miranda, para cuando ésta esté saturada, sin contar que en la tramitación de su expediente administrativo, fué calificado de Ferrocarril estratégico. Creemos que, incluso, fué ordenada la subasta del primer trozo.

3.º—Antes de terminar con la vía normal queremos hacer referencia al Ferrocarril Bilbao-Portugalete.

Este Ferrocarril tiene un doble carácter. Su tráfico de mercancías es considerable por servir de enlace obligado en los transportes del Puerto y de la Industria pesada con el interior de la Península, pero además tiene un tráfico de viajeros de enorme importancia. Su carácter de Ferrocarril Suburbano, con frecuencias de trenes cada 20 minutos, y con un tráfico de viajeros constantemente en aumento, requiere una modernización a fondo; vía, señalización y enclavamientos, cierre de estaciones y apeaderos y material móvil. Solamente así este Ferrocarril podrá hacer frente a su tráfico siempre creciente. La RENFE debe incluírlo en sus programas de reconstrucción.

RERROCARRILES DE VIA ESTRECHA.

Ya hemos indicado anteriormente que el Régimen Legal de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en Vizcaya es completamente distinto del de la vía normal. Pertenecen aquellos a *cuatro* Empresas privadas, con capital vizcaíno en casi su totalidad, que en conjunto alcanza la cifra de 260 millones de pesetas en acciones. Habremos de citar también aquí el Ferrocarril Amorebieta-Pedernales-Bermeo, que está explotado directamente por el Estado.

De los Ferrocarriles de Vía Estrecha las líneas de Bilbao a San Sebastián y las de Bilbao a Plencia, Luchana-Munguía y Bilbao-Lezama, pertenecen respectivamente a las Compañías de «Ferrocarriles Vascongados» y «Ferrocarriles y Transportes Suburbanos de Bilbao, S. A.», todas ellas con tracción eléctrica, y se hallan a un nivel técnico comparable al de las buenas redes europeas, tanto en su material móvil como en sus intalaciones fijas.

Las recientes electrificaciones de Luchana a Munguía y Bilbao a Lezama, y la instalación del bloqueo automático de vía de la línea Bilbao-Algorta de «FF CC. Suburbanos de Bilbao», y la construcción de la doble vía de Bilbao a Amorebieta de los «Ferrocarriles Vascongados», son buena muestra del afán y empuje de dichas Empresas.

Por otra parte, las líneas ferroviarias de Bilbao a Santander y de Luchana a La Robla, explotadas aún con tracción de vapor, podrían ser mejoradas —en su conjunto—

tanto en lo que se refiere a tracción como a sus instalaciones fijas, para aumentar sus respectivas capacidades de tráfico y la comodidad de sus trenes de viajeros.

La Ley de 27 de julio de 1953 para «Mejora y Ayuda a los Ferrocarriles de vía estrecha» ha puesto al alcance de las Compañías Concesionarias una nueva fórmula financiera muy favorable para poder realizar adquisiciones de material y nuevas instalaciones, en *determinadas condiciones*. Gracias a ella, todos los Ferrocarriles de Vía Estrecha de Vizcaya podrán mejorar su parque de tracción, sea eléctrica o «Diesel», merced a sendos «concursos» abiertos por el Ministerio de Obras Públicas para adquisición de locomotoras y automotores de ambos sistemas. Las cuatro Compañías de Vizcaya han solicitado del Ministerio de Obras Públicas, o van a solicitar, la adjudicación de locomotoras o automotores eléctricos o «Diesel», por lo que podemos esperar que, en un plazo prudencial, todas ellas habrán mejorado notablemente su parque tractor.

MEJORA DE INSTALACIONES EN LA VIA ESTRECHA.

Acogiéndose a la Ley antes citada, es de esperar que se puedan mejorar las instalaciones fijas de las líneas de vía métrica.

Así por ejemplo, y además de las mejoras ya realizadas o en curso de ejecución por «Suburbanos de Bilbao» y «Ferrocarriles Vascongados», podríamos citar:

1.º—Supresión del retroceso de la Estación de «Las Arenas» del Ferrocarril de Bilbao a Plencia, cuya realización está ya próxima.

2.º—Equipar los muelles de la Dársena de Lamiaco con vía métrica para los transportes de mercancías del Puerto hacia Durango-Eibar y viceversa.

3.º—Terminación de la doble vía de Bilbao a Amorebieta de «Ferrocarriles Vascongados» y continuación de la misma hasta Durango.

4.º—Nueva señalización y enclavamientos en las Estaciones del «F. C. de Santander a Bilbao»; instalación del moderno sistema de regulación de circulaciones, «C. T. C.», en dicho Ferrocarril, y modernización de su parque de coches de viajeros y vagones.

5.º—Reconstrucción y mejora del muelle de Luchana, sobre la Ría de Bilbao, de la «Compañía de los Ferrocarriles de La Robla».

No relacionamos otros proyectos, en cartera, de las Compañías Concesionarias de Vizcaya, porque abarcan un gran número de pequeñas mejoras que, en conjunto, constituirían una sensible mejora de las comunicaciones ferroviarias de Vizcaya.

GRAVES PROBLEMAS DEL MOMENTO EN LA VIA ESTRECHA.

Si la preocupación de las Compañías Concesionarias de Vizcaya por mejorar sus servicios es constante, creemos nuestro deber hacer notar muy especialmente que las dificultades que las Compañías Ferroviarias encuentran no se circunscriben a los problemas de mejorar sus instalaciones y parques, sino también al simple mantenimiento y conservación de los establecimientos actuales.

Es preciso que el público sepa y conozca las enormes energías que hay que desplegar para obtener los materiales necesarios para la simple conservación de nuestros

medios en servicio: El obtener carriles y accesorios de vía, en cantidad suficiente, es empresa muy difícil, a pesar de estar en el mayor centro productor de España. Obtener chapa, perfiles laminados y redondos para conservar el material móvil y tractor tiene aún mayores dificultades; pero el adquirir cobre, estaño, bronces y otros metales indispensables para la reparación de calderas, líneas aéreas y motores de tracción, cojinetes de rodadura para locomotoras, coches de viajeros y vagones, etc., etc.; esto, sobrepasa todos los límites imaginables. Y estas enormes dificultades no existieran, o pudieran reducirse, podría ser deficiencias existentes en el material móvil de los Ferrocarriles de Vía Estrecha.

Es preciso también hacer saber al público que si estas ficultades son causa, en la mayoría de los casos, de las aumentada sensiblemente la eficiencia y calidad de los servicios de comunicación con Guipúzcoa, León y Santander.

Podemos afirmar asimismo que las Compañías Ferroviarias de Vía Estrecha en Vizcaya, se han preocupado constantemente y continúan en su labor de mejora de sus establecimientos y servicios con la vista puesta en el servicio público que les está encomendado por sus Concesiones que resulta en una labor en pro del engrandecimiento de las Provincias servidas por sus Ferrocarriles, y en definitiva, de España entera.

CONCLUSIONES

Como resumen de esta Ponencia sobre las «Comunicaciones ferroviarias de Vizcaya», debemos señalar:

1.º—Es de primordial necesidad la inmediata construcción del ramal de Izarra a Vitoria. Tenemos el convencimiento de que Vizcaya y Alava prestarán su apoyo moral y económico, en forma igual o similar a la empleada para la electrificación Bilbao-Miranda que tan calurosamente elogió el Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas.

2.º—Para complementar adecuadamente la electrificación de Bilbao-Miranda, es preciso construir:

a) La Estación Portuaria de la Vega de San Mamés.
b) La Estación de Clasificación de Basauri.
c) El «Enlace Directo de la línea Castejón-Bilbao con la de Bilbao-Abando a Portugalete (Olaveaga)», para establecer los tresnes mercancías directos desde el Puerto al interior de la Península y viceversa.

3.º—Modernización de las intalaciones y material tractor y móvil de la línea Bilbao-Portugalete.

4.º—Impulsar la aprobación del Proyecto de paso de la vía ancha a la margen derecha de la ría, especialmente a los muelles del Canal de Deusto.

5.º—Apoyar a las Compañías de Ferrocarriles de Vía Estrecha en sus planes de ampliación y mejora.

6.º—Apoyar asimismo a estas Compañías cerca de las Autoridades competentes para lograr y obtener los materiales siderúrgicos y de otras clases y puedan, así, mantener en buenas condiciones sus establecimientos actuales.

Bilbao, Marzo de 1956.

Comunicación del Interior.

CONGRESO MUNDIAL VASCO

SECCION ECONOMICA nº 26

EL CREDITO
Comunicación

Jesus de Uribe. (pseudónimo.)
Licenciado en Ciencias Económicas.

Reproducimos la comunicación del Sr. Irujo y las mías.

EL CREDITO

Comunicacion al Congreso Mundial Vasco

Jesus de Uribe

El credito es la traduccion a la esfera practica de la solvencia economica y de la seriedad comercial de un individuo como de un pais. Cuesta tanto el adquirirlo como es facil perderlo. Las ideas generales sobre el tema nos extenderian demasiado. Vamos pues a reducirnos a algunos extremos concretos: el credito a la industria, el Banco de credito industrial y la Banca privada. Nuestra preocupacion es vasca, pero las cifras que manejamos se referiran a Vizcaya, siguiendo el trabajo elaborado por el Banco de Bilbao, con solvencia y honestidad, aunque incompleto y silenciando extremos de trascendencia.

Credito a la industria

Puede ser a corto y a largo plazo. El primero, de caracter comercial corriente, constituye la operacion mas tipica de la banca privada. El segundo es una forma de financiacion de las instituciones crediticias especializadas o el producto de emisiones de obligaciones ofrecidas al mercado. La industria puede pues financiarse, o por sus propios recursos o con fondos agenos, procedentes, ora del ahorro privado logrado al traves de una emision de obligaciones, o de las instituciones de credito en sus dos modalidades relacionadas, a corto o largo plazo, concertadas con la banca privada o las instituciones de financiacion especializadas.

Esta es la regla general, en vigor en las economias bien ordenadas. Como la espanola no pertenece a este genero de economias, aquel principio, no obstante su ortodoxia, queda de lado, para que en las

aplicaciones practicas campean todas las habilidades imaginables. Asi de siempre conocidas
sucede que la banca, olvidando su papel de regular creditos a corto plazo, se dedica a recolectar fondos en el mercado del ahorro para financiar industrias con creditos a largo plazo, excusando su licencia en la falta de recursos financieros y fuertemente acuciada demanda de inversiones.

?La economia general del pais encuadrado dentro de los limites del Estado espanol, esencialmente es agricola, como lo dice la tradicion y lo repiten, dentro y fuera de Espana tratadistas y profesores? ?Puede afirmarse, ~~con frase manida~~, que la Agricultura es en Espana "la primera ocupacion y la fuente mas importante de la renta nacional"? Quedan estas formuladas preguntas y seguimos discurriendo sobre el tema./La agricultura es, dejando sentados algunos principios. El Estado espanol no encuadra hoy, la economia basica. un pais industralizado. Mas del cincuenta por ciento de la poblacion peninsular vive de la agricultura. Las cosechas constituyen un factor decisivo de su economia. Una buena cosecha hace subir en muchos miles de millones de pesetas la renta nacional, en igual proporcion que una mala cosecha la hace descender. La industrializacion avanza en Espana pero lo hace a paso de tortuga, de fracaso y con desvios notorios, que ponen en riesgo los planes trazados y los objetivos propuestos.

El Consejo de Economia Nacional afirma que el indice de crecimiento industrial, tomando como Base 100 el ano 1929, fue para el ~~ano~~ 1955 de 217, mientras que el mismo indice, referido a actividades agricolas dio el 85. Esos numeros son harto elocuentes, aunque su confeccion tal vez no sea todo lo honesta que debiera, porque el Consejo de Economia Nacional es un organismo gubernativo que con el actual regimen carece de libertad para oponerse al criterio impuesto por el Poder publico imperante, no obstanta hallarse integrado por economistas que conocen bien su oficio y el pais.

Con arreglo al criterio politico dominante, impuesto desde el Gobierno y aceptado por los centros economicos, incluso por la banca pri-

vada, Espana, economicamente considerada, es un pais que conserva caracteristicas de pueblo agricola puesto en trance de industrializacion. Desde luego, la produccion agricola expresada en cifras/ se ha igualado sensiblemente con la industrial. Esta situacion de evolucion economica/determina como consecuencia logica la falta de disponibilidades. El problema se dio de alta con motivo de la guerra mundial de 1914-1918. La pobreza del suelo espanol no permitio que la evolucion se desarrollara con ritmo acelerado, pero la paz le ofrecio marco adecuado para un avance de gran estimacion. El colapso impuesto al pais por la guerra civil perturbo profundamente aquel desarrollo y el sistema economico aplicado desde el Poder con posterioridad ha trocado aquella perturbacion en caos, regido por el arbitrio, ante el cual escapan todas las normas economicas y reglas de buen sentido. El abandono incalificable de la agricultura ha sido acompanado del delirio de lo colosal que escuela de todos los regimenes dictatoriales. Y nos hallamos en situacion de tal manera confusa y perturbada, que las propias consecuencias economicas derivadas de las ayudas la dimanante extraordinarias, como por ejemplo de los convenios con Norteamerica, se presentan a los ojos del economista sin que este pueda garantizar en la mayor parte de los casos consecuencias favorables de sus aplicaciones.

La necesidad de productos industriales es apremiante en todos los ordenes, tan apremiante como insatisfecha. Cuando un industrial espanol se acerca a los expositores de nuevas marcas de produccion, estos le dicen con toda claridad que no estan alli para perder el tiempo, constandoles que la economia espanola es incapaz de honrar el compromiso que los industriales pudieran proponerle. Porque, a aquellos clamores, cuyo eco llena el ambito economico peninsular, se unen los que reclaman con imperio justo la reconstruccion de las ruinas de la guerra, exigida con apremio por el pais, y la renovacion del utillaje de la industria, que es de todo punto indispensable. Estas tres demandas son clamores en el desierto y se

pierden en el vacio mas irresponsable y en la demagogia mas inmoral. El Estado construye "la universidad mayor", "el mas grande edificio de Europa", "la torre civil mas alta del continente", "el cementerio mas impresionante". Espana es un conjunto de escoriales huecos. Fuera de ellos siguen viviendo como pueden pelafustranes, ganapanes y mangantes. Y que nadie pida cuentas al Ministro de donde obtiene los fondos y que a nadie se le ocurra vigilar su empleo. El imperio de lo "colosal"ha sustituido a todos los restantes misterios. Las divisas de que se dispone hay que emplearlas en algo espectacular que rinda efectos propagandisticos. El abono arrojado en los surcos no lo ven los turistas. Uno de los botones de muestra mas expresivos lo da la prensa. El Gobernador de Asturias, Don Francisco Labadie Otermin, publico en los diarios de Oviedo una nota en la que da cuenta de haber denunciado al Juez de Instruccion de Pola de Laviana el hecho de que haya habido necesidad de desaoljar de sus viviendas a 18 familias de mineros de Pando (La Felguera), porque aquellas 18 viviendas, construidas hace seis anos, estaban en estado ruinoso, tan avanzado que, corrian peligro las vidas de sus ocupantes. Una publicacion, que no ve la luz en Espana, daba esta noticia bajo el titulo de "Mas viviendas para seis anos", al relacionar la inauguracion de viviendas hecha por el General Franco en Madrid para conmemorar el XX aniversario del alzamiento de 18 de Julio. Eso es lo que entiende quien, desde fuera de Espana, ha escucha los encendidos discursos que presentan el fantastico plan de industrializacion, sabiendo que la agricultura, que es la industria base, languidece porque desde que se instauto el presente regimen, el Gobierno "decreto" que Espana debe industrializarse, y que la renta industrial debe superar a la agricola.

Pero tratemos de Vizcaya. Su renta anual puede estimarse en mas de 10.000 millones de pesetas. Es notoriamente insuficiente para su desarrollo.

Con ese dinero no es posible financiar el proceso industrial de la economia vizcaina. Sus necesidades son mucho mayores. Se hace preciso estimular la tendencia al ahorro inversionista, sin que las medidas adoptadas para ello deriven en inflacion. El problema no es facil y las posibilidades del ahorro son a todas luces insuficientes. El Estado, la banca y toda clase de instituciones de credito deben emplear a fondo sus recursos para financiar la eclosion industrial de Vizcaya. Porque ello responde a una realidad economica, no a un sentido demagogico y propagandista. ¿Es eso lo que sucede? Veamoslo.

El Instituto Nacional de Industria se creo el 25 de Septiembre de 1941 con el fin de propulsar y financiar las industrias quw no ofrecieran los necesarios estimulos a la iniciativa privada o que por su envergadura habrian de necesitar apoyo estatal. Actualmente es una especie de Estado dentro del Estado, un pulpo monstruoso cuyos tentaculos llegan a todas partes, que hace la competencia, cubierto por su condicion estatal, a la industria privada. El I.N.I., si continua unos cuantos años mas, dejara la economia espanola en disposicion de que pueda ser sovietizada, sin otro esfuerzo que el de cambiar el yugo y las flechas por la hoz y el martillo. El 31 de Diciembre de 1955 el I.N.I. manejaba 13.000 millones de pesetas. Su capital fundacional fue de 50 millones. Del examen de los ultimos balances se deduce que sus inversiones, casi en su totalidad, se refieren a participaciones mayoritarias, sistema de gobierno y gestion que es su preferido. Si el actual regimen politico continuara vigente en Espana diez anos mas, todas las grandes industrias habrian sido puestas en el dilema de colapsar o entregarse al I.N.I.

Banco de Credito Industrial

Es un Banco oficial, creado por Ley de Marzo de 1917, con finalidad de conceder prestamos en efectivo y facilitar la prorroga de creditos industriales, en las formas siguientes:

1.- Instalacion de nuevas industrias, ampliacion o modificacion de las existentes.

2.- Adquisicion de primeras materias y elementos de produccion.

3.- Consolidacion de deudas industriales.

4.- Operaciones sobre "warrants".

5.- Anticipos para capital de movimiento en operaciones no superiores a dos anos de duracion.

6.- Anticipos sobre primas de construccion naval, certificaciones de obras y contratos del Estado o de empresas intervenidas.

7.- Anticipos y prestamos para exposiciones de caracter internacional.

El importe del prestamo no debe exceder del cincuenta por ciento del capital invertido en la empresa, los intereses los fija el Ministerio de Hacienda y la garantia de los prestamos es la hipotecaria.

El capital del Banco asciende a 400 millones de pesetas, habiendose desembolsado 250 millones. El 31 de Diciembre de 1954 tenia prestados 1.823 millones.

La banca privada

Actua de diversas maneras. Ya lo hemos dicho antes.

Los creditos de prefinanciacion, el descuento, otras modalidades crediticias, el lanzamiento de emisiones y la suscripcion de titulos, constituyen los medios mas tipicos de esta intervencion. El prestigio del

banco, la vinculacion y confianza hacia el de sus clientes, y el conocimiento que tenga del caracter de las finanzas de estos, son factores con frecuencia decisivos para asegurar el exito de una operacion. El seguro otorgado a las emisiones por un banco lleva tranquilidad a la empresa. Y la participacion del Banco en el capital de las empresas, constituye no pocas veces una especie de aval de las mismas, consolidando su credito.

La banca vive en la industria y esta se apoya en la banca. Varias formas de participacion son: cubrir las necesidades de caja, sostener ciclos productivos, comercializar los productos, y algunas mas que pueden cubrirse bajo la denominacion de "credito". Otros Apoyos indirectos son: el credito con garantia de valores, la activacion del mercado de capitales y el deposito de titulos.

Los recursos de la banca vizcaina el 31 de Diciembre de 1955 ascendian a 21.998,9 millones de pesetas, a los que pueden anadirse los obtenidos como creditos del Banco de Espana que rebasan los 3.275 millones.

La cartera de efectos ascendia en la misma fecha a 9.032 millones, con inclusion de las dos operaciones de descuento de papel comercial y financiero. El primero se realiza con frecuencia a las propias industrias constituyendo el necesario instrumento para la comercializacion de sus productos. El capitulo de creditos totaliza 3.841 millones de pesetas. Las acciones y obligaciones en cartera suman un saldo de 2.834 millones.

Las disponibilidades de 1955 suman 25.609 millones, distribuidos asi:

Fondos publicos	14.044
Obligaciones Ayuntamientos y J.O.P.	474
Banco Hipotecario y Credito Local	2.215
Obligaciones	3.004
Acciones	5.872
Total ...	25.609

De los 3.004 millones de pesetas emitidos en Obligaciones, la Banca vizcaina ha intervenido en emisiones que totalizaban 2.497 millones, esto es, un 83,12 p%.

Los porcentajes de los seis ultimos anos han sido:

	Total	Bancos locales	%
1955	3.044	2.497	83,12
1954	2.404	1.092	45,42
1953	2.314	1.037	44,81
1952	709	385	54,30
1951	725	322	44,41
1950	723	462	63,90

No se incluyen en estas cifras las emisiones de organismos administrativos ni las cedulas del Banco Hipotecario y Credito Industrial.

Los creditos sobre valores otorgados por la Banca vizcaina son:

1950	584,4
1951	642,1
1952	786,3
1953	890,2
1954	865,9
1955	900,6

La Camara de Compensacion de Bilbao arroja las siguientes cifras:

1950	22.676,1
1951	30.831,4
1952	37.016,6
1953	37.498,7
1954	44.001,2
1955	53.301,6

Credito al consumo

Las posibilidades de aumentar la capacidad del consumidor o adaptarlo a las condiciones de la oferta tienen importancia para la industria en relacion con productos de precio demasiado elevado para su pago en una sola vez. El industrial se ve en el caso de ofrecer al comprador facilidades, que el Banco le presta.

El problema es universal. El Federal Reserve de Norteamerica en la Ley 22 contiene reglas tendentes a evitar la opresion del deudor y a garantizar el credito, con establecimiento de un pago inicial minimo por el comprador, senalamiento de la cifra maxima de 5.000 dolares para acogerse a las ventajas del sistema, prohibicion de conceder credito para el pago inicial, y prohibicion de que los plazos posteriores sean superiores a los anteriores. El plazo maximo no rebasara de 15 meses para creditos inferiores a 1.000 dolares ni de 18 para los mayores de esa cifra. En Francia pueden ser objeto de credito a plazos bancarios: automoviles, bienes de equipo profesional, de artesania o agricolas, material para la instalacion familiar o su renovacion, motocicletas, bicicletas y velomotores, muebles, pianos y articulos de calefaccion. Todos los articulos, menos los automoviles, deben ser nuevos. En Vizcaya es cada dia mayor el uso que se hace del credito al consumo, y es la Banca la que finanza tales operaciones.

Por fortuna no es la Banca vasca la mas afectada por el abuso de las negociaciones de creditos en blanco. Pero existen Bancos en Espana que, si fueran obligados a liquidar sus efectivos, tendrian que ir a la quiebra por el volumen increible de letras de cambio giradas en blanco, cuyo peloteo oculta la verdadera naturaleza de tan abusiva operacion.

En cambio la Banca vasca resulta perjudicada por el actual statu qual bancario sobre instalacion de nuevas sucursales, que requeriria de ~~mayor~~

elasticidad que les permitiera una mayor expansion. Son no pocas veces aquellos bancos a los que antes aludimos, con carteras averiadas, los que, por hallarse establecidos recientemente, impiden en virtud del statu quo bancario el establecimiento de nuevas sucursales.

Damos para terminar unos numeros de los balances de la Banca vizcaina expresivos de su potencialidad.

	Pasivo-clientes	Inversiones	Cartera de valores	acciones y obligacio
1950	9.062.734.000	6.610.481.000	4.863.864.000	720,0
1951	11.289.759.000	7.795.922.000	5.387.622.000	1.157,7
1952	13.195.905.000	9.358.436.000	6.484.987.000	474,8
1953	15.256.471.000	10.155.329.000	7.394.595.000	948,8
1954	17.222.889.000	11.107.713.000	8.131.327.000	1.288,7
1955	20.307.255.000	12.873.745.000	9.917.338.000	1.268,4
				8.858,4 en total.

Bilbao y Julio de 1956

Jesus de Uribe

DELEGACION PROVINCIAL DE SINDICATOS

VIZCAYA

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL

Ponencia: EL CREDITO

Ponente:
BANCO DE BILBAO

Bilbao, 1956

EL CREDITO

Innumerables son los aspectos que el crédito ofrece.

La necesidad de escogitar aquellos que puedan ser más actuales, ya que la eficacia de la tarea encomendada radica en el estudio de problemas vivos, nos obliga a reducir a esta Ponencia a determinados puntos que consideramos del máximo interés actual.

El Crédito a la industria.

Muchas y muy variadas son las modalidades que se utilizan para poner a disposición de la industria, en forma de crédito, las disponibilidades que ella necesita en cada momento, para sus variados fines.

No obstante, todas ellas pueden quedar enmarcadas bajo dos grandes rúbricas generales: el crédito a corto y el crédito a largo plazo.

La primera, que abarca lo que pudiéramos llamar crédito de carácter comercial, en su sentido más amplio, o de tesorería o campaña, constituye la operación más típica de la banca privada, por cuanto ésta ha de sincronizar sus inversiones con la temporalidad de sus depósitos, esto es, de las obligaciones que frente a terceros tiene contraídas.

La segunda es una forma de financiación típica de aquellas Instituciones crediticias especializadas que, habiendo obtenido sus disponibilidades más a largo plazo acomodan tal situación deudora al período mayor que esta modalidad de crédito implica. Desde otro punto de vista, la atención del crédito a largo puede también obtenerse acudiendo al mercado de capitales y utilizando como instrumento jurídico-económico la emisión de obligaciones; procedimiento éste que se hace el más adecuado cuando el ahorro privado es lo suficientemente amplio para resolver, con su aporte, el problema de la financiación.

Podemos decir, por tanto, que la industria puede lograr la financiación de su progreso a través de dos ramas; en primer lugar con recursos propios (autofinanciación), es decir mediante la capitalización y reinversión de la propia productividad de la empresa; en segundo término con fondos ajenos; a su vez éstos pueden proceder, o bien del ahorro privado, acudiendo al público inversor (obligaciones), o bien de las Instituciones de crédito en sus dos modalidades; el crédito a corto o el a largo plazo, sean procedentes de la banca privada propiamnete dicha o de otras Instituciones de financiación.

No obstante lo dicho, este principio tradicional y de plena ortodoxia económica, no opera en aquellos países en los que las grandes necesidades de la industria se simultanean con los escasos recursos nacionales; España es uno de ellos.

En tal caso, y ante la ineludible necesidad de financiar la industrialización, uno de los elementos citados, la banca, ha de operar, tal vez hipertrofiando su función y saliendo de los límites que la sincronización de plazo entre activo y pasivo puede obligarle.

Para ello acude a modalidades que exceden de su función químicamente pura del crédito a corto plazo. Haciendo de colector del ahorro y de los sobrantes de tesorería, encauza estos medios de pago hacia la financiación industrial y atiende a actividades, haciéndolas nacer o ayudándolas, en manera que por otros caminos no hubieran podido surgir a luz.

Si nos referimos a nuestra patria, habremos de reconocer que se encuentra falta de recursos financieros y sobrada de necesidades de inversión.

Es un tópico generalmente admitido que nuestra nación es un país esencialmente agrícola. En el exterior, toda clase de publicaciones especializadas así lo afirman, señalando que la agricultura en España «es la principal ocupación y la fuente más importante de la renta nacional»; incluso en nuestra propia patria, muchos siguen pensando que España en un pueblo de agricultores, y considerando que nuestra industria constituye algo puramente supletorio, y quizás, circunstancial.

Sin embargo, tendremos que reconocer que tales conceptos son totalmente imprecisos y casi diríamos inexactos.

Estamos muy lejos de pensar que España es una nación industrializada, porque es cierto que más del cincuenta por ciento de nuestra población vive todavía de la agricultura; también lo es que el buen o mal estado geográfico-climatológico de nuestros campos es un factor decisivo de nuestra fisiología y pactología económica coyuntural; y aún diremos más como colofón de estas afirmaciones que una buena cosecha hace subir nuestra renta nacional en muchos miles de millones.

Pero también diremos que, la realidad nos demuestra que la industrialización de nuestro país avanza paso a paso.

Las últimas cifras publicadas por el Consejo de Economía Nacional indican que nuestro índice de crecimiento industrial (Base 1929-100) fué para el año 1955 de 217, mientras que el mismo índice, referido a actividades agrícolas, dió el 85; ello es lo suficientemente representativo para estimar la importancia relativa que, día a día, va teniendo la industria y la agricultura en nuestra patria.

Para ser exactos, pudiéramos describir económicamente a España como un país que, conservando aún ciertas características de pueblo agrícola, se halla en trance de una inmediata industrialización; también habrímos de decir que el valor de la producción industrial actual rebasa, o casi rebasa, el del agrícola.

Como consecuencia de tales situaciones, surge claramente el problema de la carencia de disponibilidades. Este problema es relativamnte reciente, datando su primer impulso de la primera Guerra Mundial; se ha hecho muchísimo más acuciante a partir del fin de nuestra Guerra de Liberación.

Es de evidencia palpitante que en la vida económica española, la necesidad corriente de productos industriales queda sin satisfacer, y si a ella acumulamos la exigida por la reconstrucción y la renovación y reutillamiento de nuestra industria, crean una mayor tensión de la demanda, en tal aspecto sin la posible contrapartida de oferta.

Si del plano nacional pasamos al de nuestra provincia, tema adecuado a la labor encomendada a este Consejo, diremos que en Vizcaya la necesidad y el problema es más apremiante.

Por su tradicional sentido, industrialmente Vizcaya se encuentra en la obligación y en la necesidad vital de ir adelante en este camino, y siente esta presión con verdadera urgencia. Aunque la renta industrial de Vizcaya puede estimarse en más de 10.000 millones de pesetas anuales —cifra considerable dentro del conjunto nacional— puede decirse, no obstante, que no ha sido suficiente,

en ningún momento, para financiar el proceso industrial que su economía pretende y quiere. Las necesidades son desproporcionadas con dicha renta; y, de otro lado, la espontaneidad en el ahorro que puede destinarse a tal género de inversiones, tiene un reducido sector y un escaso volumen para el programa que Vizcaya puede aportar al conjunto industrial de la economía nacional. Es de gran necesidad excitar esta tendencia al ahorro inversionista, sin que las medidas que puedan adoptarse deriven en una inflación; el problema no deja de ser difícil y complejo.

Ante esta necesidad que Vizcaya acusa presenciamos el panorama de que el Estado, la banca y toda clase de Instituciones de crédito hayan empleado a fondo sus recursos para financiar esta eclosión industrial, tan necesaria y pedida por la propia actividad económica de nuestra provincia. Los obstáculos, que en otras circunstancias hubieran parecido invencible, han sido superados, y, nos atrevemos a decir que en período relativamente corto miles de nuevas producciones han salido al mercado.

Generalizando el problema hay que observar que en esta lucha para superar las dificultades que el financiar la industrialización implica, el Estado ha tomado un papel activo; el Instituto Nacional de Industria y el Banco de Crédito Industrial han sido dos elementos clave en esta tarea, aunque no suficiene para resolver el problema que en ese terreno tiene España planteado.

El Instituto Nacional de Industria se creó el 25 de setiembre de 1941 con el fin de propulsar y financiar aquellas industrias que no ofrecieran los necesarios estímulos a la iniciativa privada, o que por su envergadura habrían de necesitar el apoyo estatal.

Entidad de derecho público utiliza el sistema jurídico de las Sociedades Anónimas para canalizar el impulso estatal dando así una agilidad al sistema, propia de la organización jurídica económica del derecho privado mercantil.

La aportación económica que al fomento de las actividades industriales nacionales supone, quedan cifradas en la suma que representa el capital fundacional de 50 millones de pesetas, y las transferencias de participaciones que el Estado tenía en varias empresas, factorías y utillajes, en conjunto algo más de 125 millones; 50 millones más facilitadas a través de un crédito extraordinario el año 1941, y otras subvenciones que, en definitiva, al 31 de diciembre de 1955 representaban la cifra de 13.000 millones de pesetas.

Del examen de los últimos balances del Instituto Nacional de Industria se deduce que sus inversiones, casi en su totalidad, se refieren a participaciones mayoritarias, sistema de gobierno y dirección, que es el preferido por tal organismo.

El Banco de Crédito Industrial.

Otra de las instituciones de financiación industrial con que contamos es el Banco de Crédito Industrial.

Es un Banco oficial, creado por Ley de marzo de 1917, y regido por ella y por disposiciones posteriores, tiene por objeto la concesión de préstamos en efectivo y la facilitación de prórroga y alargamiento de los créditos en vigor para operaciones industriales.

El producto de dichos créditos ha de destinarse a alguno de los siguientes fines:

a) Instalación de industrias, ampliación de las existentes o modificación de instalaciones industriales, aun cuando no impliquen una verdadera ampliación.

b) Adquisición de primeras materias, útiles y elementos de producción.

c) Consolidación de deudas de empresas industriales.

d) Operaciones sobre «Warrants», cuyos certificados sean expedidos por almacenes generales y sobre depósitos de primeras materias y mercancías elaboradas, constituídas con las ganancias que el propio Banco determine.

e) Anticipos para capital de movimiento, mediante la adquisición de efectos y documentos, representativos de operaciones cuyo plazo no sea superior a dos años.

f) Anticipos sobre primas a la construcción naval, a la navegación, derramas, subvenciones, certificados de obras y contratos del Estado y con empresas directamente intervenidas por éste.

g) Operaciones de anticipos y préstamos para certámenes o exposiciones de carácter internacional que se celebren en España, bajo el patronato o control del Gobierno, siempre que el Estado avale el capital o se obligue al pago de anualidades que puedan servir de garantía a la operación.

El Banco raliza sus operaciones fijando libremente su importe, condiciones y garantías.

El importe de los préstamos no puede exceder del 50 % del capital necesario que se invierta en la empresa; los tipos de interés, las tarifas y comisiones son determinados por el Ministerio de Hacienda y la garantía de los préstamos es en general hipotecaria.

En diciembre de 1935 el Banco de Crédito Industrial tenía prestados 103 millones de pesetas, más su activa colaboración para industrializar España ha hecho remontar esta cifra a 1.823 millones en 31 de diciembre de 1954. El capital del Banco asciende a 400 millones de pesetas, con un desembolso de 250 millones.

El papel de la Banca privada.

Mas, a pesar de la existencia y actuación de estos órganos de típica financiación industrial, ello no ha sido suficiente para atender al proceso de industrialización que España necesitaba y la Banca privada, desempeñando una vez más el papel que le correspondía, acudió a tal necesidad, aun a riesgo de alguna desviación en su peculiar función y de un asincronismo entre disponibilidades e inversiones.

Varios son los modos y vías a través de los cuales la Banca privada ha ayudado y ayuda a la finnciación industrial.

Pudiéramos clasificarlos en la siguiente forma:

Directamente.—Los créditos de prefinanciación, el descuento, otras modalidades crediticias, el lanzamiento de emisiones y la suscripción de títulos, constituyen los medios más típicos en este aspecto.

La puesta en marcha de un plan de mejora o de ampliación de industria puede llevarse a cabo y a veces es necesario o conveniente, antes de que tenga lugar la emisión de títulos, cuyo importe ha de financiarla En muchos casos la oportunidad de realización del plan no sin-

croniza con el momento propicio para la puesta en circulación de los títulos representativos del importe que haya de invertirse.

En tales casos, la Banca acude a cubrir estos «hiatus» mediante la concesión de créditos-puente, que dentro de los naturales límites de importe y tiempo permiten abordar el programa de mejoramiento y ampliación, adelantándolo así al momento en que pudiera conseguirse a través de la apelación del ahorro inversor.

En este proceso y pasado el primer escalón antedicho, otra función de evidente apoyo y ayuda corresponde a la Banca. Elegido el momento y circunstancias propicios, llega la hora de emitir los títulos —cualquiera que sea su naturaleza jurídica— representativos del capital que haya de invertirse.

Es entonces cuando el servicio bancario impulsa la operación. Una amplia y acertada propaganda gestora facilita su colocación entre su clientela inversora.

El prestigio del Banco, la vinculación y confianza hacia él de sus clientes, el conocimiento que tenga sobre la tendencia inversora de éstos, son factores primordiales y frecuentemente decisivos en el éxito.

Mas, con independencia de tal servicio, el seguro de tales emisiones lleva a la empresa la segura tranquilidad de su feliz resultado.

Con ello no ya sólo se logra tal conveniente seguridad, sino que además tal sistema funcional permite siempre el embalse de lotes de emisión para colocación futura y paulatina en el público, y evitando tal vez una oferta emisora demasiado concentrada con el evidente peligro que ello implica.

Por último, la participación, con carácter de permanencia en sus carteras, de los Bancos en estas emisiones, constituyen otro de los cauces de la financiación directa.

Tal clase de inversión, cuando las empresas emisoras de los títulos gozan de prestigio, solvencia, recta administración y a tales circunstancias se une una rentabilidad adecuada de los títulos, con fluidez de mercado que aseguran su fácil liquidabilidad, permiten a la Banca no ya sólo cubrir la función económica financiadora, sino también a través de ella introducirse en la vida industrial española y por tal vinculación dar a ésta un vigor, iniciativa y posibilidades de los que tal vez careciera, si sus fuentes quedaran reducidas a la inversión individual y privada, frecuentemente discontinua en su aportación y carente por tanto de la necesaria estabilidad.

Obvio es rememorar por conocidas, épocas y circunstancias en las que la Banca supo proteger a las empresas más esenciales de los posibles desastrosos efectos de la apatía en el público inversor, encontrando en aquélla los medios necesarios para cubrir sus más perentorias necesidades.

Y más tarde, salvada tal coyuntura, cuando el eco de la reconstrucción y ampliación requirieron recursos extraordinarios, fueron también las instituciones bancarias las que acudieron a suministrárselos.

Hoy puede decirse que la Banca vive en la industria y ésta se apoya en la Banca. Y es que las varillas débiles al recibir la recia soldadura de estas vinculaciones han adquirido la fortaleza de un apretado haz.

Con independencia de tales tipos fundamentales, en la financiación directa encontramos otras varias formas que cubriendo necesidades de caja, sostenimiento de ciclos

productivos, comercialización de productos, financiación de importaciones y exportaciones..., etc., son otros tantos instrumentos bancarios que la bajo común denominación de «crédito» han conseguido mover y desarrollar la actividad económico-industrial española.

Contra lo que alguien pudiera pensar, tal sistema bancario, que puede calificarse de mixto —en contraste con la obligada especialización establecida en otras naciones— no ha tropezado en nuestro país con las dificultades y crisis que en otras latitudes le hicieron fracasar.

Y tal vez las razones de este hecho hayan de buscarse en las siguientes consideraciones:

1.º Que dentro de nuestro desenvolvimiento económico, los movimientos cíclicos han sido mucho menos violentos y rotundos que en otros países, siendo posibles por tanto evoluciones y utilización de resortes estabilizadores de menor urgencia y más pausada aplicación.

2.º La política auto-vigilante sobre la liquidez de sus créditos en la Banca española se ha caracterizado por una pausada prudencia, evitando virajes y cortes violentos.

Aun cuando la financiación comercial de nuestra producción en su propia esencia y naturaleza ha de llevar su evidente liquidez, es evidente también que una restricción seca y profunda del crédito comercial reduce sustancialmnte los medios de pago del sistema y evidentemente constituye un impacto sobre la fácil liquidabilidad del conjunto.

Un tercer aspecto lo constituye sin duda la prudencia en límites seguida por nuestra Banca.

La experiencia industrial dicta nuestra autolimitación en esta materia y la realidad palpitante es que nuestras crisis financieras nunca han alcanzado ni en número ni en importancia la de otros países.

La historia de nuestras pequeñas catástrofes resulta ligera e insípida para quienes conocen platos fuertes que han ofrecido otras naciones.

Si de la ayuda directa de la Banca a la industria pasamos a la que hemos dado en llamar apoyo indirecto, podemos decir que esta última forma ofrece numerosas variantes y modalidades.

Una y otra forma se entrelazan estrictamente, siendo en diversos casos recíprocas consecuencias una de otra. Realmente, en el flujo y reflujo de la actividad bancaria, un sentido y otro se funden con grave dificultad para distinguirlos.

Llamábamos apoyos indirectos al crédito sobre valores, a la activación del mercado de capitales y al depósito de valores.

Estas tres funciones típicamente bancarias hacen que la inversión en títulos —forma jurídica la más importante en la financiación de la empresa— se ofrezca asequible, ventajosa y cómoda para el inversor.

El crédito con garantía de valores y la posibilidad de su obtención ha facilitado frecuentemente la colocación de emisiones de títulos, al mismo tiempo que permite la menor congelación de la inversión.

Los otros dos medios constituyen la base del aliciente, comodidad y ventaja de tal corriente financiadora.

Por último, es preciso añadir que la ayuda de la Banca a la industria no se reduce a lo que en forma esquemática y simple queda expuesto.

A través del suministro de medios de pago a otros sectores de la economía apoya igualmente el desarrollo industrial.

De nada serviría la financiación del productor industrial si creado el producto no pudiera éste seguir su ciclo comercial por falta de fluidez en el sistema.

Industria y comercio son vasos comunicantes que recíprocamente se influyen y es la Banca quien facilita la intercomunicación ágil necesaria para el desarrollo y progreso del conjunto.

Y tras estas ideas que, en fuerza de su sencillez adolecen de gran generalidad, veamos el papel preponderante que, a través de tales medios, ha desempeñado la Banca vizcaína en el desarrollo industrial del país.

La imposibilidad de recoger exhaustivamente cuantos datos constituirían índice de tal actividad, citaremos solamente algunos especialmente significativos.
gunos especialmente significativos.

Los recursos de la Banca vizcaína al 31 de diciembre de 1955 ascendían a 21.998,9 millones de pesetas a los que cabría añadir los obtenidos como créditos del Banco de España que rebasan los 3.275 millones.

Los tres grupos fundamentales de inversión: cartera de efectos, cartera de títulos y créditos se reparten casi por igual tales recursos.

Como anteriormente decíamos, a través de tales cauces discurre el apoyo bancario a la industria y aun incluso aquella cifra que en la cartera de títulos que representan créditos al Estado también en muchos casos contribuyen al progreso industrial por cuanto a su través reciben tal aplicación económica, que subvienen a las necesidades del Instituto Nacional de Industria, Banco de Crédito Industrial, Crédito Naval, etc.

En la cartera de efectos cuyo importe en la misma fecha ascendía 9.032 millones, se hallan incluídas dos clases de operaciones crediticias: el descuento del papel comercial y el descuento financiero.

El primero se realiza muchas veces a las propias industrias, constituyendo el necesario instrumento para la comercialización de sus productos.

El segundo puede tener un carácter más netamente industrial, por cuanto representa facilidades o inversiones. Lo mismo puede decirse del capítulo créditos, que totaliza aproximadamente 3.841 millones de pesetas.

Como típica inversión de ayuda aparece la agrupada bajo la rúbrica «otros valores», constitutiva de acciones y obligaciones que presenta un saldo de 2.834 millones de pesetas.

Su valor efectivo bursátil supera en mucho al estampado en las columnas de los balances bancarios.

El esfuerzo realizado por la Banca vizcaína en el camino de la industrialización, a través de los medios antes enumerados, se hace patente con la simple contemplación del importe de las distintas apelaciones que en el correr de los años se han hecho al mercado de capitales en nuestra provincia.

En el año 1955, las necesidades de disponibilidades de los sectores privado y público de nuestra economía se ha

cifrado en 25.609 millones de pesetas, distribuídas en los siguientes términos:

Fondos públicos	14.044
Obligs. Ayuntamientos y J. O. P.	474
Banco Hipotecario y Crédito Local	2.215
Obligaciones	3.004
Acciones	5.872
TOTAL	25.609

De esta cifra solamente de los 3.004 millones de pesetas emitidos en obligaciones la Banca Vizcaína ha intervenido en emisiones que totalizaban 2.497 millones, esto es, un 83,12 % del total.

En los seis últimos años los porcentajes han sido los siguientes:

	Total	Bancos locales	%
1955	3.044	2.497	83,12
1954	2.404	1.092	45,42
1953	2.314	1.037	44,81
1952	709	385	54,30
1951	725	322	44,41
1950	723	462	63,90

debiendo hacer notar que no se incluyen emisiones de organismos administrativos ni cédulas del Banco Hipotecario y Crédito Industrial.

En las demás emisiones la importancia de la intervención de la Banca vizcaína es también de la misma consideración.

Aludíamos a la ayuda indirecta que la financiación industrial puede representar el crédito sobre valores.

Las cifras que la Banca vizcaína ofrece con relación a tal capítulo muestra su importancia:

1950	584,4
1951	642,1
1952	786,3
1953	890,2
1954	865,9
1955	900,6

Por último, las cifras de las Cámaras de Compensación son índice bastante representativo del volumen y la penetración de la actividad bancaria en el aparato circulatorio al que imprimen velocidad y desarrollo.

En los seis últimos años, la Cámara de Compensación bancaria de Bilbao arroja las siguientes cifras:

1950	22.676,1
1951	30.831,4
1952	37.016,6
1953	37.498,7
1954	44.001,2
1955	53.301,6

El crédito al consumo.

Parecerá a primera vista la escasa relación que este epígrafe pueda tener con el anterior.

Sin embargo, las posibilidades de aumentar la capacidad del consumidor o, mejor dicho, de adaptarles a las condiciones de la oferta, tiene enorme importancia para la industria de ciertos productos duraderos, cuyo precio unitario es relativamente elevado para el pago de una sola vez por la generalidad de los consumidores. Por lo tanto,

el industrial se ve en la precisión de dar, directa o indirectamente al comprador determinadas facilidades, que generalmente no puede financiar con sus medios ordinarios.

Como hemos dicho, el efecto económico del crédito está en colocar un poder de compra o de pago en un determinado punto, ayudando a saltar un obstáculo en el giro o marcha de los bienes económicos, desde el primer esfuerzo productivo hasta el consumo total.

Estos extremos de tal proceso económico ofrecen diferentes características. En el principio —la creación de la empresa y la iniciación de una inversión fija—, las previsiones pueden ser inciertas por lejanas y los resultados diferirse durante un plazo largo, que requiere financiación. En el otro extremo, el crédito al consumo tiene la ventaja de que tal incertidumbre de mercado desaparece al llegar a punto final: precisamente el consumo. Sin embargo, esta última modalidad no deja de ofrecer algunas dificultades. En primer lugar nuestro público no se halla aún totalmente habituado a este tipo de crédito; por otro lado, la escasez de muchos ingresos personales hace que la amortización resulte penosa y plantee al deudor verdaderas crisis, por cuanto forzar el pago le reduciría a un estado de penuria. Por último, el reducido tamaño de tales créditos hace que su costo sea muy elevado.

Es interesante conocer lo que a este particular se ha hecho en otras naciones.

En Norteamérica, el Federal Reserve tiene dictadas numerosas reglas contenidas en la Ley 222, tendentes a evitar por un lado la opresión del deudor y por otro la seguridad del crédito. Extractamos algunas de las establecidas para este fin:

1.—Establecimiento de un pago inicial mínimo por parte del comprador.

2.—Señalamiento de una cifra máxima para acogerse a las ventajas del sistema ($ 5.000).

3.—Prohibición expresa de conceder crédito para el pago inicial.

4.—Prohibición de que los plazos posteriores sean superiores a los anteriores.

Los pagos iniciales son: en automóviles para menos de diez personas, 33 1/3 % para todos los demás artículos incluídos en la «lista» se señala el 20 % de pago inicial. Entre otros artículos se citan: cocinas, lavaplatos, planchas, frigoríficos, máquinas de lavar ropa, aparatos de acondicionamiento de aire, receptores de radio y televisión, fonógrafos, máquinas de coser, aspiradoras, muebles, jergones, colchones y alfombras.

El plazo máximo no rebasará de quince meses para créditos inferiores a 1.000 dólares, ni de dieciocho si la cifra es superior a 1.000 dólares.

En Francia, los siguientes artículos pueden ser objeto de crédito a plazos por los Bancos, que el Banco de Francia refinanciará a su requerimiento: automóviles, bienes de equipo profesional, de artesanía o agrícolas, material para menaje de la casa, motocicletas, scooters, bicibletas y velomotores, muebles, pianos y artículos de calefacción.

Todos los objetos vendidos deben ser nuevos. Unicamente para los automóviles se admite el crédito para la venta de vehículos de ocasión.

En España y particularmente en Vizcaya es cada día mayor el uso que se hace del crédito al consumo y es, naturalmente, en la Banca donde afluye la financiación de tales operaciones.

Como consecuencia se haría de especial interés un estudio de esta especial forma de crédito analizando su contenido y buscando los medios e instrumentos propios, que permitan abordar esta modalidad que en forma palpable va extendiéndose.

Las líneas anteriores permiten afirmar el preponderante papel de la Banca en la industria y, consiguientemente, en el desarrollo de la industrialización española.

Reduciéndonos a la Banca vizcaína, son de suma elocuencia los datos anteriormente expuestos y la progresividad de su aportación al fomento y desarrollo de la economía española.

En este camino, es indudable que la extensión de tan importante servicio bancario en toda el área nacional constituirá el medio más adecuado, para mediante el drenaje del ahorro no productivo que permita la labor financiadora industrial, llevar a fin el programa ansiado e iniciado de la industrialización española y consiguente expansión económica del país.

Los antecedentes expuestos nos permiten concretar las siguientes conclusiones:

1.º—En el proceso iniciado de industrialización de España, la actividad de la Banca privada constituye un potente y necesario instrumento para su desarrollo, como lo prueban los datos crecientes que se mencionan y concretamente los referidos a la Banca vizcaína.

2.º—Una medida especialmente eficaz para que tal medio propulsor pueda llegar a todo el territorio nacional consiste en la moderación en la rigidez del vigente sistema denominado «statu quo bancario» sobre instalación de nuevas sucursales, que oportuno en la época en que se instauró, requiere en las circunstancias actuales de nuestra economía una mayor elasticidad que permita —en relación con la potencia económica que posean— una expansión proporcionada de los Bancos privados haciendo llegar donde sea necesaria o conveniente la eficaz ayuda de su fuerza financiadora.

BANCO DE BILBAO

PRINCIPALES CUENTAS DE LOS BALANCES DE LA BANCA VIZCAINA

	PASIVO-CLIENTES
Diciembre de 1950	9 062.734.000
Diciembre de 1951	11.289.759.000
Diciembre de 1952	13.195.905.000
Diciembre de 1953	15.286 471.000
Diciembre de 1954	17.222.889.000
Diciembre de 1955	20.307.255.000

	INVERSIONES (1)
Diciembre de 1950	6.610.481.000
Diciembre de 1951	7.795.922.000
Diciembre de 1952	9.358.436.000
Diciembre de 1953	10.155.329.000
Diciembre de 1954	11.107.713.000
Diciembre de 1955	12.873.745.000

(1) Comprende «Cartera de Efectos» y «Créditos».

Diciembre de 1950	4.863.864.000
Diciembre de 1951	5.387.622.000
Diciembre de 1952	6.484.987.000
Diciembre de 1953	7.394.595.000
Diciembre de 1954	8.131.327.000
Diciembre de 1955	9.917.338.000

EMISIONES DE TITULOS DE EMPRESAS VIZCAINAS

(en millones de pesetas)

	Acciones	Obligaciones	TOTAL
1950	452,0	268,0	720,0
1951	1.066,9	90,8	1.157,7
1952	233,3	241,5	474,8
1953	738,4	210,4	948,8
1954	742,7	546,0	1.288,7
1955	567,4	701,0	1.268,4
TOTALES	3.800,7	2.057,7	5.858,4

La vivienda en Vizcaya
Sección Social nº 28

Julio Berro

LA VIVIENDA EN VIZCAYA

Comunicacion al Congreso Vasco Mundial

Julio Berrio

El problema de la vivienda es universal. Senalar ~~las~~ fue causas de orden generico nos llevaria muy lejos. Hacer constar que Espana es el Estado occidental en el que la vivienda es peor atendida lo sabe todo el mundo, habiendose publicado abundantes estadisticas comparadas. Junto al esfuerzo gigantesco de Alemania e Italia, paises sometidos a destrucciones masivas de orden dantesco, la Peninsula entera constituye un ensayo liliputiense. En el Pais Vasco, Alava y Navarra apenas acusan la existencia de problema de vivienda con caracter extraodrinario. Pamplona es, tal vez, la capital de las provincias del Estado en que menos se nota aquel problema, que en Guipuzcoa y Vizcaya, de manera singular en el Gran Bilbao, presenta caracteres agudos.

El Estado ha resuelto el ~~problema~~ asunto en el papel, en la literatura oficial, en los discursos del General Franco y de sus ministros y en los balances acompanados a algunas Memorias bancarias. La realidad es muy distinta. Las causas por las que el problema se encuentra en mantillas son varias y de distintos ordenes. Espana es pobre y esta mal gobernada. Los presupuestos improductivos se llevan un cuarenta por ciento de la renta del pais. El arbitrismo, la inmoralidad y sus derivados completan el cuadro. El unico ministerio que funciona con plenitud en Espana es el del Estraperlo. Carece de domicilio, de titular y de funcionarios, porque todos los ministros y todos sus ministerios son sus oficinas. Las primeras materias que dejan libres el INI, los Ministerios y sus derivaciones, son sometidas a los cambios del estraperlo, haciendo imposible la formacion de un presupuesto serio y mucho mas su desarrollo y

aplicacion. Por algo ha podido escribirse con acierto que Espana es una tirania templada por la inmoralidad.

Vizcaya y Guipuzcoa, de manera simgular el Gran Bilbao, estan sometidos a una invasion metodica de gentes extranas, cuya mision de orden individual, muy respetable, es trabajar y vivir, alli donde hay trabajo y vida; y cuyo designio de tipo politico-social, es el de desnaturalizar el pais vasco, mezclar su raza, acabar en el idioma, cambiar su caracter y hacer que los vascos dejen de ser vascos, para ser unos ciudadanos del Estado que habitan Guipuzcoa y Vizcaya, como podian habitar Jaen, Badajoz y Malaga. Si Espana tuviera un buen Gobierno, lo menos de que se hubiera preocupado al emprender a calcullo esta obra de asimilacion y genocidio, es de preparar a los recien llegados habitaciones adecuadas. Pues ni eso. Los inmigrantes se refugian en chabolas. Y cuando han transcurrido unos anos y han logrado, a fuerza de privaciones, disponer de algunos fondos, van convirtiendo, con paciencia benedictina, las chabolas en garlitos. Para cuando esta oportunidad se manifiesta, ya los instalados malamente como personas, denominan "coreanos" a sus sucesores en al reino de las chabolas, y salen a la calle a gritar viva el Atletich, volviendo a sus tuguries entonquecidos. Son los nuevos heraldos, los hinchas del futbol. Sus hijos seran separatistas vascos. En Euzkadi los habra absorvido, no sin dejar en el esfuerzo girones de su alma y de su cuerpo, de su caracter y de su raza. El empeno canalla de desnaturalizar a lo vasco no habra sido aplicado en vano. Pero, volvamos a la vivienda.

En Mayo de 1944 se celebro el Consejo Economico Sindical que abordo el tema, aprobando varias conclusiones. Constituyen toda una muestra de una previsien gubernativa, porque, como ya es sabido, aquellas conclusiones no fueron elaboradas por los reunidos, sino que venian

dictadas. A los congregados les estaba reservado el papel de ~~xxxxxx~~ en el sindicalismo vertical malditos, cuya sola mision/ es servir de comparsas y aplaudir.

La primera conclusion protegia la construccion de refugios: fue anulada.

La segunda demandaba que el Sindicato de la Construccion dentralizara todas las materias primas, presidiendo su distribucion. Ni que decir tiene que, nadie hizo caso de tan divertida sugestion.

La tercera pretendia que el Sindicato fuera el receptos obligado de todas las solicitudes individuales sobre materia de construccion. Corrio la misma suerte que la anterior.

La cuarta pedia garantias tecnicas en las empresas constructoras, con la finalidad de negar ~~xxxxx~~ condicion ~~xxxxxxxx~~ de solvencia oficial a las que no dieran confianza a Falange Espanola. A ello ha obedecido la creacion del Carnet de Empresa con su Responsabilidad. Pero no han llegado a un acuerdo los presuntos beneficiarios de la ~~xxxxxxxxxx~~ empleo y condicion, por lo cual, no ha sido publicado el Reglamento de/aplicacion de ~~xxxxxxx~~ aquel carnet, que no sirve para nada.

La quinta pedia rebaja de tarifas de la Contribucion industrial en sus epigrafes ~~xxxx~~ 1.079 y 1.080. Claro que la demanda, ~~xxxxxxx~~ puramente demagogica, no tenia esperanza alguna de ~~xxxx~~ poder ser atendida. Quedarian muy satisfechos los empresarios si no se suben aquellas ~~las~~ tarifas.

~~xxxxxxxx~~ La sexta pedia exenciones tributarias por los conceptos de "edificacion, vallado, cierres y territorial". No tenia otra mision ~~aquella peticion~~ que la de llenar un numero en las conclusiones. Las cifras que suponen las posibles rebajas son insignificantes y como es natural no han sido otorgadas.

La septima reclamaba el apoyo preciso para la mayor produccion de los AltosHornos. No tenia otro alcance que el de ofrecer al

INI una base de apoyo para la proyeccion de la obra de Aviles, la empresa menos aconsejable para los pobres recursos economicos de la Espana actual.

La octava sugiere la racionalizacion de los materiales de construccion otorgando esa funcion a la Direccion General de Arquitectura de espaldas a los intereses de orden privado puestos en juego.

El Congreso de 1944 puede decirse pues que, no sirvio para nada. Unicamente podrian descontarse los motivos de orden propagandistico puestos en manos del Gobierno, de acuerdo con las maneras habituales del Regimen.

Sin racionalizacion, a salto de mata, obedeciendo a necesidades urgentes o a sugestiones no siempre mal intencionadas, ante el abrumador problema de la vivienda, han sido dictadas diversas disposiciones, pocas veces complementarias, con frecuencia concurrentes, cuya practica exije, al menos, la carinosa aplicacion de sus textos a cuando no el favor otorgado por arbitrio. los proyectos presentados./De este orden son la Ley del Paro, la de Viviendas Protegidas, la de Viviendas Bonificables, la de Renta Limitada, con sus exenciones fiscales, anticipos, subvenciones, prestamos, preferencia en el suministro de materiales, etc.

Seria el afirmar que nada se ha logrado con esas disposiciones. Pero es lo cierto que Espana figura con el numero uno entre los paises europeos situados al Oeste de la Cortina de Hierro en el numero de las palabras de literatura oficial/en el problema de la vivienda, empleadas y en cambio ocupa el ultimo de la serie de hecho, entre los paises europeos que han edificado viviendas, con la sola excepcion de Luxemburgo, que es la mitad de Vizcaya y que en porcentaje relativo va en cabeza.

"E

"En breve desaparaceran las chabolas". ?Cuantas veces nos lo han repetido? Actualmente se construyen 392 habitaciones destinadas a recibir a los ocupantes de aquellas. Pero, cuando estas habitaciones -insuficientes para alentar a todos los que ocupan chabolas en la actualidad- se entreguen, habran llegado de Cuenca, Caceres o Cordoba otros tantos, que seran, como los anteriores, hijos de Dios y ciudadanos del Estado, a los que habra que asentar como se instala a los hombres y no como se aloja a las bestias. Esta bien que se construyan esas habitaciones. Pero lo preciso es un sistema, una racionalizacion de los problemas de la inmigracion y de la vivienda, que tenga por finalidad resolverlos la cientifica y socialmente, no de dar satisfeccion a planes genocidas que los regimenes erigidos sobre dictaduras totalitarias, asi se denominen falangistas o comunistas, forjan al servicio de sus doctrinas deshumanizadas. Y no ha de olvidarse que entre los elementos conjugantes en este problema de los habitantes de las chabolas, se encuentran, no tan solo los seres humanos/a los que por solidaridad cristiana venimos obligados/, sino el pais/ que los recibe, que tambien tiene sus derechos ante la moral evangelica y la ley natural, aunque pretendan desconocerlos nuestros actuales gobernantes. Por eso, la verdad desnuda es la de que, el problema de la vivienda -y como tantos otros-, no se resolvera como puede y debe ser resuelto/ mientras el pais no recobre el regimen de autonomia/ que le permita plantearlo en sus verdaderos terminos, sin afanes genocidas ni radicalismos racistas, pero sin perder de vista el salus populi prima lex que informa la tradicion clasica/ de gobierno y administracion.

En Bilbao, han sido construidas las habitaciones que se recojen en

los numeros que siguen, no pocas habida cuenta de que, de ellas forman un solo edificio. En 1950-157, en 1951-132, en 1952-178, en 1953-157, en 1954-145 y en 1955-220. El cuadro no puede ser mas desolador. Si Bilbao hubiera construido diez veces mas de habitaciones de las enumeradas en la estadistica oficial cuyos resultados hemos transcrito, aun se quedaria por bajo de Baviera o Luxemburgo. Nosotros estamos convencidos, firmemente convencidos, de que Bilbao es muy capaz de no quedarse atras en porcentaje relativo con Luxemburgo y Baviera.

En toda Vizcaya, en 1950 fue "autorizada" la construccion de 162 edificios con 2.527 habitaciones, en 1951-191 con 1.493, en 1952-161 con 1.430, en 1953-212 con 2.284 y en 1954-150 con 1.787 habitaciones. Aparece oficialmente que fueron construidos "o reformados" edificios y habitaciones ~~en los numeros siguientes:~~ En 1950-53 edificios con 1.760 habitaciones, en 1951-42 con 667, en 1953-68 con 1.435, en 1954-90 con 1.994 habitaciones. Los presupuestos invertidos en viviendas "terminadas" fueron en 1952-40 millones de pesetas, en 1953-99 millones y en 1954-159 millones segun ~~la~~ estadistica de la Fiscalia de la Vivienda.

Como el INI absorve la casi totalidad de las divisas de que dispone el comercio exterior y gran proporcion de los materiales producidos por la industria, la construccion tropieza ~~ahora~~ con la falta de materiales ferricos, cobre y zink. Algunos de estos, obedeciendo al juego al que los someten proveedores y agiotistas, cubiertos por el favor oficial, han aumentado en pocas semanas el 40 por ciento de su valor de cotizacion anterior. La escasez, notoria, de materiales ceramicos se cubre con importaciones de diversas provincias espanolas que aunque encarecen el producto no impiden la continuacion de la obra. La racionalizacion es tan perfecta (3) que, Vizcaya no produce ni las tejas y los ladrillos precisos para cubrir sus necesidades.

Y eso que, de 21 millones de ~~unidades~~ tejas y ladrillos producidos en 1950 ha pasado a 54 millones en 1955, siguiendole en el aumento de produccion el cemento, que de 151 millones de kgm en 1950 paso a 221 en 1955.

La industria de la construccion atraviesa una crisis social, derivada de la insuficiencia de los salarios. El albanil, en cuanto aprende el arte de colocar loa ladrillos, abandona al contratista para dedicarse a trabajar por su cuenta, liberado de gabelas legales y de las engorrosas e injustas liquidaciones impuestas por las cuotas sociales, que se llevan la ~~mayor~~ parte del leon en el importe de su jornal. La Escuela de Trabajo de Bilbao no cuenta con alumnos que cubran aquellas ausencias y necesidades. Y los Poderes publicos imperantes continuan ausentes del problema. Ello produce, como primera consecuencia, la de que el rendimiento del trabajo en la construccion sea extraordinariamente bajo en relacion con obras similares en el extranjero y que ~~muy bajo~~ esas obras languidezcan y se eternizan, sin que el Estado se preocupe, como lo hacen los demas Estados, de disponer de maquinaria adecuada, gruas-torres, hand-escrape, escavadoras, bombas de hormigon, etc, que contribuyan a regular aquella produccion, sin abandonarla a la arbitrariedad inmoderada de los propios oficiales ~~albaniles~~.

En resumen: En Vizcaya, como en Guipuzcoa, se construye en viviendas, pero se construye poco, tan poco que puede calcularse en el leon en el diez por ciento de lo que debiera construirse ~~en viviendas~~. En Espana se escribe y se habla mucho de viviendas, pero se hace poco, muy poco, para que el problema de la vivienda se plantee adecuadamente y encuentre solucion. Para los vascos, esta solucion no puede esperarse de otra parte que sea extraordinariamente bajo en relacion con obras similares en el extranjero, pero permitiria encauzarlo, acometerlo, y en definitiva, resolverlo.

Julio Berrio

Bilbao Julio 1956

Industrial 9

DELEGACION PROVINCIAL DE SINDICATOS

VIZCAYA

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL

Ponencia: CONSTRUCCION Y OBRAS PUBLICAS

Ponentes:
D. JOSE ANTONIO RETOLAZA DEL CORTE y D. JOSE MACAZAGA, Ingenieros

Bilbao, 1956

CONSTRUCCION URBANA

Vamos a pasar una revista muy somera sobre las conclusiones aprobadas en el Primer Consejo Económico Sindical, celebrado en mayo del año 1944, comparándolas con el estado actual.

La primera conclusión aprobada pedía que se compensase el mayor costo de las edificaciones como consecuencia de la ejecución de sótanos para refugios. La disposición que a esto obligaba ha sido anulada.

La segunda conclusión pedía que se centralizara en el Sindicato de la Construcción la distribución de materias primas. No creemos que este procedimiento es eficaz en el momento actual, pues ya son muy pocos los materiales que se encuentran intervenidos.

La tercera decía que los pedidos particulares preferentes se tramitaran a través del Sindicato; tampoco creemos que esto sea eficaz por razones análogas.

La cuarta pedía la catalogación de las empresas según el volumen de operaciones, estableciéndose un mínimo de garantías técnicas en su desenvolvimiento.

Con ello se pretende impedir a Empresas insolventes o sin experiencia la ejecución de obras, pues se ha visto con demasiada frecuencia que personas inexpertas o de pocos escrúpulos se dedican a ejecutar obras que desacreditan la profesión.

Algo se ha pretendido hacer al establecer el Carnet de Empresa con Responsabilidad, pero no se ha conseguido gran cosa. A la subasta se presenta quien se dé de alta en la contribución y para ello no se exige ninguna garantía técnica ni moral; luego puede ser contratista de obras cualquier persona que posea el capital necesario.

No se ha dictado el reglamento correspondiente a esta disposición, desconociéndose la forma en que será redactado para ser eficaz en esta materia.

La conclusión quinta pide que se modifique, rebajando, las tarifas de la Contribución Industrial, en sus epígrafes 1.079 y 1.080. Estimamos que hoy debemos pedir que no se suban y podemos darnos por satisfechos si se nos atiende.

La sexta conclusión pide exenciones de impuestos de edificación, vallado, cierres y Contribución Territorial.

Con los beneficios que hoy se conceden a la construcción con la Ley de Paro, la de Viviendas Protegidas, la de Viviendas Bonificables, y últimamente la de Renta Limitada, ha sido sobrepasada la muy modesta a que se aspiraba en esta conclusión.

La séptima pedía se concediese el apoyo necesario para aprovechar al máximo la capacidad de producción de los hornos altos. El que esto sea así creo que estamos igualmente interesados todos; consumidores, productores y Estado y si no se ha llegado a conseguir una producción adecuada a las necesidades será debido a dificultades insuperables. Hoy, aunque lentamente, nos vamos acercando a la normalidad.

La octava pide que bajo la Dirección General de Arquitectura se proceda al estudio de los materiales de construcción para su más racional y económica fabricación, transporte y empleo.

Algo de esto se estaba haciendo como puede observarse por algunas aplicaciones que se hacen en el hormigón pretensado, y la extensión que va adquiriendo el mejora-

miento del hormigón por vibración y vacío. La mayor aplicación que se hace hoy del piso hueco con cerámico supone también una mejora en las condiciones acústicas y térmicas de la vivienda.

Las disposiciones del Gobierno en materia de viviendas con las leyes de «Viviendas Protegidas», «Viviendas Bonificables», y últimamente la de «Renta Limitada», estableciendo exenciones fiscales, anticipos, primas o préstamos a interés bajo, y preferencias en el suministro de materiales, han incrementado notablemente la construcción de viviendas.

Con los proyectos existentes para los años próximos y las solicitudes que se han presentado por particulares para acogerse a los beneficios de la Ley de Viviendas de Renta Limitada la perspectiva de trabajo en el ramo de la construcción es muy halagüeña. También conviene destacar, que por nuestras primeras autoridades de la provincia se han tomado disposiciones para hacer desaparecer las chabolas, que tanto afean los alrededores de nuestra Villa. El número de viviendas que se están construyendo actualmente para la supresión del «chabolismo» es de 392. A continuación damos una relación de las viviendas que se han construído en los últimos años y de las que se hallan en período de construcción.

Construcciones urbanas en la capital

Total año	Tejavanas	Casas de labranza y familiares	CASAS DE PISOS					Pabellones	Otros edificios	Totales
			Sencillas	Dobles	Triples	Cuádruples	Quíntuples			
1955	20	30	49	32	14	46	1	20	8	220
1954	26	26	18	16	9	19	—	16	15	145
1953	23	19	27	13	9	32	—	18	16	157
1952	63	13	25	11	10	9	—	22	25	178
1951	38	2	49	5	2	2	—	24	10	132
1950	30	12	90	1	—	—	—	15	9	157

Edificaciones de nueva construcción autorizadas por la Fiscalía de la Vivienda en la provincia

Ayuntamientos	1955		1954		1953		1952		1951		1950	
	Edificios o grupos casas	Número viviendas	Edificios o grupos casas	Número viviendas	Edificios o grupos casas	Número viviendas	Edificios o grupos casas	Número viviendas	Edificios o grupos casas	Número viviendas	Edificios o grupos casas	Número viviendas
Arrigorriaga			—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Baquio			—	—	—	2	—	—	6	11	2	2
Baracaldo			29	193	67	470	44	206	60	524	55	288
Basauri			4	19	17	257	2	2	9	41	9	84
Bermeo			8	74	5	6	7	27	9	45	4	19
Bérriz			1	1	—	—	—	—	2	4	—	1.920
Bilbao			103	1.486	79	1.383	70	882	60	779	47	1.920
Busturia			—	—	—	—	2	4	8	3	1	1
Castillo Elejabeitia			—	—	—	—	1	1	—	—	2	2
Ceánuri			—	—	—	—	1	1	—	—	—	—
Durango			—	—	—	—	1	1	6	15	6	32
Echévarri			—	—	—	—	—	—	—	—	2	3
Elorrio			—	—	9	124	3	5	2	2	4	4
Erandio			—	—	—	—	11	225	3	3	—	—
Górliz			—	—	—	—	5	5	1	2	5	5
Guecho			—	—	—	—	—	—	—	—	1	4
Lemóniz			—	—	1	1	—	—	1	1	—	—
Lujua			—	—	6	7	2	6	—	—	2	3
Marquina			—	—	—	—	—	—	2	3	—	—
Mundaca			—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Munguía			—	—	—	—	1	1	2	2	1	1
Orduña			1	6	—	—	—	—	—	—	—	—
Pedernales			—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Plencia			—	—	—	—	—	—	—	—	4	20
Portugalete			—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
S.S. del Valle			3	3	11	12	8	11	14	46	8	13
Santurce-Antiguo			—	—	—	—	1	4	—	—	2	10
Sestao			—	—	—	—	—	—	—	—	4	113
Sondica			—	—	1	1	—	—	1	2	—	—
Sopuerta			—	—	1	1	1	1	—	—	—	—
Bedia			—	—	2	3	—	—	—	—	—	—
Yurre			—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
Zaldívar			—	—	4	8	—	—	1	10	—	—
Zalla			1	5	6	8	1	46	—	—	—	—
TOTALES			150	1.787	212	2.284	161	1.430	191	1.493	162	2.527

Viviendas correspondientes a nuevas edificaciones o a edificios reformados, que han sido habitados por haberse terminado las obras

Pueblos	1955		1954		1953		1952		1951		1950	
	Número edificios	Número viviendas	Número edificios	Número viviendas	Número edificios	Número viviendas	Número edificios	Número viviendas	Número edificios	Número viviendas	Número edificios	Número viviendas
Baracaldo			12	65	9	43	17	89	—	—	29	557
Bilbao			78	1.929	58	1.390	44	577	42	861	22	1.119
Echévarri			—	—	—	—	—	—	—	—	1	2
Elorrio			—	—	1	2	—	—	—	—	—	—
Guecho			—	—	—	—	—	—	—	—	1	2
Munguía			—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
TOTALES			90	1.994	68	1.435	61	667	42	861	53	1.760

Importe de los presupuestos de edificios construídos y autorizados por la Fiscalía de la Vivienda

	1955	1954	1953	1952
Viviendas terminadas . . .		158.932.330,70	99.252.580,72	39.842.074,99
Obras nueva planta autor. .		189.523.905,71	162.192.288,32	111.886.159,74
Obras reforma autorizadas .		13.821.466,73	21.026.852,38	17.518.641,85

Número de viviendas de cada tipo de renta

Tipo de renta	Proyectos de nueva construcción			Proyecto de reforma			Viviendas de nueva construcción o reforma, terminadas			Total de los tres grupos		
	1955	1954	1953	1955	1954	1953	1955	1954	1953	1955	1954	1953
Hasta 100 ptas. mes		2	—		—	5		—	—		2	5
De 101 a 250 ptas. .		116	538		113	—		174	272		403	810
De 251 a 500 ptas. .		1.535	1.473		286	304		1.717	1.093		3.530	2.870
De 501 a 750 ptas. .		45	159		—	—		26	70		71	229
De 751 a 1250 ptas.		89	114		—	—		48	—		137	114
De 1251 a 1750 ptas.		—	—		—	--		15	—		15	—
De más de 1750 . .		—	—		—	—		14	—		14	—
Total viviendas .		1.787	2.284		399	309		1.994	1.435		4.180	4.028
EL PORCENTAJE DE VIVIENDAS QUE CORRESPONDE A CADA RENTA ES EL SIGUIENTE:												
Hasta 100 ptas. mes		0,11	—		—	1,62		8,73	—		0,0	
101 a 250 pts. °/₀ .		6,49	23,55		28,32	—		86,11	18,95			
251 a 500 pts. °/₀ .		85,90	64,50		71,76	98,38		1,30	76,17			
501 a 750 pts. °/₀ .		2,52	6,96		—	—		2,41	4,88			
751 a 1250 pts. °/₀		4,98	4,99		—	—		0,75	--			
1251 a 1750 pts. °/₀		—	—		—	—		0,70	—			
Más de 1750 pts. °/₀		—	—		—	—		—	—			

Debido al incremento rápido en la actual construcción de las viviendas se nota una carencia de materiales principalmente de productos cerámicos, materiales férricos, cobre y zinc. La actual escasez de materiales cerámicos se suple en parte con importaciones de otras provincias, por lo que convendría fomentar la ampliación de las industrias cerámicas en nuestra provincia, al objeto de poder cubrir las futuras y cada vez mayores necesidades, tanto en ladrillo y tejas como en bloque cerámico para pisos. De este asunto se ha tratado con organismos oficiales para procurar conseguir disposiciones la rápida tramitación de expedientes de expropiación de terrenos arcillosos, créditos con interés reducido para ampliación y mejora de las actuales instalaciones al objeto de aumentar así la producción y mejorar la calidad.

Durante estos meses la madera ha experimentado un aumento de precios de un 40 a un 100 %, sin que exista otra causa que la escasez en algunas y la demanda en otras; creemos que debian de tomarse medidas como se hace para otros materiales, para evitar estas alzas que tanto encarecen la construcción.

Las necesidades de cemento en esta provincia se cubren suficientemente con la producción, por lo que en este aspecto no existe problema. Las fábricas de cemento se quejan únicamente por la carencia de materiales férricos para la marcha normal de la producción.

A continuación indicamos algunos datos de las producciones de cemento y materiales cerámicos, en los últimos años:

	Cemento	(1) Ladrillos, tejas, etc.
Total año 1955 . . .	221.543.600 Kgs.	54.054.510 unidades
Total año 1954 . . .	187.644.280 »	31.987.499 »
Total año 1953 . . .	185.448.749 »	36.717.514 »
Total año 1952 . . .	190.124.290 »	41.330.574 »
Total año 1951 . . .	175.158.590 »	28.064.041 »
Total año 1950 . . .	151.144.680 »	21.070.781 »

MEDIA MENSUAL DE PRODUCCION:

	Cemento	Ladrillos, tejas, etc.
Año 1955	18.461.966 Kgs.	4.504.542 unidades
Año 1954	15.637.023 »	2.665.624 »
Año 1953	15.454.062 »	3.059.292 »
Año 1952	15.843.690 »	3.444.214 »
Año 1951	14.596.549 »	2.338.670 »
Año 1950	12.595.390 »	1.755.898 »

Uno de los fenómenos que se vienen observando hace bastantes años es la desaparición continua de oficiales de la construcción. El período de aprendizaje va desapareciendo, sobre todo en los ramos de albañilería, hormigón armado y carpintería. Hoy, el albañil, en cuanto aprende a colocar ladrillos, se dedica a coger obras por destajo, porque con ello consigue un buen jornal, y como el patrono necesita mano de obra, admite a obreros que no están formados para los trabajos de oficial.

Otro tanto ocurre en otros oficios de la construcción, viéndose que los aprendices acuden a otras profesiones menos penosas y probablemente mejor remuneradas.

Así podemos ver cómo en la Escuela de Trabajo de Bilbao, que de los doce alumnos que como promedio anual cursan sus estudios en la misma, en los ramos de construcción la mitad se prepara para seguir la carrera de aparejadores y la otra mitad van a completar sus estudios para colocarse de encargados, delineantes y otros empleos análogos, pero el aprendiz que va a estudiar para hacerse oficial de una profesión no existe.

De no conseguirse que el aprendizaje se haga por medio de las Escuelas de Formación Profesional, no conseguiremos tener oficiales capacitados para trabajos de alguna categoría.

Creemos necesario que el Estado sienta una preocupación por la creación de escuelas Social-Profesionales para la instrucción del aprendiz, estableciendo incluso una ayuda económica que sirva para cubrir en parte sus necesidades, para que no sea gravoso a su familia.

(1) Faltan algunas pequeñas partidas que no alteran sensiblemente la producción.

El rendimiento actual en la construcción es muy bajo, debido, como ya hemos dicho, a la falta de aprendizaje y a la carencia de maquinaria moderna, juntamente con defectos de organización de las obras.

En la relación con el segundo aspecto, existe una gran variedad de maquinaria para poder seleccionar la que convenga en cada caso. Un ejemplo de la importancia que pueda tener, lo vemos que en Alemania se vendieron desde el año 1951 al 1956, tres mil grúas-torre de distintos tipos, con lo que el rendimiento obrero se mejora en un 20 %. Otro ejemplo es el «hand escrape», que reduce a un hombre el equipo de carga de una hormigonera.

Estas mismas consideraciones podemos hacer al tratar de distintos tipos de excavadoras, bombas de hormigón y pequeño utillaje.

También sería conveniente el empleo de camiones para el transporte de cemento a granel con instalación de silos de cemento en las obras, evitando así las inversiones de mano de obra en la carga y descarga de los camiones y la utilización de envases.

En el mercado nacional la producción es escasa y poco variada y aun ésta está poco divulgada entre los contratistas por desconocer las características y adaptabilidades de las mismas. Sería conveniente fomentar la construcción de maquinaria dentro de la península y divulgar las características y uso de las mismas así como conceder permisos de importación para las que no se encuentren en el mercado nacional y sean de reconocida utilidad.

Dado el estado actual, en el orden técnico, de la construcción en España, creemos que sería conveniente que los mismos organismos que intervienen para comprobar si el proyecto se ajusta a las Ordenanzas podría también informar sobre la seguridad de las estructuras. La memoria del proyecto debe estudiar las estructuras fijando los coeficientes, sobrecargas, etc., y justificando la forma en que han sido estudiadas, las cuales se someterían a la aprobación de este organismo, el cual también comprobaría su ejecución, obligando a los contratistas incompetentes o poco escrupulosos a ejecutar obras que adem de ser peligrosas desacreditan la profesión.

Este organismo podía depender directamente de los Ayuntamientos y bien dirigido podía contribuir eficazmente a una mejora de las construcciones y a una superación de las calidades de la construcción como ocurre en casi todas las naciones de cierta capacidad técnica, que habría de repercutir grandemente en la economía general de la nación.

OBRAS PUBLICAS

Una de las atenciones más primordiales en la vida de un pueblo, debe de estar concentrada en las vías de comunicación que en la actualidad se hacen en gran parte por carretera.

Como consecuencia del tráfico intenso y pesado de nuestras carreteras se precisa una renovación total de los trazados y pavimentos, dándole los espesores suficientes de firme para las cargas que han de soportar principalmente en las carreteras que partiendo de Bilbao conducen a las provincias limítrofes, así como la carretera de Bilbao a El Casal, conocida como carretera de Bilbao a Santurce.

Una de las condiciones requeridas para la buena conservación de las carreteras es la supresión de los tranvías o que estos sean conducidos por explanación independiente,

pues de no hacerlo así, no se conseguiría pese a inversiones de consideración, mantener en estado aceptable el pavimento.

La carretera de Bilbao a Santurce, es una auténtica travesía o calle, y como tal debe ser tratada. La continuidad de edificaciones, el tranvía que ocupa la calzada por completo en muchos trozos, la insuficiencia de desagüe, alcantarillado en pésimas condiciones, tubería de agua, etc., certifican la calidad de calle que más arriba hemos dado. Como tal, deben los Ayuntamientos contribuir a su mantenimiento, caro actualmente y sin obtener éxito alguno.

Hay primeramente que ordenar y aumentar los desagües con obras de consideración pasándolas a través de las factorías hasta la ría. Después renovar las conducciones de aguas y saneamientos que se rompen continuamente o están atascadas. Más tarde empotrar la vía del tranvía o dotarlo de explanación propia, aunque lo mejor sería suprimirlo.

Por último, la construcción de un firme de hormigón, con capa de rodadura de tarmacadam, que por las experiencias recogidas por los técnicos se considera el más apropiado. Ello nos llevaría a la construcción de muros y ensanches para unificar el camino de arriba, que hoy pasaría de tres millones de pesetas por kilómetro. En este gasto deben por travesía contribuir los Ayuntamientos.

Un alivio para esta carretera sería la construcción del tramo Zorroza-Nocedal, con ramalas a Baracaldo, Sestao y Portugalete.

Otra de las carreteras que requieren también firmes de condiciones especiales, es la carretera de Bilbao a Vitoria por el puerto de Barázar por tener un tráfico muy intenso de camiones de gran tonelaje, pues por ella se deriva todo transporte de la industria y el puerto hacia el interior de la Península.

La variante de túnel en el puerto de Orduña, en la carretera de Madrid-Pancorbo-Bilbao, y las obras de rectificación y ensanchamiento que están proyectadas aliviarían en parte el tránsito por el puerto de Barázar.

El estado precario de la Hacienda Provincial, no ha permitido a la Diputación dedicar hasta la fecha, la debida atención a la reparación de las carreteras que están a su cargo, encontrándose en general, en estado deplorable. Con el establecimiento del Arbitrio sobre la Riqueza Provincial, la Diputación espera recaudar cantidades suficientes para que en el transcurso de cuatro o cinco años, queden los pavimentos de las carreteras a su cargo en debidas condiciones y posteriormente puedan ser destinadas otras cantidades a la supresión de curvas y ensanchamientos, señalización, compra de maquinaria y establecimiento de un parque para la conservación de éstas.

Merecen destacarse entre las carreteras que existen dentro de la provincia, las que partiendo de la carretera de Bilbao a San Sebastián en Amorebieta, comunican por Guernica con Bermeo y Lequeitio, con sus prolongaciones a través de Machichaco hasta Baquio, y por el otro hasta Ondárroa. Estas carreteras, por ser de gran tráfico turístico y transporte de pescado, así como de la industria que cada vez toma más auge en la zona de Guernica, tendría que ser puestas en las debidas condiciones y señalizarla convenientemente; lo mismo podríamos decir de las que partiendo de Bermeo comunican con Bilbao, por Sollube, Munguía y Asúa. y la que partiendo de Ondárroa comunica con la general de Bilbao a San Sebastián pasando por Marquina.

La construcción de viviendas en la zona de Deusto están adquiriendo cada día mayor incremento, como consecuencia de la gran escasez de solares edificables que existen en Bilbao, por cuya razón el valor de los solares aumenta rápidamente. Por esa razón creemos muy necesario la prosecución de las obras iniciadas del Túnel de Archanda para conseguir un acceso a terrenos más económicos, y al mismo tiempo mejorar las comunicaciones con el aeropuerto, dando una entrada a Bilbao que partiendo de Erleches por el valle de Asúa salga al puente del Generalísimo. De esta forma también podría mejorarse la comunicación de Bilbao con la zona residencial de Neguri.

En lo que respecta a las comunicaciones ferroviarias creemos que son de gran interés actual la prolongación de los ferrocarriles de vía ancha a a margen derecha de la ría, pues una vez puesto en servicio el Canal de Deusto, junto con la industria ya existente en dicha margen, hacen indispensable una mejor comunicación con el interior de la Península. También merece que se preste atención urgente a las estaciones de la vega de San Mamés y a la clasificación de Basauri ,así como la modernización de los ferrocarriles de Bilbao a Portugalete con su nueva estación en este último punto.

Dado el incremente que actualmente está adquiriendo la flota pesquera, también sería conveniente mejorar las instalaciones en los puertos que existen en la Provincia.

En el puerto de Bermeo se están realizando obras de envergadura en este sentido, sin embargo, en el de Ondárroa no se ha realizado gran cosa, y sería conveniente modernizarlo y ampliarlo dada la gran cantidad de barcos pesqueros que tienen su base en dicho puerto.

A continuación damos una relación de las obras más importantes que se están realizando, de las ejecutadas en los últimos años y de las que están en proyecto que estimamos de mayor importancia.

Obras Públicas en Vizcaya

Por entender que conviene conocer sus conceptos y cuantía, incluyo a continuación los números de las estadísticas oficiales que a las mencionadas hacen referencia.

CONCLUSIONES

1.ª—Se den facilidades a las industrias cerámicas para la ampliación de sus instalaciones, concediendo créditos a bajo interés para adquisición de nueva maquinaria y dictar disposiciones para la rápda tramitación de la expropiación de terrenos necesarios para esta ampliación.

2.ª—Se tomen las medidas necesarias para evitar más subidas, tan desproporcionadas, en los materiales de construcción y en caso necesario llegar a la importación de materiales, tales como madera, hierro y cobre.

3.ª—Constituir escuelas Social-Profesionales para la formación de aprendices incluso por aportación económica para el alumno y establecer contratos de aprendizaje durante tres años al servicio de un patrono con objeto de que el aprendiz pueda alcanzar el grado de formación necesario.

4.ª—Que se fomente la contrucción de maquinaria de todos los tipos y se procure divulgar ésta entre los contratistas o en el caso de no poderse construir dentro de la nación se concedan los permisos de importación necesarios para todos aquellos tipos de maquinaria que sean de utilidad.

5.ª—Que se establezca un Organismo Municipal o se amplíen los existentes para no solamente exigir que los proyectos se ajusten a Ordenanzas, sino también que se encargue de revisar y comprobar las estructuras e instalaciones y fiscalizar su cumplimiento.

6.ª—Que se estudie y dé impulso principalmente a la renovación o nueva construcción de las carreteras de Bilbao a Santurce y la de Bilbao a Vitoria por el puerto de Barázar, construyendo un pavimento que sea apropiado para su tráfico por ser estas carreteras de vital importancia para las necesidades presentes y futuras de Vizcaya.

7.ª—La prosecución de las obras del túnel de Archanda para abrir nuevos terrenos económicos para la construcción de viviendas.

8.ª—Que se hagan las diligencias oportunas y se inicien las obras para el trazado del ferrocarril de vía ancha por la margen derecha de la ría para poder disponer de él en el día en que se abra el canal de Deusto y se mejoren las comunicaciones ferroviarias de la margen izquierda por ser exiguas y hallarse en pésimo estado.

9.ª—Que se activen las gestiones para la iniciación de las obras del ferrocarril de vía ancha de Izarra a Vitoria por entender que ésta solución es la más económica.

10.ª—Que se realicen en el Puerto de Ondárroa las obras necesarias para el mejor cobijo de la flota pesquera que allí tiene su base.

Problemas generales de la pesca marítima

Lección Social nº 49

Juan Zubieta

Problemas generales de la pesca maritima

Juan Zubieta

Interesa a los vascos el problema de la pesca maritima, tratado con generalidad, o lo que es lo mismo, considerado en su ~~totalidad~~ aspecto estatal. Y ello es por varias razones. Dos son suficientes para que merezca nuestra atención. La primera es la de que, el consumo del pescado se hace, no solo dentro del pais vasco, sino, principalmente, fuera de él, y en su mayoria, en territorio del Estado. La segunda es la muy poderosa de que, la pesca maritima es de las facultades reservadas al Estado, tanto en su legislacion como en su ejecucion directa, por el articulo 14 apartado quinto de la Constitucion de 1931, en aplicación de la cual fue plebiscitado, sancionado y puesto en vigor el Estatuto Vasco.

Quiere esto decir que la pesca maritima de los vascos se encuentra regulada, segun el texto del Estatuto, por las mismas disposiciones que las de Cataluña, Galicia o Andalucia. Por lo cual, y porque España es nuestro mercado obligado, el problema nos interesa visto en unidad estatal. Lo cual no supone que deje de tener interés vasco especifico. Podemos influir sobre este aspecto de la economía de manera decisiva: Por la preparación y capacidad de nuestros hombres de mar; por la adecuación de nuestros puertos; por el empleo del crédito en favor de la industria pesquera; por la aplicación de normas de tipo social, que afectan a este, como a las restantes bases economicas y que dependen de la situacion social del pais; por el desarrollo de las atribuciones y facultades de las Cofradias y aplicación progresiva de normas cooperativas tendientes a la eliminación o reducción de los tostartekos; por la organización de sistemas de lonjas para la venta del pescado fresco; por la más perfecta reglamentación de los transportes, que se encarguen de distribuir el pescado dentro y fuera de Euzkadi; por la intensificacion de la industria conservera, de

fabricación de harina de pescado y otras; por la aplicación de nuevos métodos de suministro, como son los puestos en práctica con éxito por la industria pesquera portuguesa; por la utilización progresiva de barcos auxiliares y aviones para dar seguridad a nuestras unidades pesqueras, reducir los gastos generales de la pesca y acelerar la entrega del pescado; y por la construccion de unidades flotantes especializadas de transporte pesquero./El Estado, al reservarse el abanderamiento de buques (APARTE) y las relaciones y actividades exteriores de todo género, reputó preciso extender esta reserva a la pesca maritima, teniennde en cuenta que ella es ejercitada fuera de las aguas jurisdiccionales, constituyendo por tanto una actividad exterior juridico y en el pleno sentido/real del concepto. Pero las funciones administrativo, preceden, acompañan y siguen al de orden /economico y social que ejercicio de la pesca marítima, corresponden a las facultades reconocidas a los Poderes vascos en el Estatuto autonomico. Incluso en la propia actividad maritima, conviene recordar que compete al Pais autonomo según el art. 8 apartado 12 del Estatuto la función ejecutiva y de gobierno sobre la Marina Mercante y personal maritimo, en cuya categoría se encuentra la pesca; y que es el Presidente del Gobierno vasco el que, según el art. 10 apartado b), asume la representación del Estado dentro de Euzkadi en aquellas funciones cuya ejecución directa corresponda al Poder central.

Hechas estas observaciones, entramos en materia. Vamos a considerar el desarrollo de la pesca maritima dentro del Estado en los últimos diez años, en sus diversas clases, pesca de altura y bajura, bacalao, almadrabas y caza de ballena. Las cifras estadisticas citadas proceden de los Anuarios Estadisticos de la Direccion General de Pesca Maritima hasta 1951: no hay posteriores. A partir de esta fecha, las que damos proceden de informaciones directas.

Damos a continuacion las cifras que sirven, mejor que otra consideracion, para expresar la importancia, volumen y desarrollo de la pesca en todas sus formas, las unidades de la flota pesquera y su tonelaje, los precios de utillajes de la industria pesquera y los del pescado, y el censo obrero afecto a dicha industria. Si motivos en esta Comunicación nos importa considerar, sobre todo, la pesca de altura; pero seguramos necesario plantear el problema en el cuadro general de la industria pesquera de todas clases.

CAPTURAS TOTALES DE PESCA Y SU VALORACION

AÑOS	Miles de Tm.	Valor millones de ptas.
Media 1930-34....	**325**	**279**
Media 1940-44....	**451**	**971**
Media 1945-54....	**582**	**2.177**
1945.....	553	1.275
1946.....	594	1.716
1947.....	572	2.069
1948.....	534	1.867
1949.....	551	2.035
1950.....	578	2.354
1951.....	587	2.560
1952.....	602	2.599
1953.....	625	2.587
1954.....	626	2.713

PESCA DE ALTURA Y BAJURA Y SU VALORACION (CRUSTACEOS)

AÑOS	Peso Tm.	Valor miles de pesetas
Media 1940-44	**12.256**	**46.016**
Media 1945-54	**15.293**	**144.042**
1945	15.851	75.003
1946	17.866	79.665
1947	18.353	105.719
1948	15.625	130.917
1949	17.513	132.813
1950	15.367	145.700
1951	13.973	156.314
1952	14.467	194.180
1953	11.599	198.156
1954	12.323	221.957

PESCA DE ALTURA Y BAJURA Y SU VALORACION (PECES)

AÑOS	Peso Tm.	Valor millones de pesetas
Media 1940-44	**396.322**	**845**
Media 1945-54	**453.042**	**1.786**
1945	476.966	1.093
1946	502.239	1.492
1947	477.833	1.797
1948	438.191	1.556
1949	431.302	1.681
1950	424.883	1.893
1951	435.801	2.092
1952	432.140	2.064
1953	458.491	2.059
1954	452.574	2.141

PESCA DE ALTURA Y BAJURA Y SU VALORACION (MOLUSCOS)

AÑOS	Peso Tm.	Valor miles de pesetas
Media 1940-44	**28.753**	**49.719**
Media 1945-54	**25.842**	**101.033**
1945	26.202	61.682
1946	26.182	74.714
1947	23.420	94.488
1948	21.848	90.590
1949	31.619	102.025
1950	31.784	122.789
1951	21.368	104.641
1952	25.361	123.122
1953	25.248	121.707
1954	25.396	114.575

CAPTURAS DE BACALAO Y SU VALORACION

AÑOS	Peso Tm.	Valor miles pesetas
Media 1940-44	**5.611**	**9.803**
Media 1945-54	**76.950**	**112.377**
1945	27.170	27.170
1946	38.922	38.922
1947	43.971	43.971
1948	51.708	64.634
1949	58.028	72.535
1950 (1)	Total 95.860	Total 156.383
»	66.846 (a)	83.558 (a)
»	29.014 (b)	72.825 (b)
1951	Total 108.142	Total 183.299
»	67.930 (a)	82.412 (a)
»	40.212 (b)	100.887 (b)
1952	Total 114.416	Total 184.639
»	73.625 (a)	92.031 (a)
»	40.791 (b)	92.608 (b)
1953	Total 110.709	Total 162.296
... ...	82.151 (a)	102.689 (a)
... ...	28.558 (b)	59.607 (b)
... ...	Total 120.583	Total 189.930
... ...	93.029 (a)	130.241 (a)
... ...	27.554 (b)	59.689 (b)
1954 ...		
» ...		
» ...		

(1) A partir de este año se consignan las capturas y valoración del bacalao por separado, correspondiendo las cifras (a) a captura por grandes empresas y las cifras (b) a capturas por parejas, las cuales las iniciaron en este año.

CAPTURAS DE PESCA EN ALMADRABAS Y ALMADRABILLAS Y SU VALORACION

AÑOS	Peso Tm.	Valor miles de pesetas
Media 1940-44	**9.187**	**25.678**
Media 1945-54	**8.032**	**30.426**
1945	6.729	18.797
1946	9.103	31.356
1947	8.781	28.252
1948	6.805	25.969
1949	12.537	49.800
1950	8.544	33.438
1951	4.410	18.858
1952	6.428	25.796
1953	8.928	34.524
1954	8.056	37.471

CAPTURAS DE PESCA EN MARRUECOS

CLASES	Tm.	Miles de pesetas
Capturas totales	12.065	27.802
Almadrabas	2.018	7.887
Caza de ballenas	4.062	4.623
Pesca de Altura y Bajura peces)	5.843	14.491
» » » (crustáceos)	95	528
» » » (moluscos)	47	273

CAZA DE BALLENA Y SU VALORACION

AÑOS	Peso Tm.	Valor miles de pesetas
1950	1.380	1.922
1951	3.255	4.524
1952	8.716	7.322
1953	9.561	11.473
1954	6.873	8.248

FLOTA PESQUERA NACIONAL

AÑOS	Unidades	Miles de toneladas	Valor en millones de pesetas
Media 1940-44	**34.124**	**187**	**420**
Media 1945-54	**39.906**	**238**	**1.268**
1945	39.686	252	741
1946	37.832	234	1.020
1947	38.241	224	1.038
1948	39.812	238	1.117
1949	40.161	239	1.305
1950	40.348	237	1.335
1951	41.698	263	1.538
1952	40.505	243	1.423
1953	39.774	221	1.527
1954	41.009	238	1.644

Precios de utillajes de la industria pesquera

UTILLAJE	1940 pts	1954 pts	Porcentaje del aument
Coste por toneladas de registro bruto con casco de acero.....	4.500	27.000	600
Idem con cascos de madera	2.000	16.000	800
Carbon: toneladas	100	500	500
Gasoil: litro	0,60	1,13	188
Fueloil: litro	0,35	0,60	171
Cordeleria de sisal: kilogramos	3,95	23,40	592
Redes de cáñamo: kilogramo	27,40	59,90	219
Cables de acero de 10 mm: metro	1,30	11,00	846

(6

Precios del pescado

	1940 pts	1954 pts	Porcentaje de aumento.
Capturas totales por kilogramo ...	1,67	4,34	260
Pesca de altura y bajura: peces por kilogramo	1,67	4,73	283

CENSO ~~LABORAL~~ obrero PESQUERO

AÑOS	TOTAL	Personal embarcado	Personal en tierra
Media 1945-54	**282.319**	**197.250**	**85.069**
1945	265.679	170.360	95.319
1946	277.229	181.509	95.720
1947	296.372	192.927	103.445
1948	269.179	196.923	72.256
1949	282.931	201.014	81.917
1950	298.077	213.320	84.757
1951	295.159	215.013	80.146
1952	288.276	204.014	84.262
1953	275.455	197.110	78.345
1954	274.835	200.312	74.523

El aumento en las capturas de bacalao, y, desde 1950, el trabajo de las parejas por encontrar caladeros más productivos, son hechos notorios. De merluza se obtuvo en 1946 su cifra máxima de producción, con 61.209 toneladas; en 1953 solo se lograron 14.503. De sardina, en 1945 se obtuvieron 127.537 toneladas y en 1949 solamente 67.527. La sardina se desplaza del Golfo de Vizcaya al Sur atlántico y Mediterráneo. En cambio aumentan en sus caladeros clásicos la anchoa y la pescadilla.

El porcentaje de cada especie en la economía pesquera, en comparación con las cifras anteriores, es como sigue: Bacalao, del 4.91 p% en 1945 ha pasado al 19,27 p% en 1954; la pesca de almadraba, del 2,28 p% en 1949 al 1,29 p% en 1954; ballena, del 0,24 p% en 1950 al 1,53 en 1953 y 1,10 en 1954; moluscos, en 1940 el 7,76 p%, en 1949 el 5,74 p% y en 1954 el 4,06 p%; y los peces, pesca de altura y bajura, en 1941 el 89,52 p%, en 1945 el 86,26 p% y en 1954 el 72,32 p%.

El rendimiento anual de la flota pesquera por tonelada de barco fue en 1933 de 1,65; en 1940 de 2,75; en 1945 de 2,19; en 1946 de 2,55; en 1953 de 2,83 y en 1954 de 2,63. La flota pesquera vive con notorio retraso en adelantos técnicos, en medios, preparación y utillaje de las extranjeras. Por eso sus índices acusan una tal variación, siendo además notoriamente deficientes. Es preciso ir al desguace -como en la marina mercante- de las unidades anticuadas y antieconómicas. Con el tonelaje relacionado, en cualquier otro país, se llegaría a la captura anual del millón de toneladas.

Por otra parte, los aumentos del precio de los artículos del utillaje de la industria pesquera, excepción hecha del gasoil, fueloil y redes de cáñamo, son superiores a los que ha tenido la pesca, aparte los crustáceos. Ello crea a la industria pesquera una situación delicada.

El censo obrero afecto a la industria pesquera oscila entre 250.000 y 300.000 personas, de las cuales, 200.000 se hallan embarcadas y las demás en tierra o dedicadas al marisqueo. Los trabajadores se encuentran, unos a sueldo fijo regulado por la Reglamentacion Nacional del Trabajo, y otros "a la parte". Según el Sindicato Nacional de Pesca, el jornal medio de un pescador de bajura fue en 1953 alrededor de 18 pesetas diarias, cifra que, ya de por si, dice bastante, sin que requiera comentarios.

Recientemente ha sido creado el Montepio Nacional de Bajura, con el fin de remediar el desamparo de los pescadores como consecuencia del paro, tan acusado en años anteriores.

"España vive de espaldas al mar" dice Don Julian del Valle Martin en su Ponencia sobre "Problemas pesqueros, pesca de altura" presentada al "Consejo Economico Sindical" en Marzo del año en curso. "No saben -en Madrid- que hoy, un buque de altura de tipo medio, tiene de gastos mensuales cincuenta mil duros". "Considera como ilegal la tasa al pescador. Si en algún articulo puede señalarse como base la oferta y la demanda, es en el pescado". "Al pescado hay que considerarlo como a la naranja. Año de gran cosecha, baja de precio... En la pesca son -tambien- frecuentes las "heladas". Protesta contra los excesivos margenes comerciales para el intermediario. Insiste en la "vulneración de las disposiciones en vigor sobre capturas de inmaturos", y relaciona diversas soluciones "para terminar con esta piratería del mar", para lo cual, sería suficiente con establecer una policía adecuada y eficaz en los puntos principales del mercado, en los que "se inutilice todo aquel pescado que no reuna el tamaño establecido", quejandose de que esta policía no sea ejercida, de manera adecuada y eficaz. Como conclusiones plantea las siguientes:

1.- Supresión de la tasa del pescado.

Supresión
2.- ~~Supresion~~ de toda clase de arbitrios y gravamenes puestos al mismo.

3.- Que los establecimientos publicos, de beneficencia y otros, se abastezcan del pescado, directamente, en las lonjas de primera venta.

4.- Policía eficaz contra el consumo de inmaturos.

5.- Incautación de las embarcaciones pesqueras que no puedan trabajar en aguas profundas.

6.- Creación de buques escuela: tres "bous" y seis "pareja".

Por su parte, Don Jose Herrero Labajo, ~~ponencia~~ en su ponencia sobre el Comercio de pesca fresca, hecho suyo por el mismo Consejo Economico Sindical, de Marzo de 1956, demanda:

1.- Auxilio a la iniciativa privada.

2.- Funcionamiento eficaz y honrado de una policía de subsistencias.

3.- Racionalización de los márgenes comerciales aplicados.

Y presenta como consluciones:

a).- Fomento de la industria pesquera.

b).- Regulación de la venta del pescado fresco.

c).- Organización de márgenes comerciales para el detallista.

La organización oficial, en este casso la Delegacion Provincial de Sindicatos, no puede manifestarse más discreta en sus demandas, pobre en argumentos y desprovista de fe en la eficacia gubernativa del régimen. Todo lo que pide es dirigismo y policía. Su fracasso, en esste orden de cosas, no hace falta que lo afirmemos nosotros: lo proclaman sus propios órganos de expresión.

Nosotros terminamos por donde hemos comenzado. La legislación, organización y administración de los problemas de pesca en España son deficientes, dejando mucho que desear en relación con los restantes paises europeos. Las reglas generales para aquella administración son las mismas para los vascos y para los restantes ciudadanos del Estado.

Pero nosotros podemos y debemos aspirar a disponer de los medios fundamentales de desarrollo de nuestra economía. Disponiendo de ellos, en nuestra situación la de debemos aprovecharlos y dirigirlos adecuadamente. Si nosotros sabemos utilizar nuestra situación, dentro del Estado, con la seguridad de mercado que esta circunstancia nos da, nos hallamos en condiciones para forjar los medios de producción y desenvolvimiento de la industria pesquera en todas sus facetas y aplicaciones, tanto de la de altura, que es principalmente la tratada aquí, como del resto de las actividades pesqueras y conserveras. Con disponer del Estatuto de autonomía vasco y de un Gobierno digno de este nombre, nos bastaría para lograr llevar a buen puerto nuestra flota pesquera, poniéndola a la misma altura de las flotas pesqueras de nuestros vecinos países europeos.

Comercial 3-C

DELEGACION PROVINCIAL DE SINDICATOS

VIZCAYA

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL

Ponencia: PROBLEMAS PESQUEROS. PESCA DE ALTURA.

Ponente:
D. JULIAN DEL VALLE MARTIN

Bilbao, 1956

ESPAÑA por desgracia reiterada desde hace siglos vive de espaldas al mar en lo tocante a la pesca. Es como una enfermedad hereditaria que se transmite de uno a otro Régimen de Gobierno. Quizás el conceptuar a la pesca como algo de prodigioso maná —no olvidemos que Ntro. Señor Jesucristo eligió sus Apóstoles entre humildes pescadores— que desde las primeras letras llega al hombre en una sencillez cautivadora, permanezca esta Industria como algo muy íntimo pero sin categoría de riesgo financiero.

Ninguna de las industrias que el hombre explota, es tan complicada como la de la PESCA en los momentos actuales. Y al decir pesca, quiero referirme a la de ALTURA y, aún más, aquélla en que el Capital está exclusivamente aportado por el ARMADOR y el desarrollo en la explotación de las embarcaciones es llevado a nómina fija más participación en las pescas brutas, sin obligación alguna para el tripulante en los daños y quebrantos.

Dejando a un lado las características de Industrias tan importantes como la SIDERURGIA, QUIMICA y TEXTIL, en que el rendimiento de las mismas es conocido de antemano y el producto obtenido es de fácil y larga conservación, señalemos una Industria marítima, ya que en la pesca su Factoría es el buque, por ejemplo, la de navegación.

Todas las dificultades técnicas y comerciales de un buque carguero las tiene el pesquero. Arranchamiento, aprovisionamiento, propulsión, son idénticas e incluso en la dirección las supera, pues el buque carguero realiza su navegación de PUERTO a PUERTO, mientras que el PESQUERO su lugar de arribo son las PLAYAS o PLACERES sin visibilidad superficial.

En el buque mercante los resultados también son conocidos, salvo casos de fuerza mayor (que también asimilan los pesqueros) pues el flete responde de los gastos, mientras que en el buque pesquero no existe el flete conocido y las capturas dependen de factores no controlables por el hombre. En toda industria el mayor aumento de gastos en la explotación se compensa con el consiguiente aumento en la materia obtenida. En la pesca se da la circunstancia de que cuando se causan mayores gastos, el rendimiento es menor. Aclaremos esto que parece un absurdo. Un buque pesquero que tiene la suerte de dar con una PLAYA rica en pescado, trabaja sin rotura de elementos y sin necesidad de cambiar su caladero, evitando el consiguiente gasto de combustible; si el lugar donde caló es pobre y tiene que tomar otro rumbo en pos de nueva playa, el desconcierto a bordo es notorio y el peregrinar de uno a otro placer se traduce en aumento considera-

ble de consumo en la propulsión y averías en los aparejos. Y como demostrativo de la superficie en dificultades, tenemos el de la conservación del producto obtenido, pescado, que no admite tiempo indefinido sino que hay que venderlo en una forma que no es la normal de los demás artículos en que el precio se gradúa en consonanacia con los gastos. El pescado, como digo al principio, creen las gentes es maná regalo de Neptuno. No saben que hoy, un buque de altura del tipo medio, tiene de gastos mensuales CINCUENTA MIL DUROS.

La Industria Pesquera de Altura está al garete y hemos de aprovechar estos momentos en que parece que el Estado por medio de la Dirección General de Pesca y Sindicatos quiere se le diga toda la verdad sobre su situación de abandono. No he de silenciar nada, ni sería patriótico ni honrado. Veamos:

TASA DEL PESCADO EN PRIMERA VENTA

El desconocer la cantidad a capturar es el principal argumento para considerar como ilegal la tasa al pescador. Si en algún artículo puede señalarse como base la oferta y la demanda, es el pescado. No se ha dado el caso de que en arribazón grande de pescado, el comprador en primera venta, lo haya adquirido al mismo precio que el día en que la entrada a la Lonja fué exigua. Por lo tanto y sin alegar más argumentos ha de reconocerse que la cantidad hace el precio.

Para el pescador el mejor signo de beneficio son las grandes capturas, pues ello demuestra un trabajo regular, sin averías, siendo preferible obtener el mismo ingreso con diez mil kilogramos, por ejemplo, que con dos mil.

Al pescado hay que considerarlo como a la naranja. Año de gran cosecha, baja de precio y si por el contrario, como por desgracia ha sucedido este año, estamos comiendo el fruto helado y, a qué precios señores... Hay algún valiente que vaya diciendo al naranjero que obtiene este año grandes beneficios?

En la pesca son frecuentes las "heladas".

Además ocurre con el pescado algo que podríamos llamar extraordinario; todo el mundo quiere comer merluza, parece como que la raza degenera en afán de sentirse enferma, pues de todos es conocida la frase sacramental del médico al recetar los alimentos a la persona aquejada de grave dolencia, coma Vd. merluza. No voy a decir que para un estómago delicado se le recete chicharro o verdel, pero a gente joven, y digo joven en nuestra época al que

aún no ha rebasado el medio siglo, que clama por el precio de la merluza cuando antes de sentarse a la mesa ha tomado su aperitivo de embutidos, mariscos y demás productos amigos del ácido úrico, sienta esa necesidad de comer merluza. Existen otros pescados blancos, tales como pescadilla, locha, gallo, reyes, palometa, rape, cabracho, de gran valor nutritivo y exentos de ácidos. Para la juventud que puede comer un hermoso solomillo, no hay nada mejo para vigorizar que los pescados fosfóricos, chicharro, verdel, besugo, colayos, panchos, etc.

MARGENES COMERCIALES PARA EL INTERMEDIARIO.—Eso si, y aquí está el punto culminante, que por la desaprensión del mal comerciante, del que con una inversión pequeña de capital quiere vivir a lo grande y enriquecerse en cuatro días. Yo admito que uno que despacha mil kilogramos diarios en su pescadería, pueda defender su vida con desahogo y hacer una fortuna al cabo de los años ya que su esfuerzo debe ser compensado. Lo que no es admisible es que con una venta de a 10 más 50 kilogramos, quieran cubrir sus necesidades y hacer fortuna. Claro está que el público consumidor es en muchos casos el que alienta a esta clase de comerciantes de alubión, ya que no ignoramos el despilfarro de algunas gentes, ricos de nuevo cuño, que amparan el estraperlo por la comodidad o la fatuidad.

VULNERACION DE LAS DISPOSICIONES EN VIGOR SOBRE CAPTURAS DE INMATUROS.—Es vergonzoso lo que está sucediendo y que si no se pone coto urgentemente no tengo inconveniente en asegurar que antes de quince años no habrá pescado en el Cantábrico. Y así como antes he dicho que han llegado comerciantes pescaderos de alubión, así también diré de Armadores desconocedores de la Industria y que ésta la han basado en hacer dinero, sea como fuere; están cavando su propia fosa dije en la Conferencia Nacional Pesquera de Abril de 1954 al presentar a la Mesa Presidencial la muestra palpable, adquirida en una Pescadería Madrileña, del pececidio que se estaba cometiendo y, que desde entonces, ha ido en aumento. Pero merece exponga bien la situación. Hubo una época, allá por los años del 1940 al 1948, en que la pesca en pareja en las playas del Grande Sol y también en las más próximas a nuestras costas, fué de rendimiento óptimo. Todo el mundo cifraba en millones los beneficios que se obtenían. Era un nuevo negocio alucinante, y máxime cuando el Instituto de Crédito para la reconstrucción

Nacional concedía préstamos para construcción de embarcaciones al interés del 2 % y amortización a largo plazo.

La terminación de la guerra mundial hizo que la flota pesquera de los países en lucha reanudasen sus tareas y vino lo que tenía que llegar. El egoísmo y la necesidad de defender sus intereses los nuevos armadores, derivó en capturar los pescados inmaturos en proporciones que hoy son de aterrar. La Conferencia Nacional Pesquera aprobó unas medidas de malla y peces que el Gobierno hizo suyas. ¿Se ha cumplido tal acuerdo? No, lo digo rotundamente. Y no es por falta de vigilancia de las autoridades de Marina, pues por mucho que vigilen las entradas en puerto, siempre tropezarán con la astucia de los Patrones de Pesca. Además, en acuerdo se cometió un grave error, y fué el de señalar tamaños de mallas en las redes. Cuando el mal estriba en los fondos donde se trabaja. El hombre de ciencia, el que investiga por amor a su profesión en beneficio de la colectividad, es para mí más docto que un Patrón de Pesca. Don Luis Lorenzo Rey, asesor técnico de la Dirección General de Pesca, en su maravilloso libro sobre peces, y refiriéndose a la merluza, dice que ésta se pesca en los lugares más hondos, que en término marineros que quiere decir "agua grande".

No hay más que una solución para terminar con esta piratería del mar, y es que tanto en puerto, pero principalmente en los mercados de consumo, se inutilice todo aquel pescado que no reuna el tamaño establecido. Esta misión debe corresponder a la autoridad de Marina, tanto en puerto como en mercado de consumo. Aseguro, con toda la responsabilidad que puede dar una afirmación de tal calibre, que si en los mercados de Madrid, Barcelona, Zaragoza y algún otro más, se establece tal vigilancia, a los dos meses de su implantación han vuelto las aguas a su curso.

Y entonces vendrán las lamentaciones de los puertos que tendrán que amarrar sus buques piratas. Desastre financiero, gente sin colocación, etcétera, etc. Pero también para este caso tengo remedio. Considerando que los armadores de esos buques piratas fueron de buena fe a la industria y, qué duda cabe, preferirían pescar peces reglamentarios a la escoria que hoy capturan,

Que el Estado adquiera dichas embarcaciones para dedicarlas a servicios auxiliares de la Armada , e incluso que se establezca un cánon sobre la pesca capturada por las embarcaciones que pueden trabajar en fondos profundos, cánon bien estudiado y que compensaría en parte el desembolso inicial del Estado.

Si así, no se hiciera, si continuamos en el desenfreno actual, yo he cumplido con mi deber al denunciar lo que todos los que estamos dentro de la industria conocemos, pero que por cobardía o ignorancia ocultan.

Nuestro Caudillo, número uno de los pescadores, hizo que se reglamentase la pesca del salmón, y ahí tenemos los resultados. Hoy en día, los ríos salmoneros de España son conocidos en todo el mundo y la afluencia de extranjeros es cada día mayor para practicar tal deporte. No hace aún muchos años, la pesca clandestina, sin parar mientes en tamaño, arruinó lo que hoy es, aparte del orgullo nacional, espléndida fuente de ingresos.

No he inventado nada, solamente hice copiar la reglamentación sobre el salmón. Pocos casos se dan, pues la sanción es durísima, de pescarlos fuera de ley, pero no basta el burlar la vigilancia en el río, ya que ésta llega hasta los mercados de consumo.

ABANDONO LABORAL.—En un buque mercante no se suspende la travesía por enfermedad del Capitán; en el pesquero, sí, regresa a su base, pues no cuenta a bordo con sustituto, y si la gravedad del patrón de pesca subsiste, ha de optar el armador por la paralización de su industria o hacer de conejo de Indias en ensayos, con el riesgo, casi seguro, de quebrantarse en unos miles de duros hasta que el nuevo patrón ocasional acierte en su menester.

En toda industria el personal especializado ha madurado su especialidad en la correspondiente escuela de trabajo. España, para ejemplo del mundo, cuida en estos momentos al obrero que desea salir del anónimo con un mimo imposible de superar. Incluso en la Marina Mercante (en la de guerra no digamos) existen Empresas que cuentan con su buque-escuela. En la pesca, NO; la teoría aprendida en las Escuelas Medias de Pesca, en tierra, no tiene su reválida en la práctica del mar. Hemos dotado a los buques pesqueros de aparatos científicos, tales como la telefonía, gonio y sonda. Se habla ya de detectores y más de uno usa el radar, pero el factor hombre, el patrón de pesca, no lo hemos formado debidamente. El pescador español es el mejor del mundo y la juventud que sale de las Escuelas de Pesca en tierra es digna de que sus estudios adquieran la madurez que la práctica enseña.

Es absurdo que una industria, el buque pesquero, dependa de un solo hombre, el patrón de pesca; el conjunto crea el ritmo y en el caso que nos ocupa, enmudece la orquesta si el director no ocupa el atril.

El que suscribe propone a la Mesa del Consejo Económico Sindical de Vizcaya las siguientes conclusiones:

1ª.—Supresión de la tasa al pescado presentado en primera venta.

2ª.—Supresión de toda clase de arbitrios y gravámenes, sea de la clase que fueren, para el pescado presentado en primera venta por el armador.

3ª.—Que tanto los establecimientos benéficos, así como los dependientes del Estado, puedan abastecerse de pescado en las factorías pesqueras al precio de primera venta.

4ª.—Que por las autoridades de Marina se extienda la vigilancia sobre tamaño de peces a los mercados de consumo.

5ª.—Que se recabe de la autoridad competente el inmediato estudio de adquisición de las embarcaciones pesqueras cuyor armadores no pueden hacerlas trabajar en aguas profundas.

6ª.—Que por medio de los organismos competentes se interese la adquisición de tres buques pesqueros de los llamados "bous" y seis de los llamados "pareja" para utilizarlos como escuelas de pesca. (Dichos buques serían tripulados por los alumnos de las Escuelas Medias de Pesca, bajo el mando y enseñanza de capitán o piloto, en lo tocante a nevegación, y de un patrón de pesca en lo concerniente a las faenas de captura y conservación del pescado a bordo. El personal de máquinas, profesional. Como quiera que estas embarcaciones no se precisa capacidad de neveras, podrían ser habilitadas en forma tal, que en cada "bou" tuviesen plaza 50 alunmnos, y 25 en cada buque de "pareja". En todal, 300 alumnos futuros patrones de pesca.)

Bilbao, 12 de marzo de 1956.

Comercial 3-A

DELEGACION PROVINCIAL DE SINDICATOS

VIZCAYA

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL

Ponencia: PROBLEMAS PESQUEROS. COMERCIO DE PESCA FRESCA

Ponente:
D. JOSE HERRERO LABAJO.

Bilbao, 1956

COMERCIO DE PESCA FRESCA

En el desenvolvimiento del comercio de la pesca tienen función tres facetas o especialidades:

La exportación al interior y al extranjero.

El asentamiento o venta al por mayor.

La venta al detalle.

Los exportadores adquieren su mercancía a las Cofradías de pescadores o a los armadores, en pública subasta o en las Lonjas de Contratación de pescado y la exportan a los siguientes:

Asentadores en mercados centrales.

Detallistas en capitales de provincia.

Detallistas en pueblos.

La función del exportador consiste:

1º.—Cubrir el riesgo entre el precio de subasta en puerto y el obtenido en los mercados centrales por los asentadores.

2º.—Buscar nuevos mercados y clientes en toda España ayudando a intensificar el consumo del pescado.

Los gastos que sufragan los exportadores en sus operaciones son:

Dos por ciento de impuesto portuario sobre el "importe del pescado o la cantidad concertada, según los puertos, entre la Federación de Armadores y las Juntas de Obras del Puerto.

Cajas envase: 0,28 pesetas, aproximadamente, por kilo de pescado.

Gastos de preparación: acarreos, sal, papel, etc.

Hielo.

Transporte por f-c. o camión hasta el punto de destino.

Si el pescado es vendido en el mercado central por los asentadores y por cuenta de los exportadores, entonces del producto obtenido en dicha venta se han de descontar los siguientes gastos: Acarreos, impuestos municipales, hielo, conferencias, comisión del asentador y merma de peso.

El cometido del asentador o mayorista es el siguiente:

Obtener el mayor precio posible de la pesca en el mercado central, en beneficio del exportador, del pescador o armador si envía sus productos sin mediación del exportador, o en el propio del mayorista si la mercancía es adquirida en firme por el mayorista al exportador o al armador, cubriendo él mismo el riesgo entre el precio de puerto y el del mercado central.

Por su función, el asentador percibe del 3 al 6 % de comisión sobre el importe del pescado vendido.

La función que desarrolla el detallista, es bien claro que consiste en detallar, cortar y distribuir al público el pescado adquirido al por mayor.

Los gastos que sufraga el detallista son:

Acarreos hasta el despacho del pescado.

Papel de envolver.

Conservación, en su caso, del pescado sobrante, cámara y hielo.

En algunos mercados: parte de los impuestos municipales e impuesto portuario, este último si el pescado es vendido al por mayor directamente por el armador.

No se debe olvidar, al establecer los gastos del comercio de la pesca, de aquellos que son inherentes a todo comercio, que son:

Renta de locales.

Sueldos y gratificaciones del personal.

Cargas y seguros sociales y de accidentes.

Impuestos de utiliddades. Tarifa III.

Ley del Timbre.

Contribuciones del Estado.

Exacciones municipales.

Mermas de peso.

Riesgo de venta, depreciación de sobrantes.

En algunos casos, los armadores venden sus pescas directamente en los mercados centrales a los detallistas e incluso directamente al público en pescaderías de su propiedad, pero en su mayor parte prefieren vender sus pescas en puerto a los exportadores, bien por evitar el riesgo del precio entre el obtenido en puerto y el que se pueda alcanzar en destino, o bien por falta de organización para ir directamente al público o a los detallistas.

PROBLEMAS DEL COMERCIO DE LA PESCA

Las tasas

Si entendemos por precio de tasa el precio legal, tanto más legal cuanto más se acerque al precio justo de un artículo, es decir el resultante de valorar el costo del producto, con sus gastos de producción, beneficio, etc., salta a la vista la complejidad existente para ser justos en la fijación del precio de tasa del pescado, cuya producción es tan notoriamente irregular, y así, siendo las capturas de pescado excesivamente escasas, la tasa fijada a priori resulta injusta, porque el pescador o la Empresa armadora no percibe el precio de su labor, de sus afanes y de sus riesgos, y, en cambio, si las pescas son abundantes, el precio fijado es excesivo y, por consiguiente, injusto para el consumidor. Se

podrá argüir que al fijar el precio de tasa se tienen en cuenta estas alternativas y, de consiguiente, se procura establecer un precio que nivele unas y otras; pero el precio fijado¿nivela realmente estas alternativas? Al haber abundancia de pesca ¿no se derrumba inevitablemente el precio del pescado? ¿Se ha conseguido justamente el precio moderador? Por lo menos ha de existir la duda, y lo justo no tiene duda; lo justo es cierto.

¿Hay posibilidades de solucionar este problema?

Los peligros que acechan al pescador y el riesgo económico que expone una Empresa armadora dedicada a las faenas de la pesca nos obligan a estudiar con gran diligencia el precio justo del producto obtenido por estos peligros y estos riesgos.

Si el pescado no fuese mercancía perecedera y fuera objeto de almacenaje, no cabe duda que se podría llegar a conocer con exactitud el precio justo de las costeras, lo mismo que se hace con las cosechas. Pero querer fijar un precio a lo que Dios nos va a dar o nos lo puede negar, es por lo menos demasiada temeridad.

¿Se puede fijar el precio justo, por ejemplo, del trigo que se va a cosechar antes de sembrarlo?

Con ello llegamos a la conclusión de que el precio de la pesca se autofija por la cantidad de sus capturas: si hay penuria de pesca hay que compensar esos trabajos, esos peligros y esos riesgos por ser justo, toda vez que cuando hay abundancia los precios automáticamente bajan, y es de todos sabido de algunas especies que han sido devueltas a la mar por falta de consumo o por defecto de organización, en manera alguna imputable a los pescadores.

Para que una tasa sea justa ha de reunir estas condiciones:

Indice general de precios.

Volumen de producción.

Volumen de circulación monetaria.

La dificultad de que se cumplan estas condiciones es la causa del frecuente fracaso de la intervención de los precios. (Higinio París: "Un nuevo orden económico".)

Las tasas se fijan muchas veces por razones de bien común, pero no es bien común que por beneficiar a unos (compradores) se dañe a otros (vendedores).

Es comentario frecuente que se cometen abusos en el comercio de la pesca y que el público paga las consecuencias. Esto ya es otra cuestión de más fácil o difícil solución, pero en todo caso digna de estudio y llegar a resolverla con más justicia que la fijación de un precio a los bienes que podremos o no poseer.

El comercio de la pesca es tan honesto como el que más, pero mucho más penoso.

Al comercio de la pesca es fácil su acceso, no existe monopolio, cualquiera puede dedicarse a él, no necesita casi preparación ni poder económico.

En el comercio de la pesca existirán desaprensivos que se lucren injustamente del comercio, más o menos como en otros comercios, pero no es motivo para desprestigiar al de la pesca, sino al comerciante que de tal manera se conduzca, y para ellos están las sanciones y quebrantos a que se hagan acreedores con su conducta. Sabemos que en la práctica resulta difícil capturar a estos desaprensivos por falta de colaboración en el público, ya que éste se hace a la vez cómplice, encubridor y víctima. Así como en cualquier delincuencia la víctima es la primera en quejarse, en las infracciones del comercio, al menos en España, la víctima generalmente acepta hasta con estima y deferencia el perjuicio que se le ha irrogado.

He aquí otro de los argumentos por el que se demuestra la ineficacia de la ley de tasas. En cuanto se establece una tasa comienza a pulular el desaprensivo y el intermediario innecesario. Para evitar estos males y los perjuicios de una defectuosa organización en el comercio de la pesca, no hay más que una solución: eliminar los desaprensivos y los intermediarios que no tengan una función útil al comercio de la pesca y por tanto a la sociedad.

De los tres elementos que intervienen en el comercio de la pesca: exportador, asentador y detallista, los tres son necesarios cuando desarrollan la función que tienen encomendada. El exportador, para que abra nuevos mercados a la industria de la pesca.El asentador, para que asiente y dé valor al pescado, que de otra forma tendría sensible depreciación. Y el detallista, para que distribuya entre el público el pescado en las mejores condiciones de sanidad, necesidad y comodidad.

Pero ninguno de estos tres elementos son imprescindibles, es decir, que el pescador y el armador pueden vender directamente sus productos al público. Pero el pescador y el armador renuncian generalmente a evitar estas mediaciones, porque o no tienen una organización adecuada, quizá por temor al presupuesto, o no tienen capacidad para desarrollarla, o prefieren no correr el riesgo entre el precio de puerto y el precio a que se ha de vender al público.

Si se llegase realmente a conocer un precio justo para el pescado y se estableciese una tasa con arreglo a este precio, y todo el pescado capturado por el armador fuese solicitado por los detallistas,

no cabe duda que sobraba la mediación del exportador y del asentador, porque sus funciones quedarían automáticamente eliminadas, ya que toda la pesca estaría fácilmente vendida del armador al detallista, y así el exportador no tendría que buscar mercados para la pesca, puesto que estaría ya vendida. El asentador no tendría necesidad de conseguir un valor al pescado, puesto que ya estaría tasado su precio, y de esta forma evitábamos el beneficio del exportador y la comisión del asentador, pues resultaría un absurdo cobrar una comisión por asentar una mercanría que ya de origen estaba asentada.

Pero la realidad no es ésta, ya que si, en efecto, cuando las capturas son escasas "todo el pescado está vendido", como suele decirse, cuando las costeras son normales y el pescado no es escaso, entonces es necesario que se ponga en marcha toda esta organización comercial de la pesca para que la industria no se encuentre defraudada ante un producto que no tenga salida o que su valor sea insuficiente a cubrir los gastos de tal empresa.

Se suele comentar que con la mediación de los diferentes elementos del comercio de la pesca se suelen cometer abusos, contando para estos comentarios con los días de operaciones ganancíosas, y nadie mejor que los propios armadores conocen los numerosos fracasos de exportación y venta.

Venimos como de la mano a analizar la necesidad de establecer los márgenes comerciales; aquí sí que se puede llegar a fijar con justicia el precio del beneficio del intermediario.

La iniciativa privada, con su libre competencia, es necesaria a la industria de la pesca para que esta industria pueda florecer y no se derrumbe por falta de valor de sus productos, teniendo el productor, como decimos y como es cierto, libre el camino para llegar con sus productos incluso hasta su venta al público si así lo cree más conveniente a sus intereses. El beneficio del detallista puede y debe limitarse, en una eficaz política de abastos, dándole un margen comercial justo que cubra sus necesidades, sin obligarle a abocar a salir de la legalidad para atender a sus gastos.

Está bien clara la obligación del comerciante, en este caso el de la pesca, de cumplir sus funciones con una idea moral de atención al bien común. No es menos cierta la necesidad de una intervención eficaz de la Administración para que el comerciante pueda cumplir sus obligaciones.

¿Cómo debe intervenir la Administración para conseguir una labor eficaz?

1º.—Acudiendo en auxilio de la iniciativa privada en caso de falta de producción.

2º.—Estableciendo una policía de subsistencias que garantice el honrado desenvolvimiento del comercio de la pesca.

3º.—Estudiando unos márgenes comerciales justos, suprimiendo una ley de tasas inadaptable, precisamente por falta o escasez del producto tasado.

El P. Molina, en "De justitiae et jure", hace observar en los daños que por sus muchas infracciones trae una ley cualquiera de tasas a la sociedad, daños que siquiera por caridad, muchas veces, están los gobernantes obligados a evitar en cuanto puedan.

COMISIONES
CONCLUSIONES

1.º Fomentar el florecimiento de la industria de la pesca, evitando que con una ley defectuosamente adoptada aboque al estrangulamiento de una actividad como la pesquera, tan necesaria y beneficiosa a la vida económica de la Nación.

2.º Estudiar las modalidades de venta de pescado en las diferentes regiones, evidentemente distintas.

3º. Organizar unos márgenes comerciales para el detallista, con el fin de que cubriendo éstos sus gastos normales, obtengan un beneficio justo a su labor, necesario a todo individuo que rinda un bien a la sociedad, con tal que se guarde el respeto debido a las leyes de Dios, queden ilesos los derechos de los demás y en el uso de los bienes se sigan las normas de la fe y de la razón.

En el corto espacio que tenemos asignado en este número extraordinario, conmemorativo del X aniversario de nuestra Revista, no pretendemos, ni podemos, dar un panorama completo del desarrollo de la industria pesquera española en la década 1945-1954, ya que siempre pecaría de confusa, imprecisa, etc., al no ser posible, por la circunstancia de espacio anteriormente aludida, desarrollar extremos claves de diversas fases de la industria.

Por ello hemos preferido referirnos solamente al desenvolvimiento de la pesca, en su significado más concreto, en cuanto a capturas y valoración ; al barco, citando tonelaje, número y valoración, y al hombre, al servicio, nunca más bien empleada esta palabra, de la pesca. Prescindimos de las fases de transformación (conservas, salazones y subproductos) y comercial.

LA PESCA

Constituye la pesca en España fuente muy destacada de su riqueza. Actualmente está integrada por, pudiéramos decir, cuatro componentes: pesca de Altura y Bajura (peces, crustáceos y moluscos) ; del Bacalao, integrada por el que capturan las grandes empresas y el que obtienen las parejas ; de Almadrabas, y Caza de Ballena.

Mucho se ha hablado y se habla de la crisis pesquera del presente, fenómeno éste de bastante complejidad ; y queremos aprovechar la coyuntura que se nos presenta, para aportar un conjunto de datos, y que a la vista de los mismos, cada lector pueda formarse una idea, aunque sea aproximada, de la situación actual pesquera a través de los números.

Atendiendo a este objetivo, hemos agrupado las series de capturas y valoración en la forma que figura en este apartado del trabajo.

Las cifras únicamente de ca-

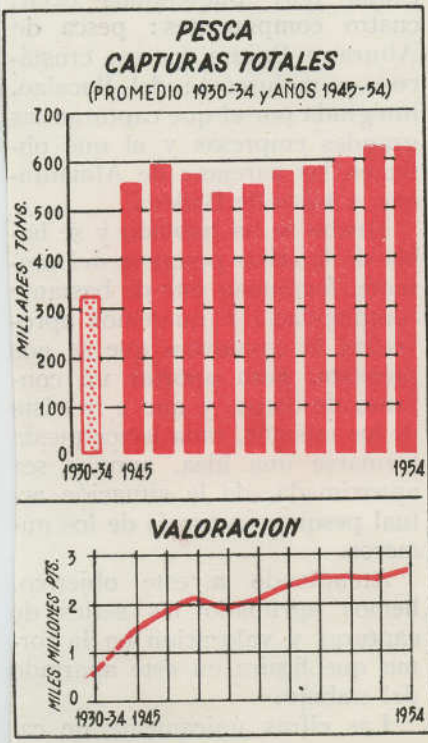


el hombre

s productivos

J. SANCHEZ RAMOS

Jefe de Estadística en el Sindicato Nacional de la Pesca



EL BARCO

Consideremos ahora el barco como unidad de producción en toda su integridad, aludiendo a dos aspectos, a nuestro juicio interesantes, de entre los numerosos que él plantea.

Estos aspectos son: rendimiento de nuestra flota pesquera nacional en su totalidad y el de su rentabilidad; punto neurálgico, según los técnicos, de la crisis pesquera a que hemos hecho mención.

La serie relativa a embarcaciones que incluímos en esta parte del comentario, ha sido tomada íntegramente de los datos que publica la Dirección General de Pesca Marítima en sus Anuarios Estadísticos, únicos datos oficiales que existen abarcando la totalidad de la flota, pues los de la Lista Oficial de Buques que edita la Subsecretaría de la Marina Mercante, sólo contienen los que se refieren a embarcaciones de más de 20 toneladas.

Estimamos lógico el empleo de tal serie al compararla con la de los datos, asimismo totales, de capturas; pues de otro modo llegaríamos a conclusiones no representativas del fenómeno que estudiamos; a menos que partiésemos de series parciales tanto de embarcaciones como de

1945 llegó a 2,19. En los años 46 y 47 se volvió a elevar a 2,55, para ir disminuyendo, con varias altenativas, pero sin descender tanto como en 1945. En el año 1953 se consiguió el mayor rendimiento con 2,83, y en 1954, 2,63.

Como vemos, los aumentos de tal rendimiento han sido muy irregulares, y no responden a un desenvolvimiento técnico paulatinamente progresivo de nuestra industria, que con la flota que arma, según los técnicos, se debiera alcanzar el millón de toneladas de capturas anuales.

Ello es debido al retraso de nuestra flota en poseer los adelantos técnicos, lo que exige mayores esfuerzos, traducidos en gastos, para obtener resultados similares o inferiores.

Con esto llegamos a poner de relieve, una vez más, las aspiraciones de la industria pesquera, en cuanto a la modernización de la flota, dotándola de todos los avances que la hagan más eficiente y el desguace de las unidades anticuadas y antieconómicas. Ambas aspiraciones fueron recogidas ampliamente en la Conferencia Nacional Pesquera, celebrada en el mes de abril de 1954.

En cuanto a la rentabilidad (relación entre los ingresos y los costes de explotación) en una Ponencia de dicha Conferencia Nacional Pesquera se indicaba que los índices, en general, eran deficientes.

A fin de que podamos centrar esta cuestión, nos han sido facilitados por el Ciclo de Producción del Sindicato Nacional de la Pesca, a título de ejemplo, los siguientes precios, en los años que se citan, de algunos artículos imprescindibles a la flota pesquera.

PRECIOS DE UTILLAJES DE

UTILLAJE

sido aportados, igualmente, por este Servicio de Estadística.

Por lo que respecta a la caza de ballenas, hasta el año 1950 no comenzó su control estadístico, por cuya razón no existen datos con anterioridad.

Al comentar, por nuestra parte, aunque sea superficialmente, las series que insertamos, debemos destacar las mermas experimentadas por la pesca de Altura y Bajura (peces), de bastante importancia, aunque en los dos últimos años acusen una cierta reacción.

En estas mermas deben considerarse dos aspectos :

1.° No han tenido repercusión sensible en las capturas totales, sobre todo a partir del año 1950, gracias al notable aumento experimentado en las capturas de bacalao, debido al incremento de la flota bacaladera de las gran-

1953 la captura fue aun menor, 14.503 toneladas.

Por lo que se refiere a la sardina, la máxima productividad se obtuvo en 1945, con 127.537 toneladas ; y la más baja en 1949, con 67.527 toneladas ; en 1954 fué de 77.634 toneladas. Por otra parte, en el fenómeno sardina se observa un desplazamiento de centros de captura de la Región Noroeste a la Suratlántica y Mediterránea.

No son en estas fluctuaciones de captura donde al parecer debe centrarse, exclusivamente, la situación delicada, en unas regiones más que en otras, de nuestra industria pesquera ; pues aunque la disminución productiva de la sardina es patente, no lo es tanto en la merluza, ya que en la serie de la misma se observan unas capturas que pudiéramos considerar excepcionales, de 44, 51 y 61 miles de toneladas en los años 1945, 46 y 47, respectivamente. El promedio de tales capturas en los años 1940 al 44, ambos inclusive, se elevaba a 15.611 toneladas y el de los años 1948 a 1954, también ambos inclusive, de 19.925 toneladas.

Creemos interesante incluir en este esbozo el porcentaje que representa en el total de la economía pesquera cada uno de los componentes aludidos, así : el bacalao del 4,91 por 100 en 1945 ha pasado al 19,27 por 100, máximo, en 1954 ; la pesca de almadraba, con muchas variaciones, del 2,28 por 100 máximo en 1949, al 1,29 por 100 en 1954 ; la caza de ballena del 0,24 por 100 mínimo en 1950, al 1,53 por 100 máximo en 1953 y 1,10 por 100 en 1954 ; en cuanto a los moluscos el máximo porcentaje, en los diez años que comentamos, fué en 1949 el 5,74 por 100, en 1954 el 4,06 por 100, anteriormente, en 1940, alcanzó el 7,76 por 100. Hemos dejado para último lugar los peces (pesca de Altura y Bajura), que en el año 1945 representaba el 86,26 por 100 y con anterioridad el 89,52 por 100 en 1941, en 1954 dicho porcentaje fué del 72,32 por 100.

Como cierre de este apartado sobre la pesca, indicaremos los promedios más recientes de las capturas en nuestra Zona del Protectorado (años 1951 a 1954) ; los datos sobre los que se han basado estos promedios, los hemos recibido directamente. En ellos se notará la ausencia de capturas de bacalao, cuya pesca sólo se realiza desde las Regiones Cantábrica y Noroeste :

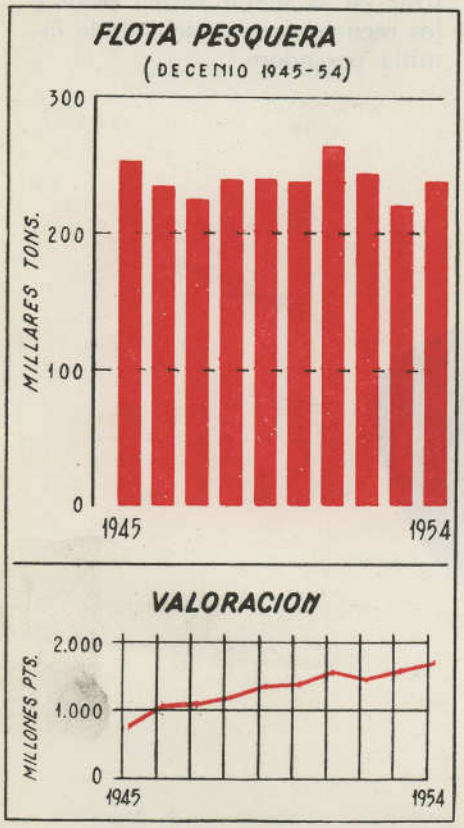
EL HOMBRE

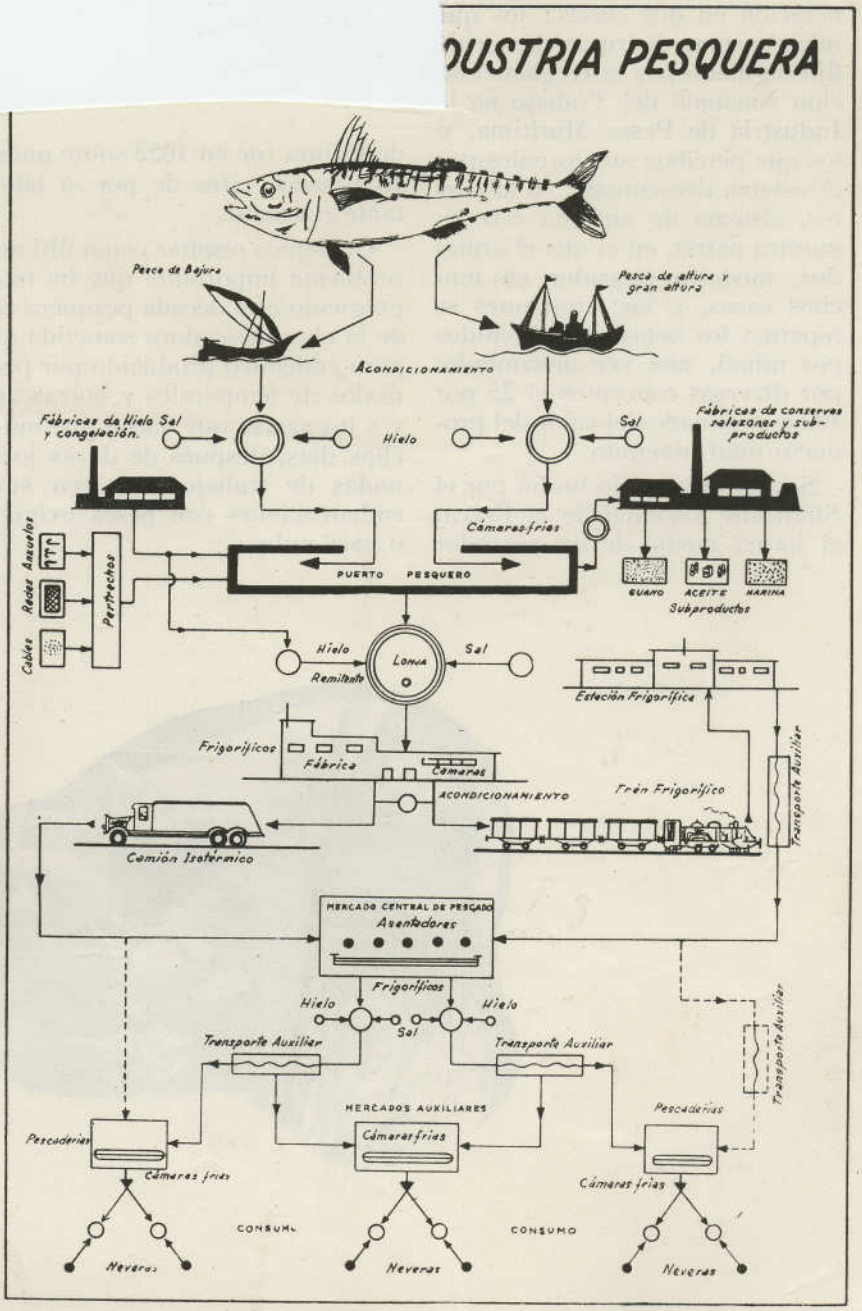
El valor humano en la producción pesquera adquiere caracteres más destacados que en otras ramas de la economía.

El riesgo que los pescadores corren día y noche y la incertidumbre en que viven, les hace tener una psicología especial, por lo que el rendimiento productivo de un pescador (más que en otro

mo), son superiores en los artículos necesarios a la pesca, circunstancia que puede tender a crear ciertas situaciones críticas a la industria.

Unicamente en crustáceos los aumentos son más significativos: En 1940 se cotizó el kilogramo a 2,72 pesetas, igualmente en primera venta, y en 1954 a 18,01 pesetas kilogramo. Pero ello no tie-





oficio), depende del espíritu que le anima.

En la serie que se refiere a esta última parte, observamos pocas variaciones de la población pesquera que oscila de 250.000 a 300.000 personas, de las cuales unas 200.000 se encuentran embarcadas y las demás en tierra, en labores auxiliares o dedicadas al marisqueo.

Los trabajadores pesqueros se dividen por la forma de su remuneración en dos clases: los que inicialmentae disfrutan de sueldo fijo regulado por la Reglamentación Nacional del Trabajo en la Industria de Pesca Marítima, y los que perciben sus jornales por el sistema denominado «a la parte», sistema de antigua raíz en nuestra patria, en el que el armador, modesto pescador en muchos casos, y los tripulantes se reparten los beneficios obtenidos por mitad, una vez descontado, por diversos conceptos el 25 por 100 aproximado del valor del producto total obtenido.

Según un estudio hecho por el Sindicato Nacional de la Pesca, el jornal medio de un pescador de Bajura fué en 1953 sobre unas 18 pesetas, cifra de por sí bastante elocuente.

Queremos resaltar como último problema importante que ha impregnado esta década pesquera el de la clase pescadora sometida al paro endémico producido por períodos de temporales y borrascas y a los azares que hacen que muchos días, después de duras jornadas de trabajo, amarren sus embarcaciones con pesca exigua o casi nula

Determinadas disposiciones han venido a remediar, en lo posible, las consecuencias de la situación de desamparo en que se encontraban los pescadores y en especial los de Bajura. La más reciente ha sido la que dispone la creación del Montepío Nacional de Bajura.

El objetivo de todas las medidas deberá ser el mismo: garantizar en la mejor forma posible los recursos económicos de la familia pescadora.



La industria del papel
Sec. Social nº 50

Gaspar Clordi

La industria del papel

por Gaspar Elordi.

La industria del papel es una industria vasca. Incluso considerada bajo el prisma estatal, su caracter vasco es notorio. "La Papelera Española" no es mas que el nombre y la razon social que cubre la organización industrial vasca de origen, sus capitales, iniciativas y genio ~~organizador~~ emprendedor. Sin embargo, la verdad es que, tanto como la que más, la industria vasca del papel viene determinada por las aduanas del Estado, a cuyo amparo nació, creció, se desarrolló y vive actualmente. Es pues forzoso considerar la industria del papel en el marco estatal, para dar una idea de sus verdaderas bases economicas, sin perjuicio de tener en cuenta que son los capitales, el germio organizador, la capacidad de trabajo y las fuerzas sociales y economicas de los vascos, los elementos que juegan en la empresa, y los que deben seguir jugando en el futuro.

—hablando en terminos generales— España ha llegado a producir el papel que consume. Se hace preciso aumentar el consumo del papel de embalaje, para que su economía responda a lo que son, ~~en general~~, otras economías similares. Antes de la guerra, la producción de papel y de pastas era de 177.500 y 60.000 toneladas anuales respectivamente. En 1954 se fabricaron 225.000 toneladas de papel y 146.700 de pastas. La comprración de esas cifras ~~evita~~ hace innecesario todo comentario. Los cuadros estadisticos que publicamos a continuación dicen más que cuanto pudieramos añadir nosotros.

PRODUCCIÓN ~~NACIONAL~~ estatal DE PAPEL Y PASTAS

AÑOS	Papeles y cartones Miles de toneladas	Pastas Nacionales Miles de toneladas
Media 1933-35	**177,5**	**60,0**
Media 1940-44	**126,7**	**102,6**
Media 1945-54	**171,5**	**134,7**
1945.....	135,0	108,6
1946.....	165,3	124,1
1947.....	164,2	133,5
1948.....	151,3	131,4
1949.....	140,2	100,3
1950.....	169,8	124,2
1951.....	187,6	179,6
1952.....	184,2	168,9
1953.....	192,0	130,1
1954.....	225,2	146,7

(2)

sumo de papel en España. ras materias para su fabricación. cierto es que a partir de 1807 el
Las causas de este fenómeno Si bien fué nuestra Patria que Tilghman ideó el procedi-

PRODUCCIÓN ~~NACIONAL~~ DE PAPELES Y CARTONES POR CLASES
(MILES DE TONELADAS)

AÑOS	TOTALES	Hilo o barba	Sedas y manilas	PAPELES CORRIENTES			Papel prensa	Cartoncillos	Cartones
				Edición impresión litográfica	Fuertes de embalaje	De envolver ordinarios			
Media 1940-44	126,7	1,5	12,1	53,7	4,4	16,5	14,8	10,6	13,1
Media 1945-49	151,2	1,4	11,9	71,8	10,1	14,9	13,5	10,0	17,6
Media 1950-54	189,6	1,3	14,4	88,9	12,4	21,5	21,7	9,2	21,1
1945	135,0	1,3	8,5	63,5	9,2	18,5	8,3	8,9	16,8
1946	165,3	1,6	14,7	76,5	11,4	15,8	13,9	11,0	20,4
1947	164,2	1,6	13,9	77,3	11,3	14,2	14,1	11,2	20,6
1948	151,3	1,5	11,8	70,8	8,3	16,4	15,4	10,8	16,3
1949	140,2	1,3	10,6	70,7	10,3	9,6	15,7	7,9	14,1
1950	169,8	1,8	12,8	85,5	10,5	15,4	17,1	9,3	17,4
1951	187,6	1,4	14,5	90,7	10,7	17,1	19,8	11,8	20,7
1952	184,2	1,1	16,2	78,8	10,5	23,7	23,4	10,0	20,5
1953	182,1	1,5	14,0	78.2	11,7	25,4	21,1	7,1	23,1
1954	225,2	0,9	14,6	106,5	18,8	25,1	27,3	8,0	24,0

PRODUCCIÓN DE PASTAS ~~NACIONALES~~ POR CLASES (MILES DE TONELADAS)

AÑOS	TOTALES	Pasta de paja	Pasta de esparto	Pasta de albardín	Pasta de madera	Pasta de cordelería	Pasta de trapos	Pasta de recortes	Otras pastas
Mediá 1933-35	60,0	9,0	5,0	—	16,0	1,0	4,0	21,0	4,0
Media 1940-44	102,7	15,2	19,9	5,4	23,8	1,1	8,0	23,4	5,9
Media 1945-49	119,6	13,3	23,7	6,4	24,5	1,1	8,6	36,2	5,8
Media 1950-54	149,9	23,1	24,9	11,7	31,0	5,2	4,8	43,6	5,6
1945	108,6	13,1	24,1	3,6	22,8	0,7	7,4	33,7	3,2
1946	124,1	12,8	26,0	6,6	25,6	1,3	10,0	35,7	6,1
1947	133,5	13,9	24,6	6,5	27,0	1,1	9,9	43,0	7,5
1948	131,4	15,4	24,1	8,2	27,7	1,0	8,8	39,5	6,7
1949	100,3	11,1	20,0	7,2	19,4	1,5	6,8	28,9	5,4
1950	124,2	11,6	28,8	8,0	25,7	1,8	7,2	34,1	7,0
1951	179,6	22,7	34,4	14,0	36,9	6,6	5,8	51,7	7,5
1952	168,9	28,9	27,4	14,8	36,8	7,2	4,8	44,8	4,2
1953	130,1	26,8	16,2	8,6	25,9	5,2	3,1	39,2	5,1
1954	146,7	25,7	17,9	13,0	29,7	5,0	3,1	48,4	3,9

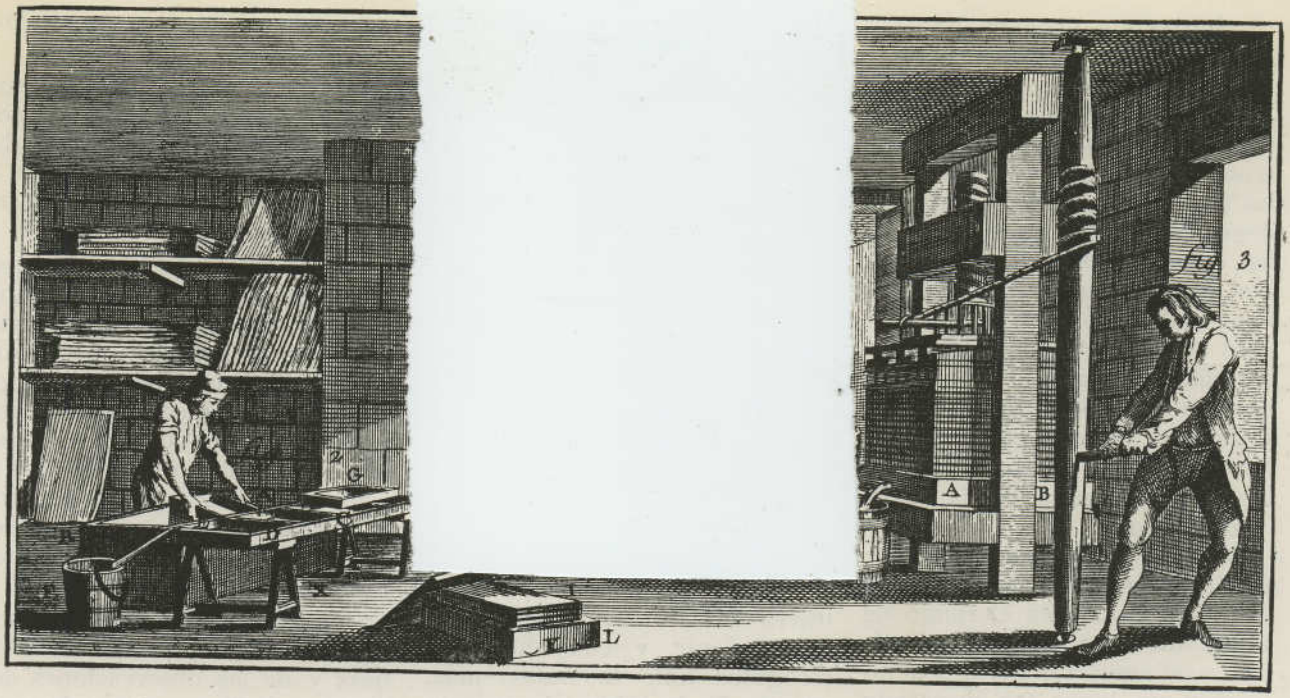
(Tras estos dos cuadros, hay que copiar los otros dos escritos al dorso de este pliego)

La industria papelera, considerada en el marco estatal, no alcanza el rango de la agricultura, la minería, la siderurgia o la textil, por mencionar algunas. Pero 100.000 trabajadores agrupados en 20.000 empresas se emplean en ella. El mercado español de papel es pobre. Poco más de seis kilos de papel por habitante y año son los consumidos. Estamos en cola en Europa. El español lee poco, escribe menos y no requiere el papel para infinidad de usos que son de aplicación ordinaria en la vida corriente de los paises del Occidente de Europa. En Euzkadi actual escapamos a esta misma regla. Nuestro coeficiente de consumo es muy reducido. (APARTE) Fue en la peninsula donde en 1.074 erigió Aben Masasfa la primera fábrica de papel de Europa, elaborando producto de mezcla de hojas de papel la paja de arroz con el baño de cola; y en Játiva, en los primeros años del siglo XII se confeccionaba la "Carta bombicina" con papel de algodón. Pero, la verdad es que, a partir de 1867, cuando Tilghman ideó el procedimiento de obtención de la celulosa de madera y el bisulfito, la Peninsula se quedó, en ese sentido, como en otras aplicaciones de la actividad economica, fuera de la vida y de su progresso. A Guipuzcoa -región de Tolosa- le corresponden las primacías de los ensayos de fábricas de papel continuo. Y aun están en producción "La Tolosana" y "La Guadalupe" -por poner algunos ejemplos- para recordarlo.

Hoy, la producción cubre el consumo de papel de todas clases, y se confeccionan pastas a base de madera, paja, esparto, trapos, recortes y otras primeras materias. Los vascos ocupamos lugar preeminente. Pero son ya muchas las fábricas erigidas en distintas tierras peninsulares. En producción relativa vamos descendiendo cada día, aunque en producción absoluta aumentamos cada día. La aplicación de un régimen autonomico a Euzkadi podría facilitarnos de manera extraordinaria la mejora de nuestras instalaciones con las nuevas aplicaciones, de orden químico principalmente, que el incremento de consumo ha traido a esta esfera de la vida economica.

Gaspar Elordi

Bilbao Agosto 1956



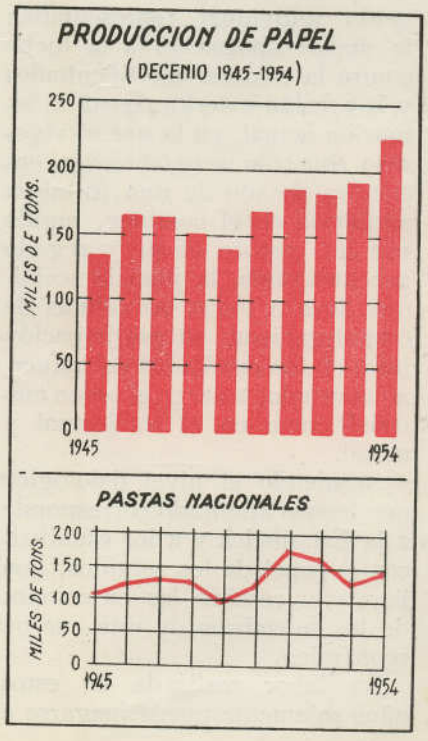
ESPAÑA PRODUCE EL PAPEL QUE CONSUME

ES PRECISO AUMENTAR EL CONSUMO DE PAPEL DE EMBALAJE

A. MENAL GABAS
Jefe de Estadística en el Sindicato Nacional del Papel

Antes de la guerra la producción nacional de papel y de pastas para su fabricación eran de 177.500 y 60.000 toneladas anuales respectivamente.

En 1954 se fabricaron 225.000 toneladas de papel y 146.700 de pastas.



A los veinte años de haberse renovado todo un sistema político y económico y a los diez de haber comenzado de un modo formal el estudio de la coyuntura económica en la mayor parte de las fuentes de riqueza y actividades económicas de nuestra Patria, así como de poseer estadísticas que antes nunca se habían hecho, nos encontramos hoy con los medios precisos y suficientes para estudiar el desarrollo de nuestra economía y los factores que la influyeron en una etapa singular, quizá no comparable con otra, ni de nuestra Patria ni de otro pueblo.

Si bien la industria papelera y gráfica, la industria del libro y de la prensa no tienen el rango de importancia de nuestra agricultura o de nuestra minería, y si no ocupan un lugar tan destacado como la siderúrgica o la textil, no por ello deben pasar inadvertidas su vicisitudes y esfuerzos en los que 100.000 españoles, agrupados en cerca de 20.000 empresas, colaboraron en la batalla de la producción, partiendo casi de la nada en una guerra de guerrillas en los primeros tiempos en los que la improvisación y el genio individual representaban la mayor aportación a la lucha contra la escasez, las dificultades y la presión exterior, hasta la situación actual, en la que el vigoroso armazón económico se encuentra dotado de una fortaleza adquirida en el combate, regido por un cerebro eficaz y regado por una savia, la justicia social, que lleva a todas las células de este organismo su participación justa en los resultados del esfuerzo aportado, tanto en el orden material como en el intelectual y moral.

Siguiendo el nivel fisiológico que hemos apuntado corresponde a la Estadística y a los estadísticos el papel de los sentidos, que llevan al cerebro las ensaciones de los miembros de este cuerpo económico.

La labor realizada en estos años solamente puede juzgarse a través de las observaciones y datos paciente y constantemente recogidos ante la indiferencia. cuando no la crítica de quienes los creían totalmente inútiles e impertinentes.

Por lo que se refiere a la industria papelera y gráfica no se tienen puntos estadísticos de comparación con anterioridad a 1936, fuera de algunas investigaciones ocasionales y parciales, si bien meritorias, que con estimaciones hechas retrospectivamente a la vista de los datos posteriores nos permiten hacer historia del desarrollo de esta actividad económica.

Fueron los Sindicatos, y concretamente en este caso el Sindicao Nacional del Papel, quienes sintieron en 1942 la necesidad de disponer de una información directa, seria y permanente de los factores económicos y sociales que intervenían en el proceso de la producción y en el desarrollo de esta industria.

Se recopilaron cuantos antecedentes existían publicados o inéditos y se proyectó una estadística periódica de la producción papelera, que llevada a la práctica por el Servicio Sindical de Estadística y publicada y difundida por cuantos medios se consideraron convenientes, nos sirve hoy eficazmente en el estudio de los complejos problemas que al gobernante se le plantean.

La Organización Sindical y sus Mandos disponen hoy de una copiosa información, sin la cual difícilmente podrían hacer frente a la misión que el Estado les ha encomendado.

Por lo que a la industria papelera se refiere, poseemos hoy datos de producción y consumo de primeras materias que a partir de 1940 y mes a mes, a lo largo de los últimos dieciséis años, nos presenta su evolución y vicisitudes y que, tanto al gobernante como al Sindicato y a los propios jefes de empresa, sirven de experiencia valiosa en las decisiones frente al futuro.

Como síntesis de dichos datos registrados por nuestras estadísticas y de las observaciones deducidas de ellos vamos a dar una visión panorámica general de la industria y del mercado en los últimos dieciséis años que refleje la presencia estadística en una rama de la economía nacional.

Poco más de seis kilos de papel por habitante consumidos a lo largo de los trescientos sesenta y cinco días del año no suponen un elevado mercado para la industria papelera de un país. Sin embargo, en esto se cifraba el consumo de papel en España en los últimos años anteriores al Movimiento Nacional. En aquellos años se disponía abundantemente de divisas y se efectuaban cuantas importaciones eran precisas, pero los españoles no demandaban más papel, y eran muchas las factorías que estaban cerradas por falta de mercado o para evitar una competencia que hacía poco lucrativo el negocio papelero. Aunque el papel hubiera llegado a precios muy inferiores al coste, el consumo del mismo no hubiera aumentado sensiblemente.

El papel se consumía casi únicamente en los centros urbanos. En los pueblos se ha leído siempre poco, y en pueblos y capitales el consumo de papel para

otros usos ha constituído un lujo desacostumbrado.

Los embalajes y envoltorios con rutilantes y policromados papeles constituían, y aun constituyen hoy, una presentación reservada a mercancías costosas.

La proporción de papeles dedicados a embalajes es más baja que en otros países de parecido nivel de vida, de ello el bajo con-

se pusieron en evidente manifiesto al restringirse las importaciones por dificultades económicas.

El papel y las primeras materias que lo constituyen son en nuestra Patria un producto exótico que hasta 1936 venía del extranjero. Los países grandes consumidores de papel lo son fundamentalmente debido a que poseen abundantes y baratas prime-

quien poseyó en Europa la primera fábrica de papel levantada por Aben Masasfa en 1074, donde se fabricaron hojas de papel mezclando la paja de arroz con baño de cola, y si en Játiva, en los primeros años del siglo XII, se elaboraba la «Carta bombicina» haciendo papel de algodón de primerísima clase, que fué conocido pronto en toda Europa; lo

miento de obtención de la celulosa de madera y al bisulfito, el papel se hace fundamentalmente de esta materia, y nosotros carecemos de ella.

Gracias a esta tradición papelera posee España complejas y potentes instalaciones papeleras que serían capaces de duplicar fácilmente la producción si el mercado fuera capaz de adquirirla y se le dieran, a precios convenientes, las primeras materias precisas para ello ; mas, hoy por hoy, y a pesar de la transformación de la industria que ha sabido utilizar como primera materia el esparto, la paja de cereales, el palmito, el bagazo de la caña de azúcar y tantas otras fibras con aceptable contenido de celulosa, la realidad es que uno de los fundamentales recursos de esta industria sigue siendo la pasta de madera tratada al bisulfito, procedente de los países nórdicos.

Damos a continuación unas series de datos que nos permite apreciar la forma en que se desenvolvió la indusria papelera en los tiempos críticos de su transformación y la evolución experimentada en la actualidad.

Industrializacion en Navarra

Por FELIPE DE URRA

Pamplona, Enero de 1956.

Industrializacion de Navarra

Felipe de Urra

Pamplona, Enero de 1956.

Prefacio

En situaciones normales, país agricola es país pobre. Esta es la condición que Navarra arrastra, desde que la era del maquinismo transformó el mundo. Al desencadenarse la Guerra de los Siete años, Navarra contaba aun con mayor número de habitantes que las tres regiones vascas hermanas juntas. Hoy tiene un tercio menos que Vizcaya y sensiblemente los mismos que Guipuzcoa, que no pasará mucho tiempo sin dejarla atrás. Las diferencias en cuanto a potencialidad economica entre Navarra de una parte, y Guipuzcoa y Vizcaya de la otra, son aun mayores que las que refleja el movimiento demografico. Y algo parecido podríamos afirmar refiriendonos a Alava, si se exceptúan Vitoria y la vertiende del Nervión. Cuando en el bienio 1934/5 de la Republica, las derechas pretendian separar a Alava de Guipuzcoa y Vizcaya en el Estatuto Vasco y Ramiro de Maeztu hablo "de como vive Alava", el diputado guipuzcoano señor Leizaola acreditó cumplidamente "como muere Alava". En el orden economico existen principios contra los cuales no se puede ir. La industrialización de Alava es un proceso de solidaridad en cuya virtud, Vitoria se puebla de guipuzcoanos, siendo probablemente la única ciudad vasca en la que se habla hoy más euskera que hace un siglo. Estos guipuzcoanos son agentes de euskerización y de industrialización. Para Alava, como para Navarra, la solución economica es precisamente ta/ en el Estatuto, con tanta saña combatido por las derechas. Porque lo que sucede en Vitoria no es mas que un debil reflejo, producido por movimiento expontaneo, de lo que pudiera ser una politica vasca enderezada a la industrialización de Alava y Navarra.

Industrias existentes

Agricolas.- 66 fábricas de harinas con capacidad de molienda de 775.000 kgs en 24 horas, bastante para molturar la cosecha normal de trigo, que puede estimarse en 1.500.000 q. m.

Tres azucareras, con capacidad de molturación de 2.400 tons de remolacha diarias. La cosecha normal de remolacha se estima en 200.000 tons.

35 fábricas de conservas vegetales, aparte las de tipo familiar y semi-artesano, de las que existen bastantes. se dedican al tomate, pimiento en botes o barriles, aderezo de aceitunas, verduras y frutas. Su capacidad de producción es de 10.000.000kgms.

31 alcoholeras con producción anual de 2.500.000 litros de alcohol rectificado, casi todo de orujo de uva; y dos fábricas de alcohol industrial o de melazas con producción anual de 4.000.000 de litros.

Del vino nos ocupamos después.

Otras industrias.- Produce Navarra 100.000 metros cúbicos de madera anuales. Dos tercios corresponden a la madera de haya, el 6% de toda la producción de madera de haya en el Estado español. Su desbroce se efectúa en cien serrerías con capacidad de producción de 200.000 metros cúbicos al año.

La industria del mueble está representado por 35 establecimientos de alguna importancia, y otros muchos menores de orden familiar.

Cuenta Navarra dos Altos Hornos, hoy inactivos, de 20 toneladas, siete talleres de fundición de hierro con capacidad de cubilote de 16.500 kgs diarios y un horno eléctrico de acero de 150 kilowatios.

Hay varios establecimientos de fabricación de maquinaria agricola, herramientas de trabajo, motocicletas, articulos de cerrajeria, cocina y saneamiento, de fundición y de chapa esmaltada.

De materiales de construcción existe una fábrica de cementos Portland con producción anual de 300.000 toneladas, 15 talleres de loseta de cemento con capacidad de 260.000 metros cuadrados anuales y 25 tejerias mecanicas con produccion anual de 35.000.000 de piezas.

De papel y cartón, la fábrica de pasta de madera, inactiva hoy, tiene una capacidad de producción diaria de 7.400 kgs; la de pasta de

paja produce actualmente 2.500 toneladas anuales y ha solicitado licencia para producir, además, 1.250 toneledas de papel al año. La fábrica de cartón de Villaba, a base de recortes, produce 2.000 toneladas anuales.

La industria de elaboración de papel y cartón está representada por cinco fábricas, las cinco en Pamplona y sus alrededores, con producción de 4.000.000 de piezas de cartón, cajas, bandejas, etc., y 6.000.000 de kilogramos de envolturas de papel de todas clases.

De Curtidos hay 19 establecimientos con produccion de 2.000.000 de kgs de pieles.

De caucho existen siete, dedicados a la fabricación de calzado de goma y lona y articulos de caucho, con produccion de 2.000.000 de pares de calzado y 600.000 kgs de articulos varios.

Alimenticias y de bebidas.- 10 de pasta de sopa con producción anual de 2.700.000 kgs. 29 de embutidos, chacineria mayor, y muchas más de orden familiar, con producción anual de 800.000 kgs. 20 de quesos y mantequillas con producción de un millon de kilogramos. Dos fábricas de almidón, féculas, dextrinas, colas vegetales y aprestos, con producción anual de 4.000.000 kgs de almidones y féculas y 2.000.000 de colas y aprestos. 36 de chocolate con producción de 1.500.000 kgs. Una de extracto de carne y salsas con 50.000 kgs de producción anual. Tres de productos dieteticos, con producción al año de 200.000 kgs de purés, harinas compuestas, etc. Dos de galletas con 750.000 kgs anuales de producción. Una de cerveza con producción anual de 400.000 litros, 24 de hielo con producción diaria de 45.000 kgs. 60 de bebidas espumosas que producen anualmente 7.000.000 de botellas de gaseosas y 1.000.000 de sifones de agua de seltz y que no han notado hasta la fecha la competencia de la coca-cola.

Textiles y de calzado.- Una fábrica de hilados y tejidos con 8.080 husos y cien telares. Cuatro instalaciones más, solo de tejidos, principalmente de lonas, con 150 telares. Una fábrica de hilado y tegido con lavadero

de lana, dedicada a la fabricación de mantas, con producción anual de 40.000 unidades. Otros dos lavaderos de lana con capacidad de 600.000 kilos al año. Dos industrias de tejidos de seda artificial con producción de 1.000.000 de metros de rayon y viscosilla. Una de sacos de yute con capacidad de 5.000.000 de piezas. Pendientes de instalación existen dos establecimientos de hilados, torcidos y tejidos de algodón con 16.000 husos y 140 telares y otro de tejidos nylon. Cuatro fábricas de calzado de cuero que producen 1.000.000 de pares anuales. Dos fábricas de calzado de cuero y lona o paño, con producción anual de 300.000 pares.

Industrias quimicas.- Dos de abonos artificiales que producen 50.000 toneladas de ácido sulfurico y 100.000 de superfosfatos. Nueve de jabones con capacidad anual de 36.000 toneladas. Ocho de lejías, hipoclorito sódico por electrolisis, que producen 2.300.000 litros anuales. Una de vitaminas, principalmente de extracto de higado, con produccion de 3.000 kilogramos. Otra de destilación de plantas aromaticas con capacidad de 1.200 kilogramos de esencia. Una de extracto de regaliz, de la que obtiene anualmente 80.000 kilogramos de extracto y 400.000 de palo. Autorizada y pendiente de instalación se halla una de penicilina para producir 15.000.000 de viales al año. Dos instalaciones para destilación de madera, una de retortas de marcha intermitente y otra con horno continuo, con capacidad de producción mensual de 30.000 kilogramos de acetico y 20.000 de alcohol metilico. Tres de productos químicos en las que se obtienen 1.000.000 de insecticidas agricolas, 300.000 kilogramos de curtientes, 200.000 de produxtos intermedios, 100.000 de colorantes de anilinas, 150.000 de productos auxiliares textiles, 50.000 de alcohol bencilico, cloroformo y otros productos, y 200.000 kilogramos de ácidos y sales puras. Hay otras industrias químicas de colores ceramicos, colas y gelatinas, resinas sinteticas, estearina, etc. También las hay de hidrogenación de grasas con capacidad de 1.000.000 de kilogramos anuales, de aceite de orujo y una de plasticos de caseina con producción de 40.000 kilogramos.

Condiciones de industrializacion

Navarra es pobre en primeras materias. Su industrialización ha de ser acometida conjugando como elementos de aplicación la existencia de fuerza motriz abundante, mano de obra adecuada y barata, medios de comunicación apropiados, y solidaridad vasca que utilice los elementos anteriores, mediante la solución institucional que ligue el capital, la técnica, el trabajo y la economia del Lauburu peninsular. Este era uno de los objetivos del Estatuto Vasco.

Hay en Navarra 222 centrales ~~eléctricas~~ hidro-electricas, con potencia instalada de 75.000 H.P. y producción anual de 225.000.000 de kilovatios-hora. De esta es exportada a Guipuzcoa la cantidad de 115.000.000 kilovatios hora. Se halla en periodo de construcción, aunque sin comenzar, el salto de Valdearas, en el canal de las Bardenas, de 40.000 H.P. de potencia, capaz de suministrar 120.000.000 kilovatios hora al año.

Falta en Navarra mano de obra especializada y faltan también escuelas profesionales que la preparen. Fuera de la creada en Tudela, ~~todos son~~ solo hay proyectos, cuya realización depende, como todo en el régimen que vive España, del arbitrio de sus gobernantes. De racionalización del trabajo se habla mucho y se invocan ejemplos de lo que, en tal sentido se hace en otros paises. Pero se olvida, a cálculo, que todos esos paises tomados por modelo, disponen de organizaciones profesionales, de gobernantes y administradores libremente elegidos por el pueblo, que, además, se reserva y ejercita el derecho de critica, al través de los organismos profesionales, de los sindicatos, de la prensa y de las Corporaciones públicas de todo orden. Estos hechos no pueden darse en España que, sometida al régimen totalitario, vive en pleno monologo, ejercido en un clima de inmoralidad administrativa sin precedentes.

De comunicaciones ferroviarias, Navarra está mal. Cuando advino el presente regimen disponía de los ferrocarriles de Pamplona a Sanguesa (El Irati), de Elizondo a Irun (El Bidasoa) y de Pamplona a San Seba-

tian (El Plazaola). Los tres han dejado de funcionar. Si ello hubiera sido compensado con las rectificaciones de trazado indispensables y la doble vía tendida entre Alsasua y Castejon, aún sería tolerable. Pero la línea Alsasua-Pamplona-Castejon, base de las comunicaciones ferroviarias de Navarra y clave necesaria de su industrialización, continúa en el abandono más lamentable, incapaz de servir el tráfico que le reclama. No hablemos de nuevos proyectos. Fué aprobada la construcción del f.c. Pamplona-Estella-Logroño y adjudicada a la Diputacion Foral. Simple acto de propaganda. Nadie pensó nunca en su construcción, bajo los auspicios del presente régimen "del caudillo providencial". Menos aun son mencionados otros ya venerables proyectos como el del ferrocarril de Bilbao-Vitoria-Alsasua-Pamplona-Sanguesa-Huesca-Monzon-Lerida-Barcelona, que en paralelo entre el Ebro y el Pirineo, rendiría explendidos servicios de todo orden, y del que solamente faltan de construir los tramos de Sanguesa-La Pena y Huesca-Monzon; o como el directo de Madrid-Pamplona-Dax, reavado en vía de ancho europeo, que hacía las delicias de Alfonso XIII; o el de Pamplona-Sanguesa-Jaca, que tan familiar llegó a hacerse en Navarra y que evoca el pasado de la Marca Vasconica : en lugar de construir el tramo Sanguesa-Jaca, lo que se ha hecho es desmontar el de Pamplona-Sanguesa, sin que una voz sonora se haya elevado en la Navarra castrada que padecemos para impedir esa polacada, presentada como servicio a los intereses privados de los accionistas de El Irati. También el ferrocarril de Estella a Marzilla y Calahorra, continuacion del de Vitoria a Estella, fué aprobado y está "en ejecución", pero sobre el papel y a efectos de simple propaganda del régimen, que los pueblos se tragan como si estuvieran habitados por imbeciles o ilotas. Una obra ferroviaria buena se ha hecho en Navarra: el cambio de vía extrecha por vía ancha del ferrocarril de Tudela a Tarazona. De ello nos felicitamos. Ojalá pudieramos decir lo propio de todo lo demás.

Las carreteras de Navarra, fuera de algunas principales, se encuentran en un estado de abandono, desidia y desarreglo como no lo estuvieron jamás en lo que va de siglo. No nos explicamos el que quienes ejercen

la funcion de Diputados forales, siquiera deban sus cargos al arbitrio del régimen, cubierto por fórmulas de hipocritas designaciones indirectas, no sean capaces de reaccionar contra una situación que pone en riesgo la eficacia del régimen foral que, aunque ciertamente mermado, disfruta Navarra.

Navarra, pariente pobre del régimen.

Le sucede a Navarra en relación con el actual régimen algo similar a lo que acontece a los requetés carlistas. Franco y Falange se visten con la boina roja, en obsequio a los requetés y al servicio que prestaron haciendo de mula parda del franquismo. Pero, el partido carlista ha desaparecido, subsumido en Falange, al través del prolongado titulo con el que esta se presenta en sociedad. Los círculos carlistas, o han sido clausurados definitivamente, como el de Pamplona, o u obligados a colocarse un "Ex" delante de su denominación. Los que restan suelen llamarse con miedo y añoranza "Antiguo Círculo Carlista". Pues, lo mismo le sucede a Navarra en su industrialización. Daremos algunos botones de muestra.

Es Navarra productora del 60 p % -eso es lo que el Estado confiesa- de la madera de haya de España. Su utilización racional es la ebanistería o los productos químicos. Pero la RENFE necesita de esa madera para traviesas. Y Navarra, tratada como colonia, ve caer ejemplares centenarios de Urbasa y Andia, Aralar y Aezcoa, Erregerena y Changoa, para que la RENFE las convierta en traviesas de ferrocarril.

Cuenta Navarra con una rica base potasica. Solamente se halla investigada la formación geologica de la Sierra del Perdón, en la cual se ha acreditado la existencia de una masa de potasa en sus variedades de silvinita y carnalita, que permite una explotacion de 100.000 toneladas anuales durante un lapso de tiempo superior a cien años. Cuando estaban a punto de iniciarse los trabajos de instalación de las fábricas de beneficio mineral, estos trabajos fueron aplazados indefinidamente, sin que se haya dado razón alguna para dicha suspensión, aunque todo el mundo conoce los motivos. Se trata, pura y simplemente, de una protección otorgada desde el Poder a las po-

tasas catalanas, hecha a la vista, ciencia y paciencia de los indigenas incoporados al régimen que ocupan los cargos de caracter representativo en Navarra y a los que no indigna el verla tratada de pariente pobre. Hay un Consejo Ordenador de la Explotación de las Potasas Españolas, el cual, como todos los Consejos de orden economico existentes en España, se limita a informar lo que el Gobierno desea que sea informado y en el sentido en que así convenga a su Politica. La ocupación rusa de Alemania Oriental, impidiendo actuar al antiguo trust del Caly Sindicat, permitió iniciar la explotación sin impedimentos insuperables. Pero nada de eso sacó las potasas de Navarra de su punto muerto. Navarra está ya bien pagada con la boina roja del uninforme de Falange y unas cuantas frases literarias.

La explotación de las potasas de Navarra supone, en su fase inicial, una exportación, productora de divisas, del orden de los treinta millones de pesetas anuales y el trabajo de seiscientos obreros fijos, además de los eventuales. Las plantas de la instalación pueden quedar preparadas facilmente en dos años. Dicha explotación dará lugar, de manera lógica y necesaria, a diversas industrias derivadas, como la fabricación del sulfato de potasa de ácido sulfurico. Las dos fábricas establecidas en Navarra, una en Pamplona y otra en Lodosa, se han ofrecido para acometer por su cuenta esta transformación.

Si en lugar de "glorioso movimiento" y guerra civil, hubieramos disfrutado del Estatuto Vasco, en Navarra existirían ya poblados erigidos en la cuenca minera para servir la explotación de las potasas, las cuales, además de los productos de su exportación mineral, hubieran dado lugar a diversas industrias derivadas. Ni la existencia de la instalación de la extinguida factoría de Galdacano, ni la vinculación de las potasas catalanas a la Sociedad Española de Explosivos, hubieran impedido al Gobierno Vasco acometer esa obra. Porque para el Gobierno Vasco, cualquiera que lo hubiere integrado, Navarra no habría sido la pariente pobre.

La industria del magnesio

Es tan solo un proyecto, pero con perspectivas de realidación. El magnesio metalico, por su ligero peso, y su resistencia y sus aplicaciones a las construcciones aeronauticas, navales y de armamento, tiene gran porvenir. Uno de los procedimientos de obtención del magnesio metalico, el menos costoso, emplea como primera materia las magnesitas y la carnalita. Ambos minerales se dan en Navarra en abundancia. Están ya en explotación los yacimientos de magnesita de Eugui, cuya riqueza en óxido magnesico, una vez calcinada, es igual a la de la magnesita de Austria, conceptuada como la mejor de Europa. Carnalita hay toda la que se quiera en los yacimientos potasicos. La instalación ~~de conducion~~ electrica de Iberduero, que atraviesa Navarra en linea de 132.000 voltios, permite aplicar la fuerza eléctrica a los hornos de fusión sin esperar a nuevas instalaciones hidroelectricas.

Industrialización de Pamplona.

La Diputacion foral dormita. Pero el ~~Ayuntamiento~~ de la capital ha acordado otorgar ventajas a las nuevas industrias que en Pamplona se establezcan, que se beneficiarán con compensaciones de tipo economico bien concebidas. El detallarlas haría demasiado larga esta Comunicación.

Industrialización del campo.

La primera maquinaria que requieren los áridos secanos de la Ribera es el agua. En la Bardena, como en el desierto, el agua transforma el páramo en oasis.

Ha sido iniciado, con éxito relativo, el cultivo de plantas de clima cálido, como algodón, tabaco, arroz y ricino.

Algunos nuevos regadíos se han hecho por iniciativa y gestión privadas. Está en lenta construcción el canal de las Bardenas, que transformará el país que cruza, trocandolo de desierto macabro en vergel florido. De los restantes proyectos, no hay ni siquiera ~~Proyectos~~ planes aprobados. Los concebidos antes del actual régimen, siguen en el mismo estado de germen.

Se habla de mecanización del campo con frecuencia. Se realiza en parte, pero lentamente, merced al esfuerzo y a la iniciativa privados. Ninguna facilidad normativa eficaz de orden oficial es otorgada. De algunas máquinas, ni siquiera hay existencias a la venta. El Estado habla al través de sus órganos ministeriales o falangistas de industrializar el país, olvidando que, un país con base agrícola no puede ser induatrializado, si, en primer término, no se industrializa la agricultura. Los fondos derrochados en proyectos fantasticos, y de haber sido dedicados a maquinaria agricola, y abonos y semillas, hubieran hecho por la economia una labor eficaz, capacitando al país para emprender, con la base agricola asegurada, otras empresas industriales. Pero acometer estas, como lo hace el INI, abandonando la agricultura, es como edificar comenzando por el tejado o enganchar el carro delante de los caballos.

A propuesta de la Cooperativa Navarra de Productores de Leche, se ha aprobado la construcción de una Central Lechera en Pamplona, con finalidad de distribución y de industrialización de la leche sobrante.

El cultivo cereal de Navarra ha llegado a un desarrollo que permitiría el empleo con exito de nuevos sistemas de cultivo, a base de maquinarias, semillas y fertilizantes adecuados. Sería una obra, aunque segura y meritoria, lenta, trabajosa, sin espectacularidad, para ser acometida con paciencia de benedictino. Al régimen actual no le interesa aquello que no pueda ser espectacular y "Kolosal". Mientras persista, no hay que pensar en enseñar nada a los ásperos agricultores de secano de la Bardena.

Los cultivos colectivos fueron estimulados con exito por la Dirección de Montes y Colonización de la Diputación Foral antes de 1936 y antes de 1931. Habianse logrado aplicaciones dignas de ser estimadas. Los concejos labraban las tierras en común, sirviendose de un tractor comunal, adquirido por el propio concejo. Los cosecheros a su vez, se asociaban para adquirir trilladoras o cosechadoras, conservadas en comunidad. Aquella corriente de cultivo en común sufrió en 1935 el mismo golpe que el régimen democrata a cuyo amparo advino.

La concentracion parcelaria es una buena labor. Pero la Diputación Foral, con ella, ha aceptado un contrafuero evidente, permitiendo al Estado introducirse en el régimen interno de los montes, y comunes y cultivos de Navarra.

Para industrializar el campo, hay que comenzar por vigorizar la agricultura. Eso, en Navarra, es posible: Permitiendo la organización libre de cooperativas y sindicatos, creando nuevos regadíos, llevando el agricultor al campo con el caserío, mecanizando la agricultura, mejorando semillas, cultivos y fertilizantes, estimulando la concentración parcelaria dentro de normas forales, rescatando corralizas y helechales para el común de vecinos, fomentando la ganadería, atendiendo con cuidado técnico y asistencia economica los nuevos cultivos, creando laboratorios de investigación y escuelas de capacitación. Algunas de Estas cosas, ~~o algunas parecidas,~~ las predican los voceros de los sindicatos verticales. Pero, mientras los hombres de Caparroso, Milagro, Lodosa, Lerin, etc. vivan en cuevas, aquellos voceros carecen de autoridad para ser escuchados.

Industrialización viti-vinicola

Cuenta Navarra con 63 cooperativas, 543 de cosecheros y 31 de criadores-exportadores; 31 fabricas de alcohol con capacidad de producción de dos millones y medio de litros de alcohol rectificado, 20 destiladoras y 3 fábricas de vinagre que producen 600.000 litros anuales. Los capitales invertidos en estas industrias de elaboracion suman los trescientos millones de pesetas y la superficie de viñedo mide 37.000 hectareas. Es criterio corriente el de abogar por la reducción de esta extensión. A eso se refieren las medidas adoptadas por el Gobierno primando el cambio de cultivo viticola por el de cereal o algodón. En Navarra, todos los organismos oficiales actuales, han aceptado el "Estatuto del vino" contra el cual el país se manifesto con tanta vehemencia en 1934, por reputarlo, con razón, atentatorio del régimen foral en Navarra y del concertado en el resto del pais vasco. La industrialización viti-vinicola podrá

ser acometida -como otras- en condiciones de éxito economico, cuando los caldos navarros, como los alaveses, en virtud de las aplicaciones autonomicas contenidas en el Estatuto, tengan la seguridad de mercado, que les permita atender, con esmero y suficiencia economica, el problema de su mejora y exportación.

Reduciendo a una conclusión lo expuesto diremos, seguros de que nadie puede, racionalmente, rectificarnos: Que la industrialización de Navarra está en razón directa de la solidaridad vasca. El día en que esta sea una realidad juridica, provista de órganos institucionales, aquella solidaridad encontrará manera para realizarla.

Felipe de Urra

Pamplona, Enero de 1956.

INDUSTRIALIZACIÓN DE NAVARRA

Felipe de Urra
Pamplona, Enero de 1956

Prefacio

En situaciones normales, país agrícola es país pobre. Esta es la condición que Navarra arrastra, desde que la era del maquinismo transformó el mundo. Al desencadenarse la Guerra de los Siete años, Navarra contaba aun con mayor número de habitantes que las tres regiones vascas hermanas juntas. Hoy tiene un tercio menos que Vizcaya y sensiblemente los mismos aue Guipuzcoa, que no pasará mucho tiempo sin dejarla atrás. Las diferencias en cuanto a potencialidad económica entre Navarra de una parte, y Guipuzcoa y Vizcaya de la otra, son aun mayores que las que refleja el movimiento demográfico. Y algo parecido podríamos afirmar refiriéndonos a Alava, si se exceptúan Vitoria y la vertiente del Nervión. Cuando en el bienio 1934/5 de la República, las derechas pretendían separar a Alava de Guipuzcoa y Vizcaya en el Estatuto Vasco y Ramiro de Maeztu habló "de como vive Alava", el diputado guipuzcoano señor Leizaola acreditó cumplidamente "cómo muere Alava". En el orden económico existen principios contra los cuales no se puede ir. La industrialización de Alava es un proceso de solidaridad en cuya virtud, Vitoria se puebla de guipuzcoanos, siendo probablemente la única ciudad vasca en la que se habla hoy más euskera que hace un siglo. Estos guipuzcoanos son agentes de euskerización y de industrialización. Para Alava, como para Navarra, la solución económica está precisamente en el Estatuto, con tanta saña combatido por las derechas. Porque lo que sucede en Vitoria no es más que un débil reflejo, producido por movimiento expontáneo, de lo que pudiera ser una política vasca enderezada a la industrialización de Alava y Navarra.

Industrias existentes

Agrícolas.- Sesenta y seis fábricas de harinas con capacidad de molienda de 775.000 kgs. en 24 horas, bastante para molturar la cosecha normal de trigo, que puede estimarse en 1.500.000 q.m.

Tres azucareras, con capacidad de molturación de 2.400 toneladas de remolacha diarias. La cosecha normal de remolacha se estima en 200.000 toneladas.

35 fábricas de conservas vegetales, aparte las de tipo familiar y semi-artesano, de las que existen bastantes. Se dedican al tomate, pimiento en botes o barriles, aderezo de acei-

tunas, verduras y frutas. Su capacidad de producción es de 10.000.000 de kgs.

31 alcoholeras con producción anual de 2.500.000 litros de alcohol rectificado, casi todo de orujo de uva; y dos fábricas de alcohol industrial o de melazas con producción anual de 4.000.000 de litros.

Del vino nos ocupamos después.

Otras industria.- Produce Navarra 100.000 metros cúbicos de madera anuales. Dos tercios corresponden a la madera de haya, el 61 por ciento de toda la producción de madera de haya en el Estado español. Su desbroce se efectúa en cien serrerías con capacidad de producción de 200.000 metros cúbicos al año.

La industria del mueble está representada por 35 establecimientos de alguna importancia, y otros muchos menores de orden familiar.

Cuenta Navarra dos Altos Hornos, hoy inactivos, de 20 toneladas, siete talleres de fundición de hierro con capacidad de cubilote de 16.500 kgs. diarios y un horno eléctrico de acero de 150 kilowatios.

Hay varios establecimientos de fabricación de maquinaria agrícola, herramientas de trabajo, motocicletas, artículos de cerrajería, cocina y saneamiento, de fundición y de chapa esmaltada.

De materiales de construcción existe una fábrica de cementos Portland con producción anual de 300.000 toneladas, 15 talleres de loseta de cemento con capacidad de 260.000 metros cuadrados anuales y 25 tejerías mecánicas con producción anual de 35.000.000 de piezas.

De papel y cartón, la fábrica de pasta de madera, inactiva hoy, tiene una capacidad de producción diaria de 7.400 kgs; la de pasta de paja produce actualmente 2.500 toneladas anuales y ha solicitado licencia para producir, además, 1.250 toneladas de papel al año. La fábrica de cartón de Villaba, a base de recortes, produce 2.000 de toneladas anuales.

La industria de elaboración de papel y cartón está representada por cinco fábricas, las cinco en Pamplona y sus alrededores, con producción de 4.000.000 de piezas de cartón, cajas, bandejas, etc. y 6.000.000 de kilogramos de envolturas de papel de todas clases.

De curtidos hay 19 establecimientos con producción de 2.000.000 de kgs. de pieles.

De caucho existen siete, dedicados a la fabricación de calzado de goma y lona y artículos de caucho, con producción de 2.000.000 de pares de calzado y 600.000 kgs. de artículos varios.

Alimenticias y bebidas.- 10 de pasta de sopa con producción anual de 2.700.000 kgs.; 29 de embutidos, chacinería mayor, y muchas más de orden familiar, con producción anual de 800.000 kgs.; 20 de quesos y

mantequillas con producción de un millón de kilogramos. Dos fábricas de almidón, féculas, dextrinas, colas vegetales y aprestos, con producción anual de 4.000.000 kgs. de almidones y féculas, y 2.000.000 de colas y aprestos. 36 de chocolate con producción de 1.500.000 kgs. Una de extracto de carne y salsas con 50.000 kgs. de producción anual. Tres de productos dietéticos, con producción al año de 200.000 kgs. de purés, harinas compuestas, etc. Dos de galletas con 750.000 kgs. anuales de producción. Una de cerveza con producción anual de 400.000 litros, 24 de hielo con producción diaria de 45.000 kgs. 60 de bebidas espumosas que producen anualmente 7.000.000 de botellas de gaseosas y 1.000.000 de sifones de agua de seltz, y que no han notado hasta la fecha la competencia de la coca-cola.

Textiles y de calzado.- Una fábrica de hilados y tejidos con 8.080 husos y cien telares. Cuatro instalaciones más, sólo de tejidos, principalmente de lonas, con 150 telares. Una fábrica de hilado y tejido con lavadero de lana, dedicada a la fabricación de mantas, con producción anual de 40.000 unidades. Otros dos lavaderos de lana con capacidad de 600.000 kilos al año. Dos industrias de tejidos de seda artificial con producción de 1.000.000 de metros de rayón y viscosilla. Una de sacos de yute con capacidad de 5.000.000 de piezas. Pendientes de instalación existen dos establecimientos de hilados, torcidos y tejidos de algodón con 16.000 husos y 140 telares y otro de tejidos de nylón. Cuatro fábricas de calzado de cuero producen 1.000.000 de pares anuales. Dos fábricas de calzado de cuero y lona o paño, con producción anual de 300.000 pares.

Industrias químicas.- Dos de abonos artificiales que producen 50.000 toneladas de ácido sultúrico y 100.000 de superfosfatos. Nueve de jabones con capacidad anual de 36.000 toneladas. Ocho de lejías, hipoclorito sódico por electrolisis, que producen 2.300.000 litros anuales. Una de vitaminas, principalmente de extracto de hígado, con producción de 3.000 kilógramos. Otra de destilación de plantas aromáticas con capacidad de 1.200 kilógramos de esencia. Una de extracto de regaliz, de la que obtiene anualmente 80.000 kilógramos de extracto y 400.000 de palo. Autorizada y pendiente de instalación se halla una de penicilina para producir 15.000.000 de viales al año. Dos intalaciones para destilación de madera, una de retortas de marcha intermitente y otra con horno continuo, con capacidad de producción mensual de 30.000 kilogramos de acético y 20.000 de alcohol metílico. Tres de productos químicos en las que se obtienen 1.000.000 de insecticidas agrícolas, 300.000 kilogramos de curtientes, 200.00 de productos intermedios, 100.000 de colorantes de anilina, 150.000 de productos auxiliares textiles, 50.000 de alcohol bencílico, cloroformo y otros productos, y 200.000 kilogramos de ácidos y sales puras. Hay otras industrias químicas de colores cerámicos, colas y gelatinas, resinas sintéticas, estearina, etc. También las hay de hidrogenación de grasas con capacidad de 1.000.000 de kilogramos anuales, de aceite de orujo y una de plásticos de caseina con producción de 40.000 kilogramos.

Condíciones de industrialización.

Navarra es pobre en primeras materias. Su industrialización ha de ser acometida conjugando como elementos de aplicación la existencia de fuerza motriz abundante, mano de obra adecuada y barata, medios de comunicación apropiados, y solidaridad vasca que utilice los elementos anteriores, mediante la solución institucional que ligue el capital, la técnica,el trabajo y la economía del Lauburu peninsular. Este era uno de los objetivos del Estatuto Vasco.

Hay en Navarra 222 centrales hidro-eléctricas, con potencia instalada de 75.000 H.P. y producción anual de 225.000.000 de kilowatios-hora. De esta es exportada a Guipuzcoa la cantidad de 115.000.000 kilowatios hora. Se halla en periodo de construcción, aunque sin comenzar, el salto de Valdearas, en el canal de las Bardenas, de 40.000 H.P. de potencia, capaz de suministrar 120.000.000 kilovatios hora al año.

Falta en Navarra mano de obra especializada y faltan tambien escuelas profesionales que la preparen. Fuera de la creada en Tudela, solo hay proyectos, cuya realización depende, como todo en el régimen que vive España, del arbitrio de sus gobernantes. De racionalización del trabajo se habla mucho y se invocan ejemplos de lo que, en tal sentido se hace en otros países. Pero se olvida, a cálculo, que todos esos países tomados por modelo, disponen de organizaciones profesionales, de gobernantes y administradores libremente elegidos por el pueblo, que, además, se reserva y ejercita el derecho de crítica, al través de los organismos profesionales, de los sindicatos, de la prensa y de las Corporaciones públicas de todo orden. Estos hechos no pueden darse en España que, sometida al régimen totalitario, vive en pleno monólogo, ejercido en un clima de inmoralidad administrativa sin precedentes.

De comunicaciones ferroviarias, Navarra está mal. Cuando advino el presente régimen disponía de los ferrocarriles de Pamplona a Sanguesa (El Irati), de Elizondo a Irun (El Bidasoa) y de Pamplona a San Sebastian (El Plazaola). Los tres han dejado de funcionar. Si ello hubiera sido compensado con las rectificaciones de trazado indispensables y la doble vía tendida entre Alsasua y Castejón, aún sería tolerable; pero la línea Alsasua-Pamplona-Castejón, base de las comunicaciones ferroviarias de Navarra y clave necesaria de su industrialización, continúa en el abandono más lamentable, incapaz de servir el tráfico que le reclama. No hablemos de nuevos proyectos. Fué aprobada la construcción del f.c. Pamplona-Estella-Logroño y adjudicada a la Diputación Foral. Simple acto de propaganda. Nadie pensó nunca en su construcción, bajo los auspicios del presente régimen "del caudillo providencial". Menos aun son mencionados otros ya venerables proyectos como el del ferrocarril de Bilbao-Vitoria-Alsasua-Pamplona-Sanguesa-Huesca-Monzón-Lérida-Barcelona, que en paralelo entre el Ebro y el Pirineo, rendiría expléndidos servicios de todo orden, y del que sola-

mente faltan de construir los tramos de Sanguesa-La Pena y Huesca-Monzón; o como el directo de Madrid-Pamplona-Dax ideado en vía de ancho europeo, que hacía las delicias de Alfonso XIII; o el de Pamplona-Sanguesa-Jaca, que tan familiar llegó a hacerse en Navarra y que evoca el pasado de la Marca Vascónica: en lugar de construir el tramo Sanguesa-Jaca, lo que se ha hecho es desmontar el de Pamplona-Sanguesa, sin que una voz sonora se haya elevado en la Navarra castrada que padecemos para impedir esa polacada, presentada como servicio a los intereses privados de los accionistas de El Irati. También el ferrocarril de Estella a Marzilla y Calahorra continuación de el de Vitoriia a Estella, fué aprobado y está "en ejecución", pero sobre el papel y a efectos de simple propaganda del régimen, que los pueblos se tragan como si estuvieran habitados por imbéciles o ilotas. Una obra ferroviaria buena se ha hecho en Navarra: el cambio de vía estrecha por vía ancha del ferrocarril de Tudela a Tarazona. De ello nos felicitamos. Ojalá pudiéramos decir lo propio de todo lo demás.

Las carreteras de Navarra, fuera de algunas principales, se encuentran en un estado de abandono, desidia y desarreglo como no lo estuvieron jamás en lo que va de siglo. No nos explicamos el que quienes ejercen la función de Diputados forales, siquiera deban sus cargos al arbitrio del régimen cubierto por fórmulas de hipocritas designaciones indirectas, no sean capaces de reaccionar contra una situación que pone en riesgo la eficacia del régimen foral que, aunque ciertamente mermado, disfruta Navarra.

Navarra, pariente pobre del régimen:

Le sucede a Navarra en relación con el actual régimen algo similar a lo que acontece a los requetés carlistas. Franco y Falange se visten con la boina roja, en obsequio a los requetés y al servicio que prestaron haciendo de mula parda del franquismo. Pero, el partido carlista ha desaparecido, subsumido en Falange, al través del prolongado titulo con el que esta se presenta en sociedad. Los círculos carlistas, o han sido clausurados definitivamente, como el de Pamplona, u obligados a colocarse un "Ex" delante de su denominación. Los que restan suelen llamarse con miedo y añoranza "Antiguo Círculo Carlista"; Pues, lo mismo le sucede a Navarra en su industrialización. Daremos algunos botones de muestra.

Es Navarra productora del 61 por ciento -eso es lo que el Estado confiesa- de la madera de haya de España. Su utilización racional es la ebanistería o los productos químicos. Pero la RENFE necesita de esa madera pra traviesas. Y Navarra, tratada como colonia, ve caer ejemplares centenarios de Urbasa y Andia, Aralar y Aezcoa, Erregerena y Changoa, para que la RENFE los convierta en traviesas de ferrocarril.

Cuenta Navarra con una rica base potásica. Solamente se halla investigada la formación geológica de la Sierra del Perdón,

en la cual se ha acreditado la existencia de una masa de potasa en sus variedades de silvinita y carnalita, que permite una explotación de 100.000 toneladas anuales durante un lapso de tiempo superior a cien años. Cuando estaban a punto de iniciarse los trabajos de instalación de las fábricas de beneficio mineral, estos trabajos fueron aplazados indefinidamente, sin que se haya dado razón alguna para dicha suspensión, aunque todo el mundo conoce los motivos. Se trata, pura y simplemente, de una protección otorgada desde el Poder a las potasas catalanas, hecha a la vista, ciencia y paciencia de los indígenas incoporados al régimen que ocupan los cargos de carácter representativo en Navarra y a los que no indigna el verla tratada de pariente pobre. Hay un Consejo Ordenador de la Explotación de las Potasas Españolas, el cual, como todos los Consejos de orden económico existentes en España, se limita a informar lo que el Gobierno desea que sea informado y en el sentido en que así convenga a su política. La ocupación rusa de Alemania Oriental, impidiendo actuar al antiguo trust del Caly Sindicat, permitió iniciar la explotación sin impedimentos insuperables. Pero nada de eso sacó las potasas de Navarra de su punto muerto. Navarra está ya bien pagada con la boina roja del uniforme de Falange y unas cuentas frases literarias.

La explotación de las potasas de Navarra supone, en su fase inicial, una exportación, productora de divisas, del orden de los treinta millones de pesetas anuales, y el trabajo de seiscientos obreros fijos, además de los eventuales. Las plantas de la instalación pueden quedar prepardas fácilmente en dos años. Dicha explotación dará lugar, de manera lógica y necesaria, a diversas industrias derivadas, como la fabricación del sulfato de potasa. Las dos fábricas de ácido sulfúrico establecidas en Navarra, una en Pamplona y otra en Lodosa, se han ofrecido para acometer por su cuenta esta transformación.

Si en lugar de "glorioso movimiento" y guerra civil, hubiéramos disfrutado en Navarra del Estatuto Vasco, existirían ya poblados erigidos en boca mina para servir la explotación de las potasas, las cuales, además de los productos de su exportación mineral, hunieran dado lugar a la instalación de diversas industrias derivadas. Ni la existencia de la espléndida factoria de Galdácano, ni la vinculación de las potasas catalanas a la Sociedad Española de Explosivos, hubieran impedido al Gobierno Vasco acometer esa obra. Porque para el Gobieeno Vasco, cualquiera que lo hubiere integrado, Navarra no sería la pariente pobre.

La indústria del magnesio.

Es tan solo un proyecto, pero con perspectivas de realización. El magnesio metálico, por su ligero peso, su resistencia y sus aplicaciones a las construcciones aeronáuticas, navales y de armamento, tiene gran porvenir. Uno de los procedimientos de obtención del magnesio metálico, el menos costoso, emplea como primera materia las magnesitas y la carnalita. Ambos minerales se dan en Navarra en abundancia. Están ya en explotación los yacimientos de magnesita de Eugui, cuya riqueza en óxico magnésico, una vez calcinada, es igual a la de la magnesita de Austria, conceptuada como la mehor de Europa. Carnalita hay toda la que se quiera en los yacimientos potásicos. La instalación electrica de Iberduero, que atraviesa Navarra en línea de 132.000 voltios, permite aplicar la fuerza eléctrica a los hornos de fusión sin esperar a nuevas instalaciones hidroeléctricas.

Industrialización de Pamplona.

La Diputación foral dormita. Pero el Ayuntamiento de la capital ha acordado otorgar ventajas a las nuevas industrias que en Pamplona se establezcan, que se beneficiarán con compensaciones de tipo económico bien concebidas. El detallarlas haría demasiado larga esta Comunicación.

Industrialización del campo.

La primera maquinaria que reauieren los áridos secanos de la Ribera es el agua. En la Bardena, como en el desierto, el agua transforma el páramo en oasis.

Ha sido iniciado, con éxito relativo, el cultivo de plantas de clima cálido, como algodón, tabaco, arroz y ricino.

Algunos nuevos regadíos se han hecho por iniciativa y gestión privadas. Está en lenta construcción el canal de las Bardenas, que transformará el país que cruza trocándolo de desierto macabro en vergel florido. De los restantes proyectos, no hay ni siquiera planes qprobados. Los concebidos antes del actual régimen, siguen en el mismo estado de germen.

Se habla de mecanización del campo con frecuencia. Se realiza en parte, pero lentamente, merced al esfuerzo y a la iniciativa privados. Ninguna facilidad normativa eficaz de orden oficial es otorgada. De algunas máquinas, ni siquiera hay existencias a la venta. El Estado habla al través de sus órganos ministeriales o falangistas de industrializar el país, olvidando que, un país con base agrícola no puede ser industrializado, si, en primer término no se industrializa la agricultura. Los fondos derrochados en proyectos fantásticos, de haber sido dedicados a maquinaria agrícola, abonos y semillas, hunieran hecho por la economía una labor eficaz, capacitando al país para emprender,

con la base agrícola asegurada, otras empresas industriales. Pero acometer estas, como lo hace el INI, abandonado la agricultura, es como edificar comenzando por el tejado o enganchar el carro delante de los caballos.

A propuesta de la Cooperativa Navarra de Productores de Leche, se ha aprobado la construcción de una Central Lechera en Pamplona, con finalidad de distribución y de industrialización de la leche sobrante.

El cultivo cereal de Navarra ha llegado a un desarrollo que permitiría el empleo con éxito de nuevos sistemas de cultivo, a base de maquinarias, semillas y fertilizantes, adecuados. Sería una obra, aunque segura y meritoria, lenta, trabajosa, sin espectacularidad, para ser acometida con paciencia de benedictino. Al régimen actual no le interesa aquello que no pueda ser espectacular y "Kolosal". Mientras persista, no hay que pensar en enseñar nada a los ásperos agricultores de secano de la Bardena.

Los cultivos colectivos fueron estimulados con éxito por la Dirección de Montes y Colonización de la Diputación Foral antes de 1936 yaantes de 1931. Habíanse logrado aplicaciones dignas de ser estimadas. Los concejos labraban las tierras en común, sirviéndose de un tractor comunal, adquirido por el propio concejo. Los cosecheros a su vez, se asociaban para adquirir trilladoras o cosechadoras, conservadas en comunidad. Aquella corriente de cultivo en comun sufrió en 1936 el mismo golpe que el régimen demócrata a cuyo amparo advino.

La concentración parcelaria es una buena labor. Pero la Diputación Foral, con ella, ha aceptado un contrafuero evidente, permitiendo al Estado introducirse en el régimen interno de los montes, comunes y cultivos de Navarra.

Para industrializar el campo, hay que comenzar por vigorizar la agricultura. Eso, en Navarra, es posible: Permitiendo la organización libre de cooperativas y sindicatos, creando nuevos regadíos, llevando el agricultor al campo con el caserío, mecanizando la agricultura, mejorando semillas, cultivos y fertilizantes, estimulando la concentración parcelaria dentro de normas forales, rescatando corralizas y helechales para el común de vecinos, fomentando la ganadería, atendiendo con cuidado técnico y asistencia económica los nuevos cultivos, creando laboratorios de investigación y escuelas de capacitación, Algunas de estas cosas las predicaron los voceros de los sindicatos verticales. Pero, mientras los hombres de Caparroso, Milagro, Lodosa, Lerín, etc. vivan en cuevas, aquellos voceros carecen de autoridad para ser escuchados.

Industrialización viti-vinícola:

Cuenta Navarra con 63 cooperativas, 543 de cosecheros y 31 de

criadores-exportadores. 31 fábricas de alcohol con capacidad de producción de dos millones y medio de litros de alcohol rectificado, 20 destiladoras y 3 fábricas de vinagre que producen 600.000 litros anuales. Los capitales invertidos en estas industrias de elaboración suman los trescientos millones de pesetas y la superficie de viñedo mide 37.000 hectáreas. Es criterio corriente el de abogar por la reducción de esta extensión. A eso se refieren las medidas adoptadas por el Gobierno primando el cambio de cultivo vitícola por el de cereal o algodón. En Navarra todos los organismos oficiales actuales, han aceptado el "Estatuto del vino", contra el cual el país se manifestó con tanta vehemencia en 1934, por reputarlo, con razón, atentatorio del régimen foral en Navarra y del concertado en el resto del país vasco. La industrialización viti-vinícola podrá ser acometida -como otras- en condiciones de éxito económico, cuando los caldos navarros, como los alaveses, en virtud de las aplicaciones autonómicas contenidas en el Estatuto, tengan la seguridad de mercado, que les permita atender, con esmero y suficiencia económica, el problema de su mejora y exportación.

Reduciendo a una conclusión lo expuesto diremos, seguros de que nadie puede, racionalmente, rectificarnos: Que la industrialización de Navarra está en razón directa de la solidaridad vasca. El día en que esta sea una realidad jurídica, provista de órganos institucionales, aquella solidaridad encontrará manera para realizarla.

Felipe de Urra
Pamplona, Enero de 1956

INDUSTRIALIZACION DE NAVARRA.

****

Por Felipe de URRA.

(Pamplona, Enero 1956)

PREFACIO.

En situaciones normales, país agrícola es país pobre. Esta es la condición que Navarra arrastra, desde que la Era del maquinismo transformó el mundo. Al desencadenarse la Guerra de los Siete Años, Navarra contaba aun con mayor número de habitantes que las tres regiones vascas hermanas juntas. Hoy tiene un tercio menos que Vizcaya y sensiblemente, los mismos que Guipuzcoa, que no pasará mucho tiempo sin dejarla atrás. Las diferencias en cuanto a potencialidad económica entre Navarra de una parte, y Guipuzcoa y Vizcaya de la otra, son aun mayores que las que refleja el movimiento demográfico. Y algo parecido podríamos afirmar refiriéndonos a Alava, si se exceptúan Vitoria y la vertiente del Nervión. Cuando en el bienio 1934-35 de la República, las derechas pretendían separar a Alava de Guipuzcoa y de Vizcaya en el Estatuto Vasco y Ramiro de Maeztu habló de "cómo vive Alava". Y el diputado guipuzcoano señor Leizaola acreditó cumplidamente "cómo muere Alava". En el orden económico existen principios contra los cuales no se puede ir. La industrialización de Alava es un proceso de solidaridad en cuya virtud, Vitoria se puebla de guipuzcoanos, siendo probablemente la única ciudad vasca en la que se habla hoy más euskera que hace un siglo. Estos guipuzcoanos son agentes de euskerización y de industrialización. Para Alava, como para Navarra, la solución económica está precisamente en el Estatuto, con tanta saña combatido por las derechas. Porque lo que sucede en Vitoria no es más que un debil reflejo, producido por movimiento espontáneo, de lo que pudiera ser una política en ese sentido encaminada a la industrialización de Alava y Navarra.

Industrias existentes.

Las agrícolas.

65 fábricas de harinas con capacidad de molienda de 775.000 kilos en 24 horas, bastante para molturar la cosecha normal de trigo que puede estimarse en I.500.00 q. m.

Tres azucareras, con capacidad de molturación de 2.400 toneladas de remolacha diarias. La cosecha normal de remolacha se estima en 200.000 toneladas.

35 fábricas de conservas vegetales, aparte de las de tipo familiar y semi-artesano, de las que existen bastantes. 86 se dedican al tomate, pimiento en botes o barriles, aderezo de aceitunas, verduras y frutas. Su capacidad de producción es de 10.000.000 de kilos.

31 alcoholeras con producción anual de 2.500.000 litros de alcohol rectificado, casi todo de orujo de uva y 2 fábricas de alcohol industrial o de melazas con producción anual de 4.000.000 de litros.

Del vino nos ocupamos despues.

Otras industrias.

Produce Navarra 100.000 metros cubicos anuales de madera. Dos tercios corresponden a la madera de haya, el 60 por 100 de toda la producción de haya del Estado español. Su desbroce se efectúa en cien serrerías con capacidad de producción de 200.000 metros cúbicos al año.

La industria del mueble está representada por 35 establecimientos de alguna importancia, y otros muchos menores de orden familiar.

Cuenta Navarra dos altos hornos, hoy inactivos, de 20 toneladas, siete talleres de fundición de hierro con capacidad de cubilote de 16.500 kgs. diarios y un horno eléctrico de acero de 150 kilowatios.

Hay varios establecimientos de fabricación de maquinaria agrícola, herramientas de trabajo, motocicletas, artículos de cerrajería, cocina y saneamiento, de fundición y de chapa esmaltada.

De materiales de construcción existe una fábrica de cementos Portland con producción anual de 300.000 toneladas, 13 talleres de loseta de cemento con capacidad de 260.000 metros cuadrados anuales y 25 tejerías mecánicas con producción anual de 35.000.000 de piezas.

De papel y cartón, la fábrica de pasta de madera, inactiva hoy, tiene una capaci-

dad de producción diaria de 7.400 kgs; la de pasta de paja produce actualmente 2.500 toneladas y ha solicitado licencia para producir, además, I.250 toneladas de papel al año. La fábrica de cartón de Villaba, a base de recortes, produce 2.000 toneladas anuales.

La industria de elaboración de papel y cartón, está representada por cinco fábricas. las cinco en Pamplona y sus alrededores, con producción de 4.000.000 de piezas de cartón, cajas, bandejas, etc, y 6.000.000 de kilógramos de envolturas de papel de todas clases.

De curtidos hay I9 establecimientos con producción de 2.000.000 de kgs. de pieles.

De caucho existen siete, dedicadas a la fabricación de calzado de goma y lona y artículos de caucho, con producción de 2.000.000 de pares de calzados y 600.000 kgs. de artículos varios.

Alimenticias y de bebidas. Diez de pastas de sopa con producción anual de 2.700.000 kgs. Veintinueve de embutidos, chacinería mayor y muchas más de orden familiar, con producción anual de de 800.000 kgs. Veinte de quesos y mantequillas con producción I.000.000 de kilos. Dos fábricas de almidón, féculas, dextrinas, colas vegetiles y apretos. Treintiseis de chocolate con producción de I.500.000 kgs. Una de extracto de carne y salsas con 50.000 kgs, de producción anual. Tres de productos dietéticos, con producción al año de 200.000 kgs. de pures, harinas compuestas etc. Dos de galletas con 750.000 kgs. anuales de producción. Una de cervesa con producción anual de 400.000 litros. Veinticuatro de hielo con producción diaria de 45.000 kgs. Sesenta de bebidas espumosas que producen anualmente 7.000.000 de botellas de gaseosas y I.000.000 de sifones de agua de seltz y que no han notado, hasta la fecha, la competencia de la cocacola.

Textiles y de calzado. Una fábrica de hilados y tejidos con 8.080 ~~mmm~~ husos y cien telares. Cuatro instalaciones más, solo de tejidos, principalmente de lonas, con ciento cincuenta telares. Una fábrica de hilado y tejido con lavadero de lana, dedicado a la fabricación de mantas, con producción anual de 40.000 unidades. Otros dos lavaderos

de lana con capacidad de 600.000 kgs al año. Dos industrias de tejidos de seda artificial con producción de I.000.000 de metros de rayón y viscosilla. Una de sacos de yute con capacidad de 5.000.000 de piezas. Pendientes de instalación existen dos establecimientos de hilados, torcidos y tejidos de algodón con I6.000 husos y I40 telares y otro de tejidos de nylon. Cuatro fábricas de calzado de cuero, producen I.000.000 de pares anuales. Dos fábricas de calzado de cuero y lona o paño, con producción anual de 300.000 pares.

Industrias químicas.

Dos de abonos artificiales que producen 50.000 toneladas de ácido sulfúrico y I00.000 de superfosfatos. Nueve de jabones con capacidad anual de 36.000 toneladas. Ocho de lejías, hipoclorito sódico por electrolisis, que producen 2.300.000 litros anuales. Una de vitaminas, principalmente de extracto de hígado, con producción de 5.000 kilogramos. Otra de destilación de plantas aromáticas con capacidad de I.200 kilógramos de esencia. Una de extracto de regaliz, de la que obtiene anualmente 80.000 kilógramos de extracto y 400.000 de palo. Autorizada y pendiente de instalación se halla una de penicilina para producir I5.000.000 de viales al año. Dos instalaciones para la destilación de madera, una de retortas de marcha intermitente y otra con horno contínuo, con capacidad de producción mensual de 30.000 kilógramos de curtientes; 200.000 de productos intermedios, I00.000 de colorantes de anilinas; I50.000 de productos auxiliares textiles, 50.000 de alcohol bencílico, cloroformo y otros productos y 200.000 kilógramos de ácidos y sales puras. Hay otras industrias químicas de colores cerámicos, colas y gelatinas, resinas sintéticas, estearina etc. Tambien las hay de hidrogenación de grasas con capacidad de I.000.000 de kilógramos anuales, de aceite de cmujo y una de plásticos de caseína con producción de 40.000 kilógramos.

Condiciones de industrialización

Navarra es pobre en materias primas. Su industrialización ha de ser acometida conjugando como elementos de aplicación la existencia de fuerza motriz abundante, mano de obra adecuada y barata, medios de comunicación apropiados y solidaridad vasca que utilice los elementos anteriores, mediante la solución institucional que lugue el capital

la técnica, el trabajo y la economía del lauburu peninsular. Estee s uno de los objetivos del Estatuto Vasco (del Vasco-Navarro)

Hay en Navarra 222 centrales hidroeléctricas, con potencia instalada de 75.000 H.P. y producción anual de 225.000.000 de kwatios-hora. De esta es exportada a Guipuzcoa la cantidad de II5.000.000 kilowatios-hora. Se halla en período de construcción, aunque sin comenzar, el salto de Valdesaras, en el canal de las Bárdenas, de 40.000 H.P. de potencia, capaz de suministrar I20.000.000 de kilowatios-hora al año.

Falta en Navarra mano de obra especializada y faltan tambien escuelas profesionales que la preparen. Fuera de la creada en Tudela, solo hay proyectos cura realización depende, como todo en el régimen que vive España, del arbitrio de sus gobernantes. De racionalización del trabajo se habla mucho y se invocan ejemplos de lo que, en tal sentido se hace en otros países. Pero se olvida, a c'alculo, que todos esos países tomados por modelo, disponen de organizaciones profesionales, de gobernantes y administradores libremente elegidos por el pueblo, que, además, se reserva y ejercita el derecho de crítica, al través de los organismos profesionales, de los Sindicatos, de la Prensa y de las Corporaciones públicas de todo orden. Estos hechos no pueden darse en España que, sometida al régimen totalitario, vive en plano monólogo, ejercido en un clima de inmoralidad administrativa sin precedentes.

De comunicaciones ferroviarias, Navarra está mal. Cuando advino el presente régimen disponía de los ferrocarriles de Pamplona a Sanguesa (El Irati), de Elizondo a Irún (El Bidasoa) y de Pamplona a San Sebastian (El Plazaola). Han dejado de funcionar. Si ello hubiera sido comsado con las rectificaciones de trazado indispensables y la doble vía temida entre Alsasua y Castejón, aun sería tolerable. Pero la línea Alsasua-Pamplona-Castejón, base de las comunicaciones ferroviarias de Navarra y clave necesaria de su industrialización, continúa en el abandono más lamentable, incapaz de servir el tráfico que la reclama. No hablemos de nuevos proyectos. Fue aprobada la construcción del F.C. Pamplona-Estella-Logroño y adjudicada a la Diputación Foral. Simple acto de pr paganda. Nadie pensó nunca en su construcción bajo

el presente régimen "del caudillo providencial". Menos aun son mencionados otros ya venerables proyectos como el del Ferrocarril de Bilbao-Vitoria-Alsasua-Pamplona-Sangüesa-Huesca, Monzón-Lérida-Barcelona, que paralelo entre el Ebro y el Pirineo, rendiría esplénidos servicios de todo orden, y del que solamente faltan de construir los tramos de Sangüesa-La Peña y Huesca-Monzón, o como el directo de Madrid-Pamplona-Dax, ideado en vía de ancho europeo, que hacía las delicias de Alfonso XIII; o el de Pamplona-Sangüesa-Jaca, que tan familiar llegó a hacerse en Navarra y que evoca el pasado de la Marca Vascónica. Sin lugar de construir el tramo Sangüesa-Jaca, lo que se ha hecho es desmontar el de Pamplona-Sangüesa, sin que una voz se haya elevado en la Navarra constrada que padecemos para impedir esa polesada ofrecida como servicio a los intereses privados de los accionistas del El Irati. También el Ferrocarril de Estella a Marsilla y Calahorra, continuación del de Vitoria-Estella, fue aprobado y está "en ejecución" pero sobre el papel y a efectos de simple propaganda del régimen, que los pueblos se tragan como si estuvieran habitados por imbéciles o ilotas. Una obra ferroviaria buena se ha hecho en Navarra: el cambio de vía estrecha por vía ancha del ferrocarril de Tudela a Tarazona. De ello nos felicitamos. Ojalá pudiéramos decir lo propio de los demás.

Las carreteras de Navarra, fuera de algunas principales, se encuentran en un estado de abandono, desidia y desarreglo como no lo estuvieron jamás en lo que va de siglo. Nosotros explicamos el que quienes ejercen la función de diputados forales, siquiera deban sus cargos al arbitrio del régimen, cubierto por fórmulas de hipócritas designaciones indirectas, no sean capaces de reaccionar contra una situación que pone en riesgo la eficacia del régimen foral que, aunque ciertamente mermado, disfruta Navarra.

Navarra, pariente pobre del régimen.

Lo que sucede a Navarra en relación con el actual régimen, es algo similar a lo que acontece a los requetés carlistas. Franco y Falange se visten con la boina roja el obsequio a los requetés y al servicio que prestaron haciendo de mula parda del franquismo durante la guerra. Pero el partido carlista ha desaparecido, subsumido en

Falange, al través del prolongado título con el que ésta se presente en sociedad. Los círculos carlistas, o han sido clausurados definitivamente, como el de Pamplona, u obligados a colocarse un "Ex" delante de su denominación. Los que restan suelen llamarse con miedo y añoranza "Antiguo Circulo Carlista". Pues, lo mismo le sucede a Navarra en su industrialización. Daremos algunos botones de muestra.

En Navarra productora del 60 % -eso es lo que el Estado confiesa- de la madera de haya en España. Su utilización racional es la ebanistería o los productos químicos. Pero la RENFE necesita de esta madera para traviesas. Y Navarra, tratada como colonia, ve caer ejemplares centenarios de Urbasa y Andia, Aralar y Aezcoa, Erregerena y Changoa, para que la RENFE las convierta en traviesas de ferrocarril.

Cuenta Navarra con una rica base potásica. Solamente se halla investigada la formación geológica de la Sierra del Perdón, en la cual se ha acreditado la existencia de una masa de potasa en sus variedades de silvinita y carnalita, que permite una explotación de 100.000 toneladas anuales durante un lapso de tiempo superior a cien años. Cuando estaban a punto de iniciarse los trabajos de instalación de las fábricas de beneficio mineral, estos trabajos fueron aplazados indefinidamente, sin que se haya dado razón alguna para dicha suspensión, aunque todo el mundo conoce los motivos. Se trata, pura y simplemente, de una protección otorgada desde el Poder a las minas potasas catalanas, hecha a la vista, ciencia y paciencia de los indígenas incorporados al régimen que ocupan los cargos de carácter representativo en Navarra y a los que no indigna el verla tratada de pariente pobre. Hay un Consejo Ordenador de la Explotación de las Potasas Españolas, el cual, como todos los Consejos de orden económico existentes en España, se limita a informar lo que el Gobierno desea que sea informado y en el sentido en que así conviene a su política. La ocupación rusa de Alemania Oriental, impidiendo actuar al antiguo trust del Caly Sindicat, permitió iniciar la explotación sin impedimentos insuperables. Pero nada de eso sacó las potasas de Navarra de su punto muerto. Navarra está ya bien pagada con la boina roja del uniforme de Falange y unas cuantas frases literarias.

La explotación de potasas de Navarra supone, en su fase inicial, una exportación, productora de divisas, del orden de los 30.000.000 de pesetas anuales y el trabajo de seiscientos obreros fijos, además de los eventuales. Las plantas de la instalación pueden quedar preparadas fácilmente en dos años. Dicha explotación dará lugar, de manera lógica y necesaria,, a diversas industrias derivadas, como la fabricación del sulfato de potasa. Las dos fábricas de ácido sulfúrico, establecidas en Navarra, una en Pamplona y otra en Lodosa, se han ofrecido para acometer por su cuenta esta transformación.

Si en lugar de "glorioso movimiento" y guerra civil, hubiéramos disfrutado en Navarra todo el Estatuto Vasco - del Vasco-Navarro- existirían ya poblados erigidos en bocamina para servir max la explotación de las potasas, las cuales, además de los productos de su exportación mineral, hubieran dado lugar a la instalación de diversas industrias derivadas. Ni la existencia de espléndida factoría de Galdácano, ni la vinculación de las potasas catalanas a la Sociedad Española de Explosivos, hubieran impedido al Gobierno Vasco acometer esa obra. Porque para el Gobierno Vasco, cualquiera que los hubiera integrado, Navarra no sería la pariente pobre.

La industria del magnesio.

Es tan solo un proyecto, pero con la perspectiva de realización. El magnesio metálico, por su ligero pesom, su resistencia y sus aplicaciones a las construcciones aeronáuticas, navales y de armamento, tiene gran porvenir . Uno de los procedimientos del magnesio metálico, el menos costoso, emplea como materia prima las magnesitas y la carnalita. Ambos minerales se dan en Navarra en abundancia. Están ya en explotación los yacimientos de magnesita de Eyguí, cuya riqueza en óxido magnésico una vez calcinada, es igual a la magnesita de Austria, conceptuada como la mejor de Europa. Carnalita hay toda la que se quiera en los yacimientos potásicos. La instalación eléctrica de Iberduero que atraviesa Navarra en línea de 132.000 voltios, permite aplicar la fuerza eléctrica a los hornos de fusión sin esperar a nuevas instalaciones hidroeléctricas.

Industrialización de Pamplona.

La Diputación Foral, dormita. Pero el Ayuntamiento de la capital ha acordado otorgar

ventajas a las nuevas industrias que en Pamplona se establezcan, que se beneficiarán con compensaciones de tipo económico bien concebidas. El detallarlas haría demasiado larga esta Comunicación..

Industrialización del campo.

La primera maquinaria que requieren los áridos secanos de la Ribera, es el agua. En la Bardena, como en el desierto, el agua transforma el páramos en oasis.

Ha sido iniciado, con éxito relativo, el cultivo de plantas de clima cálido, como algodón, tabaco, arroz y ricino.

Algunos nuevos regadíos se han hecho por iniciativa y gestión privadas. Está en lenta construcción el canal de las Bardenas que transformará el país que cruza, trocándolo de desierto macabro en vergel florido. De los restantes proyectos no hay ni siquiera planes aprobados. Los concebidos antes del régimen actual, siguen en el mismo estado de germen.

Se habla de mecanización del campo con frecuencia. Se realiza en parte, pero lentamente, merced al esfuerzo y a la iniciativa privados. Ninguna facilidad normativa eficaz es otorgada. De algunas máquinas ni siquiera hay existencias a la venta. El Estado habla a través de sus órganos, ministeriales o falangistas, de industrializar el país, olvidando que, un país con base agrícola no puede ser industrializado, si, en primer término, no se industrializa la agricultura. Los fondos derrochados en proyectos fantásticos de haber sido dedicados a maquinaria agrícola, abonos y semillas, hubieran hecho por la economía una labor eficaz, capacitando el país para emprender, con la base agrícola asegurada, otras empresas industriales. Acometer éstas, como lo hace el I.N.I., abandonando la agricultura, es como edificar comenzando por el tejado o enganchar el carro delante de los caballos.

A propuesta de la Cooperativa Navarra de Productores de Leche, se ha aprobado la construcción de una Central Lechera en Pamplona, con finalidad de distribución y de industrialización de la leche sobrante.

El cultivo cereal de Navarra ha llegado a un desarrollo que permitirá el empleo

con éxito, de nuevos sistemas de cultivo, a base de maquinaria, ssemillas y fertilizantes adecuados. Sería una obra, aunque segura y meritoria, lenta, trabajosa, sin espectacularidad, para ser acometida con paciencia de benidictino. Al régimen actual, no le interesa aquello que no pueda ser espectacular y "kolosal". Mientras persista, no hay que pensar en enseñar nada a los ásperos agricultores de secano de la Bardena.

Los cultivos colectivos fueron estimulados con éxito por la Dirección de Montes y Colonización de la Diputación Foral antes de 1936 y antes de 1951. Habíanse logrado muy aplicaciones dignas de ser estimadas. Los consejos labraban las tierras en común, sirviéndose de un tractor comunal, adquirido por el propio consejo. Los cosecheros, a su vez, se asociaban para adquirir trilladoras o cosechadoras, conservadas en comunidad. Aquella corriente de cultivo en común, sufrió, en 1936, el mismo golpe que el régimen demócrata a cuyo amparo vivía advino.

La concentración parcelaria es una buena labor. Pero la Diputación Foral, con ella, ha aceptado un contrafuero evidente, permitiendo al Estado introduzirse en el régimen interno de los montes comunes y cultivos de Navarra.

Para industrializar el campo hay que comenzar por vigorizar la agricultura. Eso, en Navarra, es posible: Permitiendo la organización libre de cooperativas y sindicatos, creando nuevos regadío, llevando el agricultor al campo con el caserío, mecanizando la agricultura, mejorando semillas, cultivos y fertilizantes, estimulando la concentración parcelaria dentro de manos formales, rescatando corralizas y helechales para el común de los vecinos, fomentando la ganadería, atendiendo con cuidado técnico y asistencia económica los nuevos cultivos, creando laboratorios de investigación y escuelas de capacitación. Algunas de estas cosas las predican los voceros de los sindicatos verticales. Pero, mientras los hombres de Caparroso, Mendabia, Lodosa, Lerín, etc. vivan en cuevas, aquellos voceros carecen de autoridad para ser escuchados.

Industrialización viti-vinícola.

Cuenta Navarra con 63 cooperativas, 543 de cosecheros y 31 de criadores- exporta-

dores; 31 fábricas de alcohol con capacidad de producción de 2.500.000 de litros de alcohol rectificado; 20 destiladeras y 3 fábricas de vinagre que producen 600.000 litros anuales. Los capitales invertidos en estas industrias de elaboración suman los tres 300.000.000 de pesetas y la superficie de viñedo mide 37.000 hectáreas. Es criterio corriente el de abogar por la reducción de esta extensión. A eso se refieren las medidas adoptadas por el Gobierno primando el cambio de cultivo vinícola por el de cereal o algodón. En Navarra, todos los organismos oficiales acutuales han aceptado el "Estatuto del Vino", contra el cual el país se manifestó con tanta vehemencia en 1954, por reputarlo, con razón, atentatorio contra el régimen foral de Navarra y del concertado en el resto del país vasco. La industrialización viti-vinícola podrá ser acometida -como otras- en condiciones de éxito económico cuando los caldos navarros, como los alaveses, en virtud de las aplicaciones autonómicas contenidas en el Estatuto, tengan la seguridad de mercado, que les permita atender con esmero y suficiencia económica el problema de su mejora y exportación.

Reduciendo a una conclusión lo expuesto, diremos, seguros de que nadie puede, racionalmente, rectificarnos: Que la industrialización de Navarra está en razón directa de la solidaridad vasca. El día en que ésta sea una realidad jurídica, provista de órganos institucionales, aquella solidaridad encontrará manera para realizarla.

Felipe de URIA.

Pamplona y Enero de 1956.

Industrializacion de Navarra

Felipe de Urra

Pamplona, Enero de 1956.

Prefacio

En situaciones normales, pais agricola es pais pobre. Esta es la condicion que Navarra arrastra, desde que la era del maquinismo transforme el mundo. Al desencadenarse la Guerra de los Siete años, Navarra contaba aun con mayor numero de habitantes que las tres regiones vascas hermanas juntas. Hoy tiene un tercio menos que Vizcaya y sensiblemente los mismos que Guipuzcoa, que no pasará mucho tiempo sin dejarla atrás. Las diferencias en cuanto a potencialidad economica entre Navarra de una parte, y Guipuzcoa y Vizcaya de la otra, son aun mayores que las que refleja el movimiento demografico. Y algo parecido podriamos afirmar refiriendonos a Alava, si se exceptúan Vitoria y la vertiende del Nervión. Cuando en el bienio 1934/5 de la Republica, las derechas pretendian separar a Alava de Guipuzcoa y Vizcaya en el Estatuto Vasco y Ramiro de Maeztu habló "de como vive Alava", el diputado guipuzcoano señor Leizaola acreditó cumplidamente "como muere Alava". En el orden economico existen principios contra los cuales no se puede ir. La industrialización de Alava es un proceso de solidaridad en cuya virtud, Vitoria se puebla de guipuzcoanos, siendo probablemente la única ciudad vasca en la que se habla hoy más euskera que hace un siglo. Estos guipuzcoanos son agentes de euskerización y de industrialización. Para Alava, como para Navarra, la solución economica está precisamente en el Estatuto, con tanta saña combatido por las derechas. Porque lo que sucede en Vitoria no es mas que un debil reflejo, producido por movimiento expontaneo, de lo que pudiera ser una politica vasca enderezada a la industrialización de Alava y Navarra.

Industrias existentes

Agricolas.- 68 fabricas de harinas con capacidad de molienda de 775.000 kgs en 24 horas, bastante para molturar la cosecha normal de trigo, que puede estimarse en 1.500.000 q. m.

Tres azucareras, con capacidad de molturacion de 2.400 tons de remolacha diarias. La cosecha normal de remolacha se estima en 200.000 tons.

35 fabricas de conservas vegetales, aparte las de tipo familiar y semi-artesano, de las que existen bastantes. 8S dedican al tomate, pimiento en botes o barriles, aderezo de aceitunas, verduras y frutas. Su capacidad de produccion es de 10.000.000kgms.

31 alcoholeras con produccion anual de 2.500.000 litros de alcohol rectificado, casi todo de orujo de uva; y dos fabricas de alcohol industrial o de melazas con produccion anual de 4.000.000 de litros.

Del vino ~~y el aceite~~ nos ocupamos después ~~en la seccion agricola.~~

Otras industrias.- Produce Navarra 100.000 metros cubicos de madera anuales. Dos tercios corresponden a la madera de haya, el 60 p% de toda la produccion de madera de haya en el Estado español. Su desbroce se efectúa en cien serrerias con capacidad de produccion de 200.000 metros cubicos al año.

La industria del mueble está representado por 35 establecimientos de alguna importancia, y otros muchos menores de orden familiar.

Cuenta Navarra dos Altos Hornos, hoy inactivos, de 20 toneladas, siete talleres de fundicion de hierro con capacidad de cubilete de 16.500 kgs diaries y un horno electrico de acero de 150 kilowatios.

Hay varios establecimientos de fabricacion de maquinaria agricola, herramientas de trabajo, motocicletas, articulos de cerrajeria, cocina y saneamiento, de fundicion y de chapa esmaltada.

De materiales de construccion existe una fabrica de cementos Portland con produccion anual de 300.000 toneladas, 15 talleres de loseta de cemento con capacidad de 260.000 metros cuadrados anuales y 25 tejerias mecanicas con produccion anual de 35.000.000 de piezas.

De papel y carton, la fabrica de pasta de madera, inactiva hoy, tiene una capacidad de produccion diaria de 7.400 kgs; la de pasta de

paja produce actualmente 2.500 toneladas anuales y ha solicitado licencia para producir, además, 1.250 toneladas de papel al año. La fábrica de cartón de Villaba, a base de recortes, produce 2.000 toneladas anuales.

La industria de elaboración de papel y cartón está representada por cinco fábricas, las cinco en Pamplona y sus alrededores, con produccion de 4.000.000 de piezas de carton, cajas, bandejas, etc., y 6.000.000 de kilogramos de envolturas de papel de todas clases.

De Curtidos hay 19 establecimientos con producción de 2.000.000 de kgs de pieles.

De caucho existen siete, dedicados a la fabricación de calzado de goma y lona y articulos de caucho, con produccion de 2.000.000 de pares de calzado y 600.000 kgs de articulos varios.

Alimenticias y de bebidas.- 10 de pasta de sopa con producción anual de 2.700.000 kgs. 29 de embutidos, chacinería mayor, y muchas más de orden familiar, con producción anual de 800.000 kgs. 20 de quesos y mantequillas con producción de un millon de kilogramos. Dos fábricas de almidón, féculas, dextrinas, colas vegetales y aprestos, con producción anual de 4.000.000 kgs de almidones y féculas y 2.000.000 de colas y aprestos. 36 de chocolate con producción de 1.500.000 kgs. Una de extracto de carne y salsas con 50.000 kgs de producción anual. Tres de productos dieteticos, con producción al año de 200.000 kgs de purés, harinas compuestas, etc. Dos de galletas con 750.000 kgs anuales de producción. Una de cerveza con producción anual de 400.000 litros, 24 de hielo con producción diaria de 45.000 kgs. 60 de bebidas espumosas que producen anualmente 7.000.000 de botellas de gaseosas y 1.000.000 de sifones de agua de seltz y que no han notado hasta la fecha la competencia de la coca-cola.

Textiles y de calzado.- Una fábrica de hilados y tejidos con 8.080 husos y cien telares. Cuatro instalaciones más, solo de tejidos, principalmente de lonas, con 150 telares. Una fábrica de hilado y tegido con lavadero

de lana, dedicada a la fabricación de mantas, con producción anual de 40.000 unidades. Otros dos lavaderos de lana con capacidad de 600.000 kilos al año. Dos industrias de tejidos de seda artificial con producción de 1.000.000 de metros de rayón y viscosilla. Una de sacos de yute con capacidad de 5.000.000 de piezas. PEndientes de instalación existen dos establecimientos de hilados, torcidos y tejidos de algodón con 16.000 husos y 140 telares y otro de tejidos nylon. Cuatro fábricas de calzado de cuero que producen 1.000.000 de pares anuales. Dos fábricas de calzado de cuero y lona o paño, con producción anual de 300.000 pares.

Industrias químicas.- Dos de abonos artificiales que producen 50.000 toneladas de ácido sulfurico y 100.000 de superfosfatos. Nueve de jabones con capacidad anual de 36.000 toneladas. Ocho de lejías, hipoclorito sódico por electrolisis, que producen 2.300.000 litros anuales. Una de vitaminas, principalmente de extracto de hígado, con producción de 3.000 kilogramos. Otra de destilación de plantas aromaticas con capacidad de 1.200 kilogramos de esencia. Una de extracto de regaliz, de la que obtiene anualmente 80.000 kilogramos de extracto y 400.000 de palo. Autorizada y pendiente de instalación se halla una de penicilina para producir 15.000.000 de viales al año. Dos instalaciones para destilacion de madera, una de retortas de marcha intermitente y otra con horno continuo, con capacidad de producción mensual de 30.000 kilogramos de acetico y 20.000 de alcohol metilico. Tres de productos químicos en las que se obtienen 1.000.000 de insecticidas agricolas, 300.000 kilogramos de curtientes, 200.000 de produxtos intermedios, 100.000 de colorantes de anilinas, 150.000 de productos auxiliares textiles, 50.000 de alcohol bencilico, cloroformo y otros produstos y 200.000 kilogramos de ácidos y sales puras. Hay otras industrias químicas de colores ceramicos, colas y gelatinas, resinas sinteticas, estearina, etc. También las hay de hidrogenación de grasas con capacidad de 1.000.000 de kilogramos anuales, de aceite de orujo y una de plásticos de caseina con producción de 40.000 kilogramos.

Condiciones de industrializacion

Navarra es pobre en primeras materias. Su industrialización ha de ser acometida conjugando como elementos de aplicación la existencia de fuerza motriz abundante, mano de obra adecuada y barata, medios de comunicación apropiados y solidaridad vasca que utilice los elementos anteriores, mediante la solución institucional que ligue el capital, la tecnica, el trabajo y la economia del Lauburu peninsular. Este era uno de los objetivos del Estatuto Vasco: (del Vasco-navarro).

Hay en Navarra 222 centrales ~~minihidraulicas~~ hidro-electricas, con potencia instalada de 75.000 H.P. y producción anual de 225.000.000 de kilovatios-hora. De esta es expertada a Guipuzcoa la cantidad de 115.000.000 kilovatios hora. Se halla en periodo de construcción, aunque sin comenzar, el salto de Valdearas, en el canal de las Bardenas, de 40.000 H.P. de potencia, capaz de suministrar 120.000.000 kilovatios hora al año.

Falta en Navarra mano de obra especializada y faltan escuelas profesionales que la preparen. Fuera de la creada en Tudela, ~~todas son~~ solo hay también proyectos, cuya realización depende, como todo en el régimen que vive España, del arbitrio de sus gobernantes. De racionalización del trabajo se habla mucho y se invocan ejemplos de lo que, en tal sentido se hace en otros paises. Pero se olvida, a cálculo, que todos esos paises tomados por modelo, disponen de organizaciones profesionales, de gobernantes y administradores libremente elegidos por el pueblo, que, además, se reserva y ejercita el derecho de crítica, al través de los organismos profesionales, de los sindicatos, de la prensa y de las Corporaciones públicas de todo orden. Estos hechos no pueden darse en España que, sometida al régimen totalitario, vive en pleno monologo, ejercido en un clima de inmoralidad administrativa sin precedentes.

De comunicaciones ferroviarias, Navarra está mal. Cuando advino el presente régimen disponia de los ferrocarriles de Pamplona a Sanguesa (El Irati), de Elizondo a Irun (El Bidasoa) y de Pamplona a San Seba-

tian (El Plazaola). Los tres han dejado de funcionar. Si ello hubiera sido compensado con las rectificaciones de trazado indispensables y la doble vía tendida entre Alsasua y Castejon, aun sería tolerable. Pero la linea Alsasua-Pamplona-Castejon, base de las comunicaciones ferroviarias de Navarra y clave necesaria de su industrialización, continúa en el abandono más lamentable, incapaz de servir el tráfico que le reclama. No hablemos de nuevos proyectos. Fue aprobada la construcción del f.c. Pamplona-Estella-Logroño y adjudicada a la Diputación Foral. Simple acto de propaganda. Nadie pensó nunca en su construcción, bajo los auspicios del presente régimen "del caudillo providencial". Menos aun son mencionados otros ya venerables proyectos como el del ferrocarril de Bilbao-Vitoria-Alsasua-Pamplona-Sanguesa-Huesca-Monzon-Lerida-Barcelona, que en paralelo entre el Ebro y el Pirineo, rendiría explendidos servicios de todo orden, y del que solamente faltan de construir los tramos de Sanguesa-La Peña y Huesca-Monzon; como el directo de Madrid-Pamplona-Dax, ideado en otra de mucho europeo que hacia las delicias de Alfonso XIII; o el de Pamplona-Sanguesa-Jaca, que tan familiar llegó a hacerse en Navarra y que evoca el pasado de la Marca Vasconica. En lugar de construir el tramo Sanguesa-Jaca, lo que se ha hecho es desmontar el de Pamplona-Sanguesa, sin que una vez se haya elevado en la Navarra castrada que padecemos para impedir esa polacada, precida como servicio a los intereses privados de los accionistas de El Irati. También el ferrocarril de Estella a Marzilla y Calahorra, continuacion del de Vitoria a Estella, fue aprobado y esta "en ejecución", pero sobre el papel y a efectos de simple propaganda del régimen, que los pueblos se tragan como si estuvieran habitados por imbeciles o ilotas. Una obra ferroviaria buena se ha hecho en Navarra: el cambio de via extrecha por via ancha del ferrocarril de Tudela a Tarazona. De ello nos felicitamos. Ojalá pudiéramos decir lo propio de todo lo demás.

Las carreteras de Navarra, fuera de algunas principales, se encuentran en un estado de abandono, desidia y desarreglo como no lo estuvieron jamás en lo que va de siglo. No nos explicamos el que quienes ejercen

la función de Diputados forales, siquiera deban sus cargos al arbitrio del régimen, cubierto por fórmulas de hipócritas designaciones indirectas, no sean capaces de reaccionar contra una situación que pone en riesgo la eficacia del régimen foral que, aunque ciertamente muy mermado, disfruta Navarra.

Navarra, pariente pobre del régimen.

Le sucede a Navarra en relación con el actual régimen algo similar a lo que acontece a los requetés carlistas. Franco y Falange se visten con la boina roja, en obsequio a los requetés y al servicio que prestaron durante la guerra haciendo de mula parda del franquismo. Pero, el partido carlista ha desaparecido, subsumido en Falange, al través del prolongado título con el que esta se presenta en sociedad. Los círculos carlistas, o han sido clausurados definitivamente, como el de Pamplona, o obligados a colocarse un "Ex" delante de su denominación. Los que restan suelen llamarse con miedo y añoranza "Antiguo Círculo Carlista". Pues, lo mismo le sucede a Navarra en su industrialización. Daremos algunos botones de muestra.

Es Navarra productora del 60 p % -eso es lo que el Estado confiesa- de la madera de haya en España. Su utilización racional es la ebanistería o los productos químicos. Pero la RENFE necesita de esa madera para traviesas. Y Navarra, tratada como colonia, ve caer ejemplares centenarios de Urbasa y Andia, Arekar y Aezcoa, Erregerena y Changoa, para que la RENFE las convierta en traviesas de ferrocarril.

Cuenta Navarra con una rica base potasica. Solamente se halla investigada la formación geologica de la Sierra del Perdón, en la cual se ha acreditado la existencia de una masa de potasa en sus variedades de silvinita y carnalita, que permite una explotación de 100.000 toneladas anuales durante un lapso de tiempo superior a cien años. Cuando estaban a punto de iniciarse los trabajos de instalación de las fábricas de beneficio mineral, estos trabajos fueron aplazados indefinidamente, sin que se haya dado razón alguna para dicha suspensión, aunque todo el mundo conoce los motivos. Se trata, pura y simplemente, de una poteccion otorgada desde el Poder a las po-

tasas catalanas, hecha a la vista, ciencia y paciencia de los indigenas incoporados al régimen que ocupan los cargos de caracter representativo en Navarra y a los que no indigna el verla tratada de pariente pobre. Hay Existe un Consejo Ordenador de la Explotacion de las Potasas Españolas, el cual, como todos los Consejos de orden economico existentes en España, se limita a informar lo que el Gobierno desea que sea informado y en el sentido en que asi conviene a su politica. La ocupacion rusa de Alemania Oriental, impidiendo actuar al antiguo trust del Caly Sindicat, permitió iniciar la explotacion sin impedimentos insuperables. Pero nada de eso sacó las potasas de Navarra de su punto muerto. Navarra está ya bien pagada con la boina roja del uniforme de Falange y unas cuantas frases literarias.

La explotación de las potasas de Navarra supone, en su fase inicial, una exportación, productora de divisas, del orden de los treinta millones de pesetas anuales y el trabajo de seiscientos obreros fijos, además de los eventuales. Las plantas de la instalación pueden quedar preparadas facilmente en dos años. Dicha explotación dará lugar, de manera lógica y necesaria, a diversas industrias derivadas, como la fabricación del sulfato de potasa de ácido sulfurico. Las dos fábricas establecidas en Navarra, una en Pamplona y otra en Lodosa, se han ofrecido para acometer por su cuenta esta transformacion.

Si en lugar de "glorioso movimiento" y guerra civil, hubieramos disfrutado del Estatuto Vasco -del Vasco-navarro-, existirían ya en Navarra poblados erigidos en Tocamina para servir la explotación de las potasas, las cuales, además de los productos de su exportación mineral, hubieran dado lugar a la instalación de diversas industrias derivadas. Ni la existencia de la fabrica establecida en Galdácano, ni la vinculación de las potasas catalanas a la Sociedad Española de Explosivos, hubieran impedido al Gobierno Vasco acometer esa obra. Porque para el Gobierno Vasco, cualquiera que lo hubiere integrado, Navarra no fuera la pariente pobre.

La industria del magnesio

Es tan solo un proyecto, pero con perspectivas de realidación. El magnesio metalico, por su ligero peso, y su resistencia y sus aplicaciones a las construcciones aeronauticas, navales y de armamento, tiene gran porvenir. Uno de los procedimientos de obtención del magnesio metalico, el menos costoso, emplea como primera materia las magnesitas y la carnalita. Ambos minerales se dan en Navarra en abundancia. Están ya en explotación los yacimientos de magnesita de Eugui, cuya riqueza en óxido magnesico, una vez calcinada, es igual a la de la magnesita de Austria, conceptuada como lo mejor de Europa. Carnalita hay toda la que se quiera en los yacimientos potasicos. La instalacion ~~de conduccion~~ electrica de Iberduero, que atraviesa Navarra en linea de 132.000 voltios, permite aplicar la fuerza electrica a los hornos de fusión sin esperar a nuevas instalaciones hidroelectricas.

Industrializacion de Pamplona.

La Diputacion foral dormita. Pero el Ayuntamiento de la capital ha acordado otorgar ventajas a las nuevas industrias que en Pamplona se establezcan, que se beneficiarán con compensaciones de tipo economico bien concebidas. El detallarlas haría demasiado larga esta comunicación.

Industrialización del campo.

La primera maquinaria que requieren los áridos secanos de la Ribera es el agua. En la Bardena, como en el desierto, el agua transforma el páramo en oasis.

Ha sido iniciado, con éxito relativo, el cultivo de plantas de clima cálido, como algodón, tabaco, arroz y ricino.

Algunos nuevos regadíos se han hecho por iniciativa y gestión privadas. Está en lenta construcción el canal de las Bardenas, que transformará el país, que craga, trocándolo de desierto macabro en vergel florido. De los restantes proyectos, no hay ni siquiera ~~proyectos~~ planes aprobados. Los concebidos antes del actual régimen, siguen en el mismo estado de germen.

Se habla de mecanización del campo con frecuencia. Se realiza en parte, pero lentamente, merced al esfuerzo y a la iniciativa privados. Ninguna facilidad normativa eficaz de orden oficial es otorgada. De algunas máquinas, ni siquiera hay existencias a la venta. El Estado habla al través de sus órganos ministeriales o falangistas de industrializar el país, olvidando que, un país con base agrícola no puede ser industrializado, si, en primer término, no se industrializa la agricultura. Los fondos derrochados en proyectos fantasticos, de haber sido dedicados a maquinaria agricola, abonos y semillas, hubieran hecho por la economía una labor eficaz, capacitando al país para emprender, con la base agricola aswgurada, otras empresas industriales. Acometer estas, como lo hace el INI, abandonando la agricultura, es como edificar comenzando por el tejado o enganchar el carro delante de los caballos.

A propuesta de la Cooperativa Navarra de Productores de Leche, se ha aprobado la construcción de una Central Lechera en Pamplona, con finalidad de distribución y de industrialización de la leche sobrante.

El cultivo cereal de Navarra ha llegado a un desarrollo que permitiría el empleo con éxito de nuevos sistemas de cultivo, a base de maquinarias, semillas y fertilizantes adecuados. Sería una obra, aunque segura y meritoria, lenta, trabajosa, sin espectacularidad, para ser acometida con paciencia de benedictino. Al régimen actual no le interesa aquello que no pueda ser espectacular y "Kolosal". Mientras persista no hay que pensar en enseñar nada a los ásperos agricultores de secano de la Bardena.

Los cultivos colectivos fueron estimulados con éxito por la Dirección de Montes y Colonización de la Diputación Foral antes de 1936 y antes de 1931. Habíanse logrado aplicaciones dignas de ser estimadas. Los concejos labraban las tierras en común, sirviendose de un tractor comunal, adquirido por el propio concejo. Los cosecheros a su vez, se asociaban para adquirir trilladoras o cosechadoras, conservadas en comunidad. Aquella corriente de cultivo en común sufrió en 1936 el mismo golpe que el régimen democrata a cuyo amparo advino.

La concentracion parcelaria es una buena labor. Pero la Diputación Foral, con ella, ha aceptado un contrafuero evidente, permitiendo al Estado introducirse en el régimen interno de los montes, y comunes y cultivos de Navarra.

Para industrializar el campo, hay que comenzar por vigorizar la agricultura. Ello, en Navarra, es posible: Permitiendo la organización libre de cooperativas y sindicatos, creando nuevos regadíos, llevando al agricultor al campo con el caserío, mecanizando la agricultura, mejorando semillas, cultivos y fertilizantes, estimulando la concentración parcelaria dentro de normas forales, roturando corralizas y helechales para el común de vecinos, fomentando la ganadería, atendiendo con cuidado técnico y asistencia economica los nuevos cultivos, creando laboratorios de investigación y escuelas de capacitación. Igual de Estas cosas, ~~o algunas parecidas,~~ las predican los voceros de los sindicatos verticales. Pero, mientras los hombres de Caparroso, ~~Milagro,~~ Mendabia, Lodosa, Larin, etc. vivan en cuevas, aquellos voceros carecen de autoridad para ser escuchados.

Industrializacion viti-vinicola

Cuenta Navarra con 63 cooperativas, 543 de cosecheros y 31 de criadores-exportadores; 31 fabricas de alcohol con capacidad de produccion de dos millones y medio de litros de alcohol rectificado, 20 destiladoras y 3 fábricas de vinagre que producen 600.000 litros anuales. Los capitales invertidos en estas industrias de elaboración suman los trescientos millones de pesetas y la superficie de viñedo mide 37.000 hectareas. Es criterio corriente el de abogar por la reducción de esta extensión. A eso se refieren las medidas adoptadas por el Gobierno primando el cambio de cultivo viticola por el de cereal o algodón. En Navarra, todos los organismos oficiales actuales, han aceptado el "Estatuto del vino", contra el cual el pais se manifesto con tanta vehemencia en 1934, por reputarlo, con razón, atentatorio contra el regimen foral en Navarra y del concertado en el resto del pais vasco. La industrialización viti-vinicola podrá

ser acometida -como otras- en condiciones de éxito economico cuando los caldos navarros, como los alaveses, en virtud de las aplicaciones autonomicas contenidas en el Estatuto, tengan la seguridad [illegible] de mercado, que les permita atender con esmero y suficiencia economica el problema de su mejora y [illegible] exportación.

Reduciendo a una conclusión lo expuesto diremos, seguros de que nadie puede, racionalmente, rectificarnos: Que la industrialización de Navarra está en razón directa de la solidaridad [illegible] sea. EL día en que esta sea una realidad jurídica, provista de órganos institucionales, aquella solidaridad encontrará manera para [illegible] realizarla.

Felipe de Urra

Pamplona, Enero de 1956.

Industrialización de Navarra
~~Fáceria Pirenaica~~

Comunicación al C. M. V.

Felipe de Urra
~~Javier Goñi~~

Pamplona ~~Julio~~ Enero 1956



Consejo Económico Sindical de Navarra

Primer Pleno

Ponencias y Conclusiones

Consejo Económico Sindical

Primer Pleno

Ponencias y Conclusiones

Delegación Provincial de Sindicatos

Navarra

1954



Clausura del Primer Pleno Económico Sindical de Navarra

Coincidiendo con los actos organizados por la Delegación Provincial de Sindicatos de Navarra, con motivo de la inauguración del nuevo edificio Sindical, se celebró el día 30 del mes de abril último, la clausura del Primer Pleno del Consejo Económico.

Ocuparon la presidencia el Delegado Nacional de Sindicatos, el Gobernador, el Obispo de la Diócesis, el Vicepresidente de la Diputación, el Delegado Sindical, las jerarquías nacionales que acompañan al Camarada Solís en este viaje a Navarra y el Vicesecretario de Ordenación Económica, que actuó de Secretario y dió lectura a las Conclusiones aprobadas por el Pleno.



Alocución del Camarada Navarro

Tras la lectura de las conclusiones, intervino el Delegado Provincial de Sindicatos, Camarada José María Navarro, en su calidad de Presidente del Consejo Económico Sindical para hacer, dijo, sencillamente un breve resumen de este Pleno que tan brillantemente se ha desarrollado durante los días 26 y 27 del corriente mes en Pamplona.

Habló del éxito del mismo y afirmó que en las ponencias han tomado parte hombres de la línea representativa de nuestros Sindicatos que han estado eficazmente ayudados por técnicos de gran valía y preparación, hombres bien conocidos en Navarra por su especialización en las distintas materias de que ha tratado el Consejo.

Han colaborado —añadió— estos hombres que son los auténticos

representantes de los Sindicatos, de su sección económica. De modo que son ellos los más capacitados e indicados para elevar a nuestro Delegado Nacional de Sindicatos las conclusiones definitivas de sus estudios y trabajos, para que él, con su superior criterio, las eleve al mando de la nación y al Gobierno aquellas que considere más oportuno y más en consonancia con la realidad de los problemas económicos de esta provincia.

Habéis visto que las ponencias abarcan diferentes problemas en general, como correspondía a este primer Consejo Económico; ahora hemos de ir concretándolas más en un desarrollo más amplio de los estudios llevados a cabo en el Primer Consejo, y de esta forma, continuaremos la tarea emprendida para bien de Navarra y España.

Y nada más. ¡Arriba España!



Palabras del Gobernador

Después del Camarada Navarro hizo uso de la palabra el Gobernador Civil y Jefe Provincial del Movimiento Camarada Luis Valero Bermejo, quien después de saludar al Delegado Nacional, a las jerarquías nacionales, autoridades y consejeros, puso de manifiesto que había observado con agrado el espíritu de comprensión y las inquietudes que habían dado la tónica a las tareas del Primer Consejo. Expresó después su reconocimiento a la organización sindical porque poco a poco va siendo conocida mejor y va alcanzando los objetivos que se le señalan desde el Movimiento. Habéis trabajado —les dijo a los Consejeros— lo suficiente para poder ofrecer hoy unas conclusiones que son realmente un programa de actuación. Una conclusión sola de cualquiera de las ponencias —dijo el Camarada Valero— exigiría horas y exigirá una vasta

actuación y la aplicación de muchísimos esfuerzos y voluntades para que realmente se logren las metas que aquí se señalan. En otros casos habéis fijado unos objetivos que solamente se conseguirán con el trabajo y el empeño diario.

A los Consejeros les agradeció también el Camarada Valero la generosidad y el gran entusiasmo con que han participado en esta tarea. Ya sabéis que tenéis a vuestra disposición a las autoridades de Navarra, las gubernativas, las provinciales y las de las corporaciones locales. Todos, tenedlo en cuenta, obramos por el mismo sentimiento, y deseamos acertar en las funciones que a cada uno de nosotros se nos encomienda, deseando de vosotros una perfecta unidad, con el fin de que nuestro esfuerzo y el vuestro nos conduzcan a la solución del gran problema de la Patria.

Tenemos que suscitarnos unos a otros la confianza mutua —dijo más adelante el Camarada Valero— porque mientras esto no ocurra será difícil que resolvamos nuestras dificultades. Los sindicatos no son los despachos ni una organización burocrática sindical, sino el mundo del trabajo y de la producción, el que ha de presidir la vida económica y social. En esta dirección, espero que vosotros los Consejeros seguiréis trabajando con nuevo y acrecentado entusiasmo, con un claro sentido de justicia, con respeto de unos a otros y postergando las pequeñas pasiones a que nos impulsan a veces nuestro individualismo y que han sido causa de tantos males. Empresas iniciadas bajo magníficas ideas y en magníficas circunstancias históricas se han deshecho como consecuencia de la disgregación de los hombres que nosotros tenemos que evitar. Es preciso mantener agrupados a los hombres para que no se nos pueda acusar de no haber despertado entre ellos la confianza necesaria.

Terminó recordando la doctrina del Fuero del Trabajo de los españoles, publicado en los días de la Cruzada, en el cual se dice que la Economía debe estar al servicio de la política, pero no de la política menuda, sino al servicio de la gran política nacional, de la gran tarea de unir a los hombres, a las clases, a todas las regiones de la Patria y de dar a todos el pan y la justicia.



Discurso del Camarada José Solís,

Delegado Nacional de Sindicatos

Deseo —comenzó diciendo el Camarada Solís— que mis palabras sean de salutación y de agradecimiento. De salutación a esta tierra brava de Navarra como sus hombres, a esta tierra heroica, como sus hijos, a esta tierra que, como decía en uno de vuestros pueblos, admiramos los españoles porque formó siempre en primera línea cuando se trató de luchar por los intereses morales o defender la integridad de la Patria; a esta tierra, en la que al entrar nosotros en el día de ayer sentimos la sensación de encontrarnos en un templo, templo de héroes, de valientes y de caballeros; a esta tierra que luchó y luchará siempre en vanguardia por España.

Vamos a charlar un poco. Pero antes de que exponga el objeto de mi presencia aquí, quisiera fuesen mis palabras de agradecimiento en nombre vuestro y en el mío y en el mío y en el de la potente organización sindical a estas autoridades, a vuestro Gobernador y Jefe Provincial, buen amigo y camarada, que, junto a su actuación política que le obliga a estar con vosotros, estos días ha sido parte fundamental en vuestro Consejo y en vuestras reuniones, por razón sindical que no olvida, pues antes fué Delegado Provincial de Sindicatos de una provincia de España. Sabemos que con cariño ha suspendido parte de las obligaciones que tenía señaladas, para acompañarnos; al Prelado de la Diócesis, que ha bendecido esta Casa y que nos decía antes, con palabras salidas de su corazón que su presencia significaba que pedía a Dios que esta casa contribuya al entendimiento de los hombres y que sirva prácticamente para resolver los problemas que Navarra tiene planteados; y también tenemos que agradecer la presencia de vuestro Vicepresidente de la Diputación, de vuestro Alcalde, de vuestro Gobernador Militar —porque tampoco el Ejército puede hallarse ausente y al margen de nuestras inquietudes.

Vengo —añadió el Camarada Solís— a charlar de algunos problemas relacionados con este Consejo, con esta Casa y de otros problemas generales de la organización sindical.

Refiriéndose a la inauguración de la Casa, dijo que en ella se va a continuar la vida sindical, ya iniciada, pero mejorada ahora. Con ella no hemos tratado sólo de dar cobijo digno a la organización, ni de instalar unas salas de reunión y entendimiento. Hemos tratado de algo más, de dar un paso adelante en vuestro sindicalismo, responsabilidad mayor que recaerá sobre vosotros. Es imprescindible que esta inauguración signifique una nueva meta en nuestra labor social y económica.

A la vez —prosiguió el Delegado Nacional— asistimos a la clausura de este Consejo Económico Sindical. Hemos sabido, por vuestro Jefe Provincial y por vuestro Delegado, cuanta pasión habéis puesto en las discusiones. Con gran complacencia he sabido cómo han colaborado con vosotros hombres capacitados y prácticos y habéis llegado a concretar vuestras aspiraciones en unas conclusiones; pero no quisiera que nadie piense que el trabajo está hecho, que ya podemos descansar, ni que con poner estas conclusiones en mis manos está todo acabado. Quiero deciros que es ahora cuando empieza vuestra responsabilidad, el tra-

bajo más sagrado, el más duro, el más áspero. Hasta ahora hemos señalado con el dedo los problemas, los hemos desenterrado y los hemos puesto sobre el tapete; ahora, pues, os digo, tendréis que seguir trabajando, para desarrollar estas conclusiones y que se redacten incluso los proyectos precisos para que las obras sean realidad. Tendréis que poneros pesados, gestionar una y otra vez la consecución de estos objetivos que nunca llegarían a ser realidad de otra manera. Os decía antes el Gobernador que con vosotros estarán vuestras autoridades, y yo os tengo que decir que nosotros también estamos con vosotros, porque no vive vuestro mando más que para serviros, porque sabe que con ello sirve a la Patria.

Insistió también el Camarada Solís en el lema de unidad, como lema de la organización sindical; unidad entre los hombres y las tierras, entre nuestros trabajadores y empresarios hermanados por los sindicatos. Y no mirar atrás, sino siempre hacia adelante, olvidando rencillas, criterios distintos, formaciones políticas incluso, siempre que todos los hombres estén dispuestos a luchar por una España grande y a las órdenes del Caudillo. Porque, así, en España los matices distintos, los antecedentes de tipo político no cuentan. Todos unidos nadie podrá con nosotros ni de dentro ni de fuera. Los españoles no pactamos para poner en peligro a nuestra Patria.

Grandes aplausos interrumpieron al Camarada Solís.

Después siguió el Delegado Nacional, recordando las pasadas elecciones sindicales y exponiendo el firme propósito de la organización de que los elegidos sean los hombres representativos del campo, de la industria, del comercio o del trabajo, y de entre ellos los mejores, con el fin de llegar a crear los auténticos sindicatos, que como os decía el Gobernador sois vosotros, dirigidos por nosotros en lo que respecta a formación y dirección política.

Ahora conviene pensar que la organización sindical continúa, después de haber atravesado diferentes etapas. Fué burocrática, en los primeros años, los más difíciles; posteriormente, en la segunda etapa, nacieron las juntas, primero designadas con el dedo, después con unas elecciones todavía no perfectas, y ya entonces empezó a defender intereses legítimos con vuestra participación, aunque no completa. Después viene otra etapa, que es la que estamos viviendo en estos días y que conviene grabéis en vuestra mente, porque entraña vuestras obligaciones morales; una etapa en la que hay que romper todo el sistema buro-

crático o administrativo de los Sindicatos, para que sean totalmente representativos y se pongan al servicio de los intereses que representan, colaborando con los intereses generales de la nación; una etapa en la que los Sindicatos serán un medio de colaboración con nuestro Gobierno.

Pues bien, este es el Sindicato que se necesita y el Sindicato al que os convoco y os ruego convoquéis a todos los que representáis, un Sindicato que defienda los intereses de vuestras colectividades y que no se vuelva contra los intereses de la Patria.

Por último y tras ampliar sus definiciones de los Sindicatos, a los que corresponde toda la acción social de los viejos partidos políticos, con derechos propios, dijo:

Por todo ello, quiero que vosotros, como buenos navarros, buenos religiosos, de formación cristiana y conciencia estrecha, os deis cuenta de que todos los aquí presentes incurrimos en una grave responsabilidad ante los hombres y ante Dios y debemos adoptar la actitud que corresponde en estas circunstancias de paz y de tranquilidad, de ganas de hacer, de levantar a España, de esforzado trabajo de nuestro Gobierno y nuestro Caudillo. Necesitamos conseguir para nuestros hijos una España más perfecta, mejor y más tranquila que la que nosotros encontramos, y esto tenemos ahora la oportunidad de hacerlo.

Terminó felicitando a empresarios, técnicos y trabajadores partícipes de las reuniones del Consejo. Y por lo demás —añadió— nada más que deciros que vuestro Delegado Nacional de Sindicatos vive y siente vuestros problemas con vosotros y está dispuesto a luchar para tratar de conseguir su solución. Y como punto final os propongo a vosotros y al Consejo que en este momento y con ocasión de la inauguración de esta Casa para nuestra organización en esta provincia, reiteremos una vez más a nuestro Caudillo nuestra adhesión y le digamos que en Navarra, ayer, hoy y mañana todos los navarros están dispuestos a luchar y morir, si falta hiciera, por engrandecer a nuestra Patria.

De nuevo se oyó una gran ovación de la sala al camarada Solís, quien acto seguido declaró clausurado el I Consejo Económico Sindical.



Aspecto parcial del Salón-Teatro del nuevo edificio, en el acto de la clausura del Primer Pleno del Consejo Económico Sindical.

PONENCIA I

Posibilidades de industrialización en Navarra

I

Estado actual de la industrialización en Navarra. — Somera exposición de las industrias existentes.

Sin ser Navarra una provincia de carácter acentuadamente industrial, ni mucho menos, ofrece, sin embargo, manifestaciones industriales de muy diversa naturaleza, existiendo en su seno, en mayor o menor escala, muestras de actividad industrial de toda clase, de las que, a modo de guión para nuestro estudio y prólogo del mismo, citaremos las siguientes más importantes en el ciclo económico provincial:

AGRICOLAS

Como región eminentemente agrícola, no es extraño que sus industrias más importantes sean, en general, las derivadas de los productos de la tierra. Las más destacadas son las siguientes:

Molinería.—Cuenta con sesenta y seis fábricas de harinas con una capacidad de molienda de 775.000 kilogramos de trigo en 24 horas, suficiente para la molturación de la cosecha normal de la provincia que puede cifrarse en 1.500.000 q. m.

Industria azucarera.—Existen tres azucareras con una capacidad de molturación de unas 2.400 toneladas de remolacha diarias. Aunque las cosechas suelen ser bastante variables, puede estimarse la normal en unas 200.000 toneladas, existiendo, por tanto, capacidad bastante para su molturación.

Conservas vegetales.—Cuenta Navarra con treinta y cinco fábricas, aparte las de tipo familiar o semi-artesano, de las que existen bastantes. Se dedican todas ellas a la conserva del tomate y del pimiento (éste bien en botes o en barriles para la exportación y aderezo de aceitunas), y las más importantes a toda clase de verduras y a las frutas en almíbar y mermeladas. Su capacidad de producción puede estimarse superior a los 10.000.000 de kilogramos.

En general las necesidades de la zona ribereña en cuanto a la conservación de sus frutos, pueden considerarse cubiertas, salvo alguna deficiencia de tipo local. Si alguna limitación existe, viene impuesta más bien por razones de tipo comercial. De momento, pues, no parece que en este campo haya posibilidades de ampliación de las industrias, aunque sí, justo es reconocerlo, se hallan la mayoría de las mismas dotadas de material y utillaje antiguo y gastado, por lo que se impone la modernización del mismo, a fin de conseguir, si no el aumento de producción, el abaratamiento de la elaboración en serie y, por tanto, su mayor absorción por el consumo tanto provincial como nacional.

Alcoholeras.—Tenemos diez y seis fábricas de alcohol etílico con una producción anual normal de 2.000.000 de kilogramos a 2.500.000 de alcohol rectificado, casi todo él de orujo de uva. Además existen dos fábricas de alcohol industrial o de melazas con una producción total de 4.000.000 de litros anuales.

OTRAS INDUSTRIAS

También tiene la provincia infinidad de industrias de elaboración de vino y aceite, de carácter eminentemente agrícola, cuyo estudio corresponde a la Ponencia relativa a los problemas de la industria en el agro navarro.

De la madera.—Probablemente, después de la industria agrícola, la mayor importancia corresponde a la industria de la madera. Nuestra provincia es una de las primeras en producción maderera, con unos 100.000 metros cúbicos anuales, de los cuales dos tercios corresponden a la madera de haya, en la que ocupa, sin duda alguna, el primer lugar de las provincias españolas, con más del sesenta por ciento de la producción nacional.

Esta madera es transformada en más de cien serrerías, que tienen en total una capacidad de producción de 200.000 metros cúbicos por año. También es industria de alguna consideración la de muebles, con treinta y cinco establecimientos de alguna importancia.

Industria metalúrgica.—No es de gran importancia, dentro de la economía española, la participación de Navarra en este aspecto; pero, sin embargo, cuenta con dos altos hornos (hoy inactivos) de 20 toneladas; siete talleres de fundición de hierro, con una capacidad de cubilote de 16.500 kilogramos diarios y un horno eléctrico de acero de 150 kilovatios.

Existen importantes establecimientos de fabricación de maquinaria

agrícola, de herramientas de trabajo, de motocicletas, de artículos de cerrajería, cocina y saneamiento, tanto de fundición como de chapa esmaltada.

Materiales de construcción.—Ocupa el primer lugar en esta industria, una fábrica de cementos Portland, con una producción anual de 300.000 toneladas.

De loseta de cemento (mosaicos), hay quince talleres de alguna importancia, con una capacidad de unos 260.000 metros cuadrados anuales.

Y de teja y ladrillo, existen veinticinco instalaciones mecánicas de alguna categoría, con una producción anual de unos 35.000.000 de piezas.

Industria del papel.—Hay una industria de pasta de madera, actualmente en inactividad. Tenía una capacidad de producción de 7.400 kilogramos en 24 horas.

Una industria de pasta de paja, con una capacidad anual de 2.500 toneladas. Tiene en tramitación la correspondiente solicitud de autorización, para llegar a producir 1.250 toneladas de papel al año.

Una fábrica de cartón en Villava, a base de pasta de recortes de papel mezclada con otras existentes en el mercado. Produce 2.000 toneladas de cartón anuales.

La industria de elaboración de papel y cartón, está representada por cinco fábricas en Pamplona y sus alrededores, con una producción de unos 4.000.000 de piezas de cartón (cajas, bandejas, etc.) y 6.000.000 de kilogramos de envolturas de papel de toda clase.

Industria de curtidos.—Hay diecinueve industrias de esta naturaleza, con una producción aproximada de 2.000.000 de kilogramos de pieles de toda clase.

Industria del caucho.—Existen siete establecimientos dedicados a la fabricación de calzado todo de goma, calzado de lona y goma y artículos de caucho, con una producción de más de 2.000.000 de pares de calzado de diversa clase y 600.000 kilogramos de artículos varios de goma.

INDUSTRIAS ALIMENTICIAS Y DE BEBIDAS

Pasta de sopa.—Hay diez con una capacidad anual de producción de 2.700.000 kilogramos.

Embutidos.—Hay 29 industrias de chacinería mayor, más innumerables de pequeña producción, con una capacidad total anual de unos 800.000 kilogramos.

Quesos y mantequillas.—Existen unas 20 fábricas con una capacidad de producción de más de un millón de kilogramos.

Almidón y similares.—Existen dos fábricas de almidón, féculas, dextrinas, colas vegetales y aprestos, con una capacidad de producción anual de: 4.000.000 de kilogramos de almidones y féculas, etc., y 2.000.000 de kilogramos de colas y aprestos.

Fábricas de chocolates.—Cuenta la provincia con 36 fábricas con una capacidad de producción de más de 1.500.000 kilogramos.

Otras industrias alimenticias.—Existe una industria de extracto de carne y salsas, con una capacidad anual de 50.000 kilogramos de diversos productos.

Dignas de mencionarse son las tres fábricas existentes de productos dietéticos con una capacidad anual de 200.000 kilogramos de purés, harinas compuestas, etc.

Dos fábricas principales de galletas, con una capacidad de 750.000 kilogramos de producción al año.

Cervezas, hielo y espumosos.—Hay una fábrica de cerveza con una producción anual de 400.000 litros.

Repartidas por toda la provincia, existen veinticuatro fábricas de hielo con una producción diaria de 45.000 kilogramos.

Hay sesenta fábricas de bebidas espumosas, con una producción anual de 7.000.000 de botellas de gaseosas y 1.000.000 de sifones de agua de seltz.

INDUSTRIAS TEXTIL Y DE CALZADO

Algodón.—Una fábrica de hilados y tejidos, con 8.080 husos y 100 telares.

Hay cuatro instalaciones más, sólo de tejidos, principalmente de lonas, con 150 telares en total.

Lana.—Una fábrica de hilado y tejido con lavadero, dedicada exclusivamente a la fabricación de mantas, con una producción de unas 40.000 unidades al año.

Hay otros dos lavaderos, con una capacidad de 600.000 kilos al año.

Otras fibras.—Dos industrias de tejidos de seda artificial con una producción de 1.000.000 de metros de rayón y viscosilla.

Una industria de sacos de yute, con una capacidad de 1.000.000 a 5.000.000 de piezas, según los tamaños y clases.

Pendientes de instalación existen dos establecimientos de hilados, torcidos y tejidos de algodón con 16.000 husos y 140 telares, que se hallan autorizados, y, muy posiblemente, otra industria de tejidos a base de nylon.

Calzado de cuero.—Existen cuatro fábricas con una producción de 1.000.000 de pares anualmente.

Calzado de cuero y lona o paño.—Dos fábricas con una producción de 300.000 pares anuales.

INDUSTRIAS QUIMICAS

Abonos artificiales. — Hay dos industrias con una producción de 50.000 toneladas de ácido sulfúrico y 100.000 de superfosfatos.

Jabones.—Nueve fábricas, con una capacidad anual de 36.000 toneladas de jabón corriente.

Lejías.—Ocho instalaciones de hipoclorito sódico por electrolisis, con una producción anual de 2.300.000 litros de lejías.

Productos químico-farmacéuticos y perfumerías.—Una industria de vitaminas, principalmente de extracto de hígado, con una producción de 3.000 kilogramos de extractos diversos.

Otra de destilación de plantas aromáticas, con una capacidad de 1.200 kilogramos de esencia.

Una fábrica de extracto de regaliz, la que obtiene en campaña normal unos 80.000 kilogramos de extracto de 400.000 kilogramos de palo.

Hay además varios laboratorios de especialidades farmacéuticas y de productos cosméticos y de perfumería.

Autorizada, pero todavía sin montar, se halla una industria de penicilina, para producir al año unos 15.000.000 de viales.

Destilación de madera.—Dos instalaciones, una de retortas de marcha intermitente y otra con un horno continuo. Capacidad de producción mensual: 30.000 kilogramos de acético y sus derivados y 20.000 de alcohol metílico.

Productos químicos.—Tres industrias de cierta importancia, en las que se obtienen: 1.000.000 de insecticidas agrícolas; 300.000 kilogramos de curtientes; 200.000 de productos intermedios; 100.000 de colorantes de anilinas; 150.000 de productos auxiliares de la industria textil; 50.000 de alcohol bencílico, cloroformo y otros productos derivados del alcohol etílico; 200.000 kilogramos de ácidos y sales puras (sulfúricos, clorhídrico, férmico, etc.).

Otras industrias químicas.—Hay industrias de colores cerámicos, de colas y gelatinas animales y vegetales, de resinas sintéticas, de estearina, etc. También hay industrias importantes de hidrogenación de gra-

sas, con una capacidad anual de hidrogenación de más de 1.000.000 de kilogramos; de aceite de orujo, por disolución y una de plásticos de caseína con una producción de 40.000 kilogramos.

II

TIPOS DE INDUSTRIALIZACION

Existen dos tipos de industrialización: el primero de ellos consiste en el aprovechamiento industrial de las riquezas naturales de la provincia, y el otro en el desarrollo a base de primeras materias extrañas, pero elaboradas en la provincia, para su consumo en la misma o fuera de ella. Este último puede ser motivado por causas de carácter geográfico, de comunicaciones, facilidades fiscales, etc.

Estos dos tipos de economía industrial tal vez no se den nunca separados; sin embargo, pueden describirse claramente en diversas regiones; por ejemplo, Asturias y Vizcaya son muestras de la industrialización del primer tipo, mientras Guipúzcoa y Cataluña lo son del segundo.

El tema de la Ponencia, es decir, la posibilidad de industrialización en Navarra, puede y debe estudiarse desde ambos puntos de vista.

III

CONDICIONES ESENCIALES PARA TODA INDUSTRIALIZACON

Estas condiciones, son las siguientes:

a) Fuerza motriz abundante.

b) Mano de obra adecuada.

c) Situación geográfica favorable y medios de comunicación apropiadcs.

En cuanto a la fuerza motriz que, en resumen, en los tiempos actuales es sinónima de la mayor o menor disponibilidad de energía eléctrica, Navarra se encuentra en una situación muy ventajosa.

Su riqueza eléctrica está representada en la actualidad por 222 centrales hidro-eléctricas, con una potencia total instalada de 75.000 H. P. y una producción anual de 200.000.000 a 225.000.000 de kilovatios-hora.

No toda esta energía es consumida dentro de la provincia; sólo de 140.000.000 a 145.000.000 de kilovatios-hora quedan en ella; pero como de la Red General Peninsular retorna de 50.000.000 a 60.000.000 de kilovatios-hora anualmente, resulta que se exporta, casi en su totalidad a Guipúzcoa, la cantidad de 100.000.000 a 115.000.000 de kilovatios-hora.

Las necesidades actuales de la provincia, como se expone, se hallan cubiertas en general en cuanto a producción y distribución, aún cuando, en este último aspecto, se acusan algunas deficiencias, pues existen determinados núcleos urbanos y zonas de gran interés, con servicios de energía eléctrica insuficientes. Concretamente, adolecen de falta de energía los Valles de Roncal, de Salazar, del Baztán, La Barranca y algunos pueblos importantes de la ribera, en los cuales, si, de momento, tienen cubiertas sus necesidades, se hallan en realidad imposibilitados de desarrollar actividades que exijan aumento de energía eléctrica, por estar muy limitada la capacidad de producción de sus actuales centrales generadoras.

Al lado de este problema de distribución, de difícil y lenta resolución, existe el general de nuestra Patria, en estos últimos años, cual es el de escasez de disponibilidades en los estiajes, ocasionando las ya endémicas y periódicas restricciones.

Aunque en realidad los saltos de agua que pudiéramos llamar «naturales», se hallan ya todos aprovechados, la solución de este problema en Navarra no es preciso buscarla en la ayuda exterior, sino en la construcción y conexión de las empresas de la provincia con el salto de Valdearas, en el canal de las Bardenas, de unos 40.000 H. P. de potencia, capaz de suministrar al año y en época de estiaje unos 120. 000.000 de kilovatios-hora. Es decir, casi aproximadamente el actual consumo de toda la provincia. Esto unido al tendido de una red de alta tensión para llevar la energía a los puntos más necesitados, antes enumerados, supondría la resolución del problema actual de la energía eléctrica en Navarra, cooperando directamente a la aportación, asimismo, de la energía suficiente y necesaria para la electrificación de nuestras vías férreas, de acuerdo con los planes proyectados por el Ministerio de Obras Públicas.

En cuanto al factor «mano de obra», hemos de reconocer que aunque el tipo medio de obrero navarro goza de una evidente supremacía en conocimientos culturales y técnicos, en relación con el de otras provincias de análogas características a la nuestra, siendo prueba evidente de tal aserto el hecho de la existencia en Navarra de un sin número de pequeñas industrias de la más variada índole y la casi absoluta carencia de paro obrero, no por lo expuesto hemos de considerar la perfecta idoneidad de conocimientos de determinados sectores a los fines de una posible incrementación de la industria, lo que, naturalmente, produce una notable disminución de «mano de obra» especializada, requisito in-

dispensable para un auge industrial, presentándose, por tanto, como problema inmediato la vigorización de Escuelas Profesionales con intensos cursillos de capacitación, a fin de conseguir que las futuras industrias que puedan establecerse, puedan contar de momento con un importante núcleo de obreros navarros, productores modelo en conocimientos y en rendimiento técnico-económico. Este problema y su desarrollo y posible resolución, es materia estudiada en la Ponencia correspondiente a «Productividad y sus repercusiones en la economía», por lo que omitimos mayor comentario.

En situación geográfica, no ha sido Navarra muy favorecida con vistas a su industrialización. Arrinconada bajo los Pirineos y fuera de las rutas de comunicación de las grandes provincias productoras y consumidoras, como Madrid, Vizcaya, Barcelona, etc., se encuentra en condiciones desventajosas con otras limítrofes, por ejemplo, con Zaragoza, centro de una extensa y rica zona agrícola, alejada de las grandes poblaciones indicadas y situada en un nudo de comunicación inmejorable, que la relacionan directamente con los grandes núcleos consumidores y exportadores, así como Vitoria y Miranda de Ebro, bien comunicadas con Guipúzcoa y Bilbao, respectivamente.

Aunque como se ha expuesto, nuestra situación geográfica no es singularmente beneficiosa para una expansión industrial de la provincia, ello no es óbice para considerar que con un mejoramiento de nuestras actuales vías de comunicación principalmente las ferroviarias, podamos aspirar a que el ritmo de industrialización sea poderosamente acentuado, logrando para Navarra la necesaria armonía entre sus producciones agrícolas e industriales, vigorizando, al propio tiempo, las fuentes de riqueza de su economía. En este sentido y no obstante los estudios llevados a término por la Comisión encargada de redactar la Ponencia sobre turismo y medios de comunicación, consideramos, a efectos puramente de incremento de la industria, como imprescindible y de notoria necesidad el que por el Estado se lleve a cabo la realización de obras de vía doble en la línea férrea desde Castejón a Alsasua. Esta importantísima mejora en nuestra principal vía de comunicación, no sólo descongestionaría el intenso tráfico de mercancías que diariamente circula por ella, sino que, asimismo, facilitaría extraordinariamente la salida de todos nuestros productos, tanto los agrícolas como los transformados y elaborados con materias primas de importación, al propio tiempo que supondría un acercamiento y una gran economía para las relaciones comerciales entre los núcleos industriales de Guipúzcoa y Cataluña.

IV

APLICACION A LA PROVINCIA DE LOS TIPOS Y CONDICIONES ANTERIORES

Vista, pues, la situación de Navarra, en relación con lo que pudiéramos llamar condiciones generales para su industrialización, examinemos ésta desde los dos puntos de vista que al principio hemos indicado.

De la somera exposición que se ha efectuado del panorama industrial en la actualidad en Navarra, se habrá deducido que en la industrialización, a base de la primera materia del país, no se puede hacer gran cosa; pero no se tome esta frase en sentido pesimista, sino todo lo contrario, como exposición de que las riquezas naturales se hallan ya sometidas a una explotación industrial adecuada.

Esto no quiere decir que no sea posible un aumento de su aprovechamiento industrial, sino que ese aumento no supondría en la mayoría de los casos, un cambio fundamental en la explanación industrial que en estos momentos presenta la provincia. Así, por ejemplo, sería posible mejorar la utilización industrial de la madera de haya, de la que nuestra provincia es la primera productora de España, desistiendo de su actual aprovechamiento para fines de categoría inferior, concretamente, traviesas para la RENFE, y aplicándola a otros superiores y de mayor rendimiento, cuales son los de ebanistería. Esto no sólo repercutiría en la revalorización de la mercancía, dando mayor auge a la economía provincial, sino que, al propio tiempo, se disminuiría notablemente el contingente de maderas finas importadas, de valor más elevado, como es natural, que las de características más ordinarias y aptas para los fines a que en la actualidad se destina la de haya.

Igualmente cabría industrializar en su totalidad la riqueza lanera, equivalente a más de un millón de kilogramos, la que, en la actualidad, sólo es elaborada en parte en la provincia.

Donde se presenta un porvenir más halagüeño es en el ramo de la minería, y principalmente en la explotación de las sales potásicas y sus derivados.

Las investigaciones llevadas a cabo en la zona de sales potásicas de Navarra han demostrado que, solamente en la parte investigada en la formación geológica que dió origen a la Sierra del Perdón, existe una masa de potasa, en sus variedades de «silvinita» y «carnalita», que permite una explotación intensiva de 100.000 toneladas anuales durante un lapso de tiempo superior a cien años.

Terminados los trabajos de investigación y a punto de iniciarse los de instalación de las fábricas de beneficio mineral, se han aplazado los mismos por razones que se desconocen de momento, aun cuando suponemos sea debido a la crisis temporal que afectó durante el año pasado a la exportación de las potasas catalanas.

Sin embargo, no estimamos fundamentado dicho motivo, ya que existe un Consejo Ordenador de la Explotación de las Potasas Españolas y éste, en su día, es el que puede actuar regulando la cuantía de las explotaciones de las zonas catalanas y navarra, pero no dejando pasar la coyuntura actual, favorable a España, mientras los yacimientos alemanes de Stasfur continúen en poder de los ocupantes rusos y no vuelva a tener vida el antiguo *trust* del Caly Sindicat, que era el que imponía precios a las empresas productoras de sales potásicas.

Estimamos que si, dentro de la perspectiva actual del mercado de dichas sales, España va conquistando nuevas rutas comerciales, ha de ser muy difícil que, si algún día resurge el *trust* de las potasas, pueda obligársela a abandonar o empeorar sus posiciones, ya que tanto la riqueza de los minerales españoles, como la baratura de la mano de obra, son factores que le pueden permitir luchar con ventaja sobre sus competidores.

Partiendo de las razones expuestas, consideramos del máximo interés nacional y provincial salvar el actual punto muerto en que se encuentra la explotación de las potasas de Navarra y llegar a la rápida implantación de las industrias de su beneficio, ya que su puesta en explotación podía suponer, en la fase inicial, una entrada de divisas del orden de los 30.000.000 de pesetas y el trabajo asegurado para más de seiscientos productores. Siendo precisos un par de años para la conclusión de las instalaciones, durante ellos podían iniciarse algunas industrias derivadas, utilizando el mineral ya extraído y el que ha de extraerse durante la construcción de los pozos y galerías.

Nos referimos concretamente a la fabricación del sulfato de potasa, de tanto interés para determinados cultivos y esencial para el del tabaco, que tanta extensión va alcanzando en España. En Navarra hay dos fábricas de ácido sulfúrico, una en Pamplona y otra en Lodosa, que pueden y desean acometer esta transformación, que estimamos de indudable interés general.

IMPLANTACION DE LA INDUSTRIA DEL MAGNESIO EN NAVARRA

La industria de obtención del magnesio metálico está hoy en día reputada no ya de conveniente, sino de necesaria para los fines de la defensa nacional, ya que las aleaciones del magnesio con otros metales ocupan un lugar preeminente en las construcciones aeronáuticas, navales y de armamento. En la industria civil se van también extendiendo cada día más, por su ligero peso y por su resistencia.

De los diversos procedimientos de obtención, los menos costosos son los que adoptan como primera materia las magnesitas o la carnalita. De ambos minerales hay abundancia en Navarra ya que recientemente se han puesto en explotación los yacimientos de magnesita de Eugui, cuya riqueza en óxido magnésico, una vez calcinada, es igual a la de la magnesita de Austria, conceptuada como la mejor de Europa. Prueba de ello son las exportaciones, cada vez en aumento, que se van haciendo de la magnesita de Eugui.

En cuanto a carnalita, como variante de esta primera materia, existe una cantidad considerable en los yacimientos de sales potásicas de Navarra. Existiendo, por tanto, primeras materias y cruzando Navarra la línea eléctrica de 132.000 voltios de IBERDUERO, que permite disponer de la energía o fuerza necesaria para los hornos de fusión, es nuestra provincia el lugar indicado para la instalación de la industria mencionada, que vendría a completar la de producción de aluminio hace poco instalada en Valladolid, que vino a llenar una necesidad nacional. Entre ambas podría establecerse la industria de las aleaciones extraligeras, cuya importancia civil y militar ya hemos indicado.

Para fomentar en Navarra un tipo de industrialización a base de materias primas ajenas —al estilo, por ejemplo, de la industria textil de Barcelona o la metalúrgica de Zaragoza— se cuenta, como hemos visto, con energía eléctrica abundante y susceptible de ampliación.

Para vencer las condiciones geográficas, que no nos son muy favorables, no sólo es necesario y primordial el mejoramiento de nuestra principal vía férrea, sino también otorgar compensaciones y ventajas de tipo económico por los Ayuntamientos y Excma. Diputación Foral, como ya lo ha acordado el de nuestra capital, sobre todo a las industrias nuevas situadas en la zona de más posible industrialización de la provincia, que es, indudablemente, la que atraviesa el ferrocarril desde Cortes a Alsasua-Olazagutía.

V

CONCLUSIONES

En resumen, el actual panorama industrial de Navarra es halagüeño dentro de sus posibilidades. Realmente no existen, como en otras provincias, fuentes de riqueza sin explotar en absoluto, abriéndose, por otra parte, con las recientes explotaciones mineras, nuevas perspectivas industriales del mayor interés e importancia.

No hay, pues, un problema genérico inmediato para valorizar presuntos abandonos ni para emplear mano de obra desocupada, que, en realidad, no existe. Ello no obstante, como se ha expuesto, la industrialización, en determinados aspectos, es necesaria no sólo por el mejoramiento de los actuales sistemas de fabricación, sino también como creadora de nuevas fuentes de riqueza y bienestar, al objeto de que Navarra pueda seguir el creciente ritmo de nivel de vida que impone la economía de nuestros tiempos.

Esta industrialización es factible en Navarra a base de las siguientes condiciones:

1.ª Mejoramiento y renovación del utillaje industrial, dando a los interesados facilidades económicas de toda índole, como créditos a bajo interés y largos plazos de amortización; permisos o licencias de importación; aminoración de derechos arancelarios, etc. por parte de los Organismos correspondientes, tanto nacionales como provinciales.

2.ª Concesión de ventajas económicas a las nuevas industrias que se establezcan, como ha llevado a efecto el Ayuntamiento de Pamplona, marcando la pauta a seguir por las demás Corporaciones Municipales interesadas.

3.ª Mejora de toda clase de comunicaciones, principalmente las ferroviarias, y de éstas, creación de vía doble en el trayecto Castejón-Alsasua, con electrificación de la misma.

4.ª Construcción del Salto de Valdearas, con conexión a las redes de las centrales hidroeléctricas de la provincia y ampliación de la red de alta tensión de la misma, al objeto de incrementar nuestra producción de energía y llevar su suministro a las comarcas con medios de producción ya cubiertos. Todo ello sin perjuicio de la construcción, en su día, de la acequia de Navarra, aunque se realice la ya aprobada del pantano de Garínoain.

5.ª Preparación, por medio de escuelas profesionales y cursillos

intensivos sobre productividad, de mano de obra especializada.

6.ª Resolución de los problemas existentes, a fin de que se inicien con la mayor urgencia los trabajos correspondientes a la fase de explotación de la industria de la potasa y sus derivados.

Comisión de Estudio

PRESIDENTE: Don Adrián Endériz Caro, Jefe del Sindicato Provincial Textil.

VOCALES: Don Javier Etayo Elizondo, Ingeniero de Montes, y don Miguel Berazaluce Elcarte, Ingeniero Industrial.

ASESOR: Don Tomás Moreno Garbayo, Ingeniero Industrial.

PONENCIA II

La Productividad y su influencia en la Economía

Es indudable que superada, con perspectivas de un óptimo futuro, nuestra primera y dura etapa en la lucha por la intensificación y equilibrio de la producción de los artículos básicos de consumo, con la consiguiente revalorización de los mismos, nos hallamos ante otro problema de transcendental envergadura, derivado del distanciamiento entre el poder adquisitivo del salario, en su más amplia acepción, y el valor de compra de los productos.

Esta disparidad ha traído consigo, como era lógico preveer, la disminución de compra que actualmente se observa en la generalidad de los sectores de consumo. De aquí que, así como la congelación de salarios contribuyó poderosa y eficazmente a elevar nuestro volumen de producción, sea ésta ahora la que, a su vez, tenga que aportar sus mayores esfuerzos para vigorizar el salario y, por ende, su capacidad de adquisición o masa de potencia, al objeto de que el ciclo productivo adquiera la necesaria movilidad comercial, yendo a la consecución de mayores beneficios por la multiplicación de ventas sin sensible aumento de los precios de costo y aún sin ninguno.

En tal sentido y en busca de tales fines, han sido dictadas últimamente por el Gobierno determinadas disposiciones, unas tendientes a desbaratar las inclinaciones alcistas provocadas por un desmedido afán de lucro y otras, como son las derivadas del reajuste en numerosas reglamentaciones de trabajo, con las que se intenta de momento paliar y disminuir el alejamiento entre el poder adquisitivo del salario y el precio de los productos de consumo, principalmente. Pero para que tales medidas puedan resultar eficazmente positivas, es de todo punto necesario que la citada revalorización del salario no repercuta en el precio de costo de las mercancías o, de serlo, solamente en el mínimo imprescindible para evitar resultados opuestos y un grave daño en el régimen económico de la Nación.

Todos, directa o indirectamente, estamos interesados en lograr un auge de prosperidad económica a nuestra producción y, en este sentido, hemos de aportar todos nuestros esfuerzos e, inclusive, sacrificios

en la limitación del margen de ganancias. Hasta ahora y por imperativo de las circunstancias de excepción con las que hubo de enfrentarse el Estado a partir de nuestra guerra de liberación, incrementadas posteriormente por el desbarajuste de la economía mundial, dichos sacrificios han venido recayendo de un modo principal sobre el salario; pero lograda una meta de nivelación productiva, hay que procurar por todos los medios dar al salario, valor del trabajo, toda la movilidad posible, al objeto de que al reverter en el ciclo de consumo pueda, a su vez, mantener intensamente el de producción. A este círculo económico, que algunos erróneamente llaman «vicioso» y que constituye la piedra angular en la creación de las fuentes de riqueza de una nación, estamos llamados a prestar nuestro esfuerzo y cariño, pues sobre él hemos de ir cimentando, día a día, todo el armazón de nuestra futura preponderancia y grandeza. Debemos de percatarnos de que la limitación de los beneficios, dentro de los cauces normales de una moral y lícita ganancia, es uno de los modos más directos y eficaces de acrecentar el valor de adquisición de la moneda y, a la postre, aumentar nuestra propia riqueza, pues lo que importa no es cuantía, sino potencia.

Si en la primera batalla en la árdua labor de la reconstrucción económica nacional, podemos afirmar que contra viento y marea, pudimos sostener, gallarda y orgullosamente, la bandera de nuestra victoria, no hemos de cejar un solo instante en nuestro decidido empeño en evitar que esta otra segunda etapa de lucha pueda malograrse, haciendo ineficaz toda nuestra proyección futura basada en la armonía entre salarios y precios.

En la presente situación económica nacional es el factor «productividad», que integra el enunciado de esta Ponencia, el de mayor importancia y trascendencia en orden a la consecución de ese ideal de armonía a que nos hemos referido y que debe de imperar, ponderativamente, entre el ciclo de producción de bienes de toda clase, para la satisfacción de las necesidades de consumo, y la consiguiente secuela de aportar al valor del trabajo invertido el justo y correspondiente valor adquisitivo, al objeto de que el ciclo económico se desenvuelva sin ahogos ni paralizaciones producidas por el desequilibrio entre ambos valores: el de los artículos elaborados y el de adquisición del salario.

No se nos oculta que las tradicionales medidas de carácter resolutivo que nos brinda la vieja escuela económico-liberal, aún sin querer pecar de modernismo, ni caer de lleno en teorías de rígida dirección estatal, no nos proporcionan más que cauces incompletos para poder

discurrir y plantear nuestros complejísimos problemas. Ello no obstante, hemos de reconocer la gran valía de esas viejas teorías, pues gracias a los sólidos cimientos por ellas aportados, podemos hoy día, con las consiguientes adaptaciones a nuestras evidentes necesidades y realidades de fuentes de riqueza, ir con paso seguro bosquejando y trazando aquellas directrices más idóneas para conseguir esa meta ideal y de armonía a que anteriormente nos hemos referido. De aquí que, para enfocar adecuadamente el estudio de esta Ponencia, partamos de los tan conocidos valores que integran la producción.

En el ciclo económico intervienen, como factores decisivos, además de las materias primas, el capital y mano de obra o trabajo, los dos íntimamente ligados, por lo que se requiere el concurso de ambos para lograr una mayor productividad en la industria.

Vamos a analizar la intervención de la mano de obra en la producción y a estudiar las causas que pueden producir un aumento en la misma.

Es evidente que el salario base, en general, establecido hoy en la industria es muy bajo e insuficiente para el mantenimiento decoroso de la familia obrera y que, como hemos expuesto, no se ha logrado el equilibrio entre el jornal y sus posibilidades adquisitivas. Se ha intentado obtener este equilibrio mediante repetidas elevaciones de los salarios que, momentáneamente, producían una mejora en las condiciones de vida del obrero, pero que, al cabo de cierto tiempo, han repercutido en el alza de los precios de los artículos, produciendo de nuevo el desequilibrio, pero más acentuado.

Por este camino, a nuestro juicio, no se obtiene otro resultado que encarecer la vida, aumentando el valor de los productos, sin que se mejore el poder adquisitivo del obrero y, lo que es peor, los precios llegan a adquirir una elevación tal que imposibilitan la competencia con los de los productos extranjeros, mermando con ello considerablemente la balanza de nuestro comercio exterior, anquilosando la industria del país.

Es preciso discurrir por otros cauces siguiendo las orientaciones de otras naciones mejor preparadas que nosotros en las que, si bien es verdad que la vida es más cara que en España, por unidad y cuantía de numerario, el poder adquisitivo del salario, ello no obstante, es muy superior al nuestro, lo que les permite sostener un nivel de vida más elevado.

Esto puede lograrse «aumentando la productividad mediante la re-

valorización de los salarios», es decir, lograr que el precio de los artículos no sufra variación al elevar el salario —precio de costo—. La realidad práctica de este enunciado, aunque a primera vista parezca una paradoja, es de todo punto factible, como lo ha sido y es en otros países, gracias al aumento de producción en la mano de obra, por hora o unidad de tiempo de trabajo. Sírvanos de claro ejemplo el siguiente caso, citado por el Excmo. Sr. Subsecretario del Ministerio de Industria, don Alejandro Suárez, en la clausura del Curso de Productividad celebrado últimamente en Oviedo: «En los Estados Unidos la productividad en las minas de hulla, medida por el promedio de la producción de carbón por individuo y jornada, es del orden de 6 toneladas. En Asturias esta cifra alcanza aproximadamente media tonelada. Ahora bien, si ponemos cualquier precio de coste a la hulla, 200,00 ptas. t. m., por ejemplo, tendremos que el valor de lo extraído por día, por elemento productor americano, es de 1.200 ptas. y del español de 100 ptas.». Las lógicas y económicas consecuencias del ejemplo expuesto son claras y sencillas. Si el total del valor de la mano de obra, en este aspecto industrial, viene a representar un 50 por ciento del costo total, es evidente que en los Estados Unidos significa 600 ptas. por t. m. y 50 ptas. en España; por tanto, si pretendiésemos elevar la retribución de la mano de obra, aumentándola del 50 al 60 por ciento, tal medida representaría para el obrero americano 120 ptas. al día, mientras que para el español solamente 10 ptas.

Pero esto que parece tan sencillo, no es tan fácil de desarrollar, porque para ello es preciso el concurso de determinadas condiciones indispensables para lograr aumentar el rendimiento sin recargar el número de horas de trabajo.

Dichas expuestas condiciones son, entre otras y principalmente, las siguientes:

1.ª—Formación profesional. Especialización.

2.ª—Utillaje.

3.ª—Racionalización del trabajo.

4.ª—Condiciones de trabajo del obrero.

5.ª—Condiciones de vida del trabajador.

6.ª—Legislación laboral.

7.ª—Seguros sociales.

FORMACION PROFESIONAL. — ESPECIALIZACION

No basta crear pasajeros y efímeros estimulantes, hay que proporcionar al obrero medios a su alcance para facultarlo debidamente, formándolo para que pueda enfrentarse con los adelantos de la industria moderna.

Las fábricas están extraordinariamente necesitadas de obreros capacitados, siendo preciso abordar este problema con la máxima rapidez dado el abandono que hasta ahora ha existido y que ha obligado a muchas empresas a crear sus propias escuelas de formación.

Creemos que la mejor forma de revalorizar los salarios y la más perfecta obra social que puede hacerse en beneficio de los obreros, es la intensa creación de Escuelas Profesionales, en las que puedan adquirir los conocimientos y la preparación necesaria para alcanzar fácilmente la categoría de especialistas, sin pasar por la larga carrera que hoy tienen que seguir desde que ingresan como aprendices o simples peones o ayudantes, hasta llegar, a fuerza de práctica y años, a alcanzar algún escalafón de la categoría de oficiales.

De este modo la revalorización de salarios, al mantener obreros de superior categoría, no afectaría al costo de la producción, ya que dicha revalorización quedaría compensada con creces con el mayor rendimiento y perfección de los trabajos ejecutados, con menor costo.

Se mejoraría, además y de un modo directo, el nivel de vida de la clase obrera y también su nivel cultural y moral, preparándolos para asimilar debidamente los grandes problemas de índole social con que, cada día a mayor ritmo, se tienen que enfrentar en la vida industrial.

Refiriéndonos a nuestro caso particular, Navarra adolece de una gran falta de obreros capacitados, causa fundamental de que muchas empresas hayan desistido de montar sus instalaciones en esta provincia y de que las ya existentes vean sensiblemente mermadas sus posibilidades de ampliación y perfeccionamiento.

El problema de la enseñanza profesional en Navarra, es un tanto complejo, ya que ha de abarcar no solamente el núcleo industrial de la capital, sino también ha de recoger las aspiraciones de industrialización de muchos pueblos alejados de la misma y hasta los típicamente agrícolas, pues cada día es mayor el avance de la industrialización del campo y son muchas las industrias derivadas de la agricultura que se van creando y han de crearse en un futuro próximo.

Es indiscutible que el Sindicato, dado su esencial fin económico-social, es el Organo adecuado y más idóneo para recoger estas aspira-

ciones de obreros y empresarios, pues a todos afecta, pero para poder alcanzar resultados rápidos y positivos, es necesario que tal cauce sindical cuente con la constante y entusiasta colaboración no sólo de los directamente interesados, sino también con las aportaciones y ayudas de toda índole de los Organismos estatales, provinciales y municipales, creándose, si fuera preciso o conveniente, un Patronato Provincial de Formación Profesional, en el que, representados debidamente los sectores económicos y administrativos, se impulsase la creación de una Escuela Central en Pamplona y Grupos elementales en determinadas poblaciones de la provincia, representativas de las zonas más afectadas por el problema industrial, al objeto de ir cubriendo las necesidades de tipo rural y, al propio tiempo, sirviesen de preparación, selección y orientación para el posterior ingreso en la Escuela Central.

Aunque en este sentido se ha logrado la aprobación por el Estado del Instituto Laboral de Alsasua y, asimismo, se han creado otras Escuelas Profesionales, como la de Tudela, creemos que ello no es suficiente para cubrir el mínimo de nuestras necesidades básicas, para lograr no sólo un aumento de la producción, sino también para obtener el número de obreros capacitados que demanda nuestra industria en la actualidad.

La capacitación de un obrero, para que su posterior contribución en el trabajo pueda resultar prácticamente productiva, no ha de limitarse tan solo a inculcarles las enseñanzas genéricas del adecuado uso y empleo de los útiles de trabajo, es necesario algo más positivo y eficaz: la especialización, la que, como es bien sabido y notorio, tiene por objeto, sin detrimento de los conocimientos formativos generales, la intensificación y dominio absoluto de los correspondientes a un determinado objeto, artículo o parte integrante del mismo, de tal forma que, en dicho aspecto, el obrero pueda desenvolverse, en la realización de su trabajo, sin dudas ni titubeos, con absoluta independencia de la anterior o subsiguientes fases de la producción. Solo de esta forma elevará al máximun su rendimiento, con menor esfuerzo y con un perfecto acabado en sus trabajos.

UTILLAJE

Es indudable que constituído el ciclo económico por los tres indicados factores de capital, materia prima y trabajo o mano de obra, el desequilibrio entre los mismos acarreará, inevitablemente, una sensible baja en la producción. De aquí, que así como hemos expuesto la evidente necesidad de dotar a nuestros productores de todos los conocimientos precisos para que la contribución de su esfuerzo sea económicamente productiva, de nada nos valdría contar con un contingente nutrido de obreros especialistas y de alto rendimiento en el trabajo, así como disponer en abundancia de materias primas e, incluso, de perfectos sistemas de comunicación, si, al propio tiempo, el utillaje industrial, es decir, el capital, no fuera el adecuado o, por sus muchos años de servicio o haberse quedado retrasado en el avance técnico, no fuera susceptible de aprovechar todo el impulso y vigor de los otros factores. Cierto es que, en general, en nuestro país podemos afirmar que el avance industrial es superior al logrado hasta ahora en la capacitación del obrero, ya que éste, en su mayoría y salvo excepciones —una de ellas, y a pesar de todo, es nuestra provincia— es lo que se llama «bracero» o «jornalero», con una variedad casi infinita en la aplicación de sus servicios y, como es lógico, carente en absoluto de especialización alguna. Dicho logrado avance industrial ha sido posible gracias al enorme esfuerzo y capacidad de nuestros industriales, sabiamente impulsados por el Gobierno de nuestro Caudillo, que han ido superando las enormes dificultades con las que hemos tenido que luchar en el transcurso de los últimos años. Ello no obstante, si comparamos el estado actual de nuestra industria con el de los años anteriores a la Cruzada, hemos de reconocer que, aunque la técnica ha progresado extraordinariamente, todavía, sin embargo, nos separa una gran distancia con el auge alcanzado por otros países. De lo expuesto se infiere la evidente necesidad de ir dotando a nuestras plantas industriales de maquinaria moderna y de alto rendimiento, no sólo para aumentar el ritmo de nuestra producción, sino también, como ya hemos expuesto, para poder obtener artículos manufacturados a precios de bajo coste, a fin de que puedan competir con los extranjeros y mantener, de esta forma, nuestros mercados y nuestras fuentes de ingresos de divisas.

Pero este problema de renovación de nuestro utillaje, como medio poderoso para acrecentar nuestra producción y bienestar económico, es indudable que, en la inmensa mayoría de los casos, no puede ser resuelto por las empresas, no sólo por las grandes dificultades que actualmente existen para su importación, sino porque no cuentan con el capital efectivo suficiente para cubrir tales gastos. Creemos que el Gobierno, aprovechando parte de los créditos norteamericanos derivados de los últimos convenios, debiera de impulsar con la mayor urgencia la compra de nuevo utillaje, dando a tal efecto a las industrias toda clase de facilidades económicas, con largos plazos de amortización, exención

de derechos de aduanas e, inclusive —hasta lograr el total pago—, una aminoración en los impuestos directos. Estas disminuciones en los impuestos creemos quedarían ampliamente compensadas al lograrse una mayor producción a menor costo, lo que, paralelamente, repercutiría en un aumento del consumo, con la consiguiente revalorización de nuestra moneda y, por ende, una multiplicidad de ventas que, al revertir, a través de las cuantías de los impuestos que quedasen subsistentes, en las arcas del Estado, enjugarían globalmente con exceso las anotadas rebajas.

RACIONALIZACION DEL TRABAJO

Es ésta una de las principales condiciones para poder alcanzar el necesario nivel productivo y, al propio tiempo, poder obtener el máximo rendimiento en toda industria.

Su evidente e innegable trascendencia queda perfectamente subrayada si tenemos en consideración que en varios países, entre ellos principalmente Alemania, Estados Unidos, Canadá e Inglaterra, cuentan con un numeroso plantel de especialistas en esta rama de la productividad, los que, a instancia de los industriales, van estudiando con la mayor minuciosidad y detalle todos y cada uno de los procesos o fases de fabricación, aquilatando al segundo los tiempos invertidos y los que, con las variaciones correspondientes, pueden alcanzarse con ahorro de esfuerzo y simplificación de movimientos, hasta alcanzar rendimientos máximos.

La racionalización en el trabajo es, en resumen, la conocida ley económica «del mínimo esfuerzo». A ella, dada su peculiar naturaleza, se halla sometido el hombre desde los tiempos más remotos y ella, asimismo, ha sido la causa creadora de todo nuestro progreso y avance técnico e industrial, buscando siempre los cauces y directrices más idóneas para lograr los fines propuestos con el menor trabajo y, por tanto, con menor costo, más baratos.

Nuestra actual industria, sin pecar, en general, de métodos de trabajo arcaicos, sí conserva, sobre todo en las empresas que pudiéramos llamar medianas y pequeñas, muchísimos procedimientos susceptibles de un evidente mejoramiento racional; ello no obstante, habituados a estos «vicios de forma», con los que vienen desenvolviéndose en la creencia de que son perfectos y que responden adecuadamente a la producción de sus industrias, no resulta fácil, a través de simples artículos o informaciones en revistas y periódicos, convencerlas de sus errores y de que se impone una total revisión de sus métodos de trabajo, a fin de que, debidamente «cernidos» y estudiados ponderativamente por los técnicos, puedan obtener no sólo un aumento en sus producciones, sino también un considerable ahorro de esfuerzos y trabajos.

En este sentido es notablemente meritísima la labor que viene realizando la Comisión Nacional de Productividad Industrial en colaboración con la Delegación Nacional de Sindicatos, al ir difundiendo por todo el ámbito de la Nación, por medio de cursillos, conferencias y exposición de temas de carácter eminentemente práctico, el contenido de la perfección de los métodos de trabajo en la industria, desde los basados en el estudio de movimientos y tiempos de trabajo, con la correspondiente distribución de los elementos e instalaciones para reducir costes, hasta el adecuado manejo del transporte de materiales. No obstante lo expuesto y teniendo en consideración la gran importancia que el conocimiento de tales métodos de perfección puede significar para la intensificación de nuestra producción, creemos deben de instalarse, por lo menos —y por ahora— en Madrid, Barcelona y Bilbao, centros de enseñanza para dotar a nuestra industria de técnicos en suficiente número y con la competencia necesaria para que inicien la puesta en marcha de los nuevos métodos de racionalización del trabajo, desterrando de nuestras fábricas los sistemas caducos y de bajo rendimiento.

CONDICIONES DE TRABAJO DEL OBRERO

Intimamente ligado con los sistemas racionales de producción intensiva, existe otro factor importante que repercute en la capacidad de rendimiento del obrero, cual es el relativo a las condiciones en que se desenvuelve en su trabajo en la fábrica o taller. Está comprobado que el obrero rinde más si realiza su trabajo en un ambiente agradable de espacio, luz, ventilación, limpieza, orden, pulcritud, etc., todo lo cual contribuye a crear un clima de bienestar que le ayuda a encontrar en su trabajo una satisfacción, entregándose a él con plenitud de facultades y haciendo más productivo su esfuerzo.

¡Qué fundamental es este factor y qué poca importancia suele dársele, sobre todo en la pequeña industria!

He aquí una de las grandes labores a realizar, educando a patronos y obreros, organizando cursillos y propaganda de toda clase sobre higiene, comodidad y seguridad en el trabajo.

CONDICIONES DE VIDA DEL TRABAJADOR

Es evidente que las condiciones en que se desenvuelve la vida del obrero fuera de la fábrica repercuten en su estado de ánimo y, por lo tanto, en su vida profesional.

La carestía de la vida y la falta de viviendas acordes con sus posibilidades, hace que el obrero tenga que vivir con frecuencia en un hacinamiento lamentable.

Si el obrero que sale de su trabajo, después de una jornada agotadora, no encuentra la satisfacción del hogar, se aparta de él y de la vida de familia y acaba en la taberna, arruinando su salud y mermando sus facultades y capacidad productiva.

Digna de las mayores alabanzas es la labor que a este respecto están realizando en nuestra provincia el Patronato de la Construcción «Francisco Franco» y la «Obra Sindical del Hogar», que en pocos años han logrado construir un elevado número de viviendas de tipo individual, perfectamente higiénicas y dotadas de amplios patios destinados a huertos y corrales, con el enorme valor psicológico-social de que sus habitantes son propietarios y no inquilinos.

LEGISLACION LABORAL

En los años que precedieron a nuestra Cruzada, existía una incipiente legislación laboral, prevaleciendo en la práctica el principio de la libre contratación. Esta libertad absoluta de contratación, que quizá en otro ambiente moral pudiera ser beneficiosa para la industria, como sucede, por ejemplo, en los Estados Unidos, no podía mantenerse en una sociedad corrompida como la de aquella época, en que tal libertad podía ser el arma para la explotación del trabajador, por lo que uno de los primeros problemas con que tuvo que enfrentarse nuestro actual Gobierno fué el de promulgar una legislación de trabajo adecuada y justa, dictando las oportunas medidas protectoras del trabajador y estableciendo, por sectores industriales, salarios con tope mínimo.

Este intento legislativo de encauzar las relaciones entre patronos y obreros a través de dichos salarios mínimos, aunque justo es reconocer que cercenaron por completo las posibles situaciones de injusticia a que antes nos hemos referido, tienen, a nuestro juicio, un grave inconveniente, cual es la consecuencia de baja producción en los obreros menos diligentes, con grave perjuicio para la economía nacional y pernicioso ejemplo para los trabajadores de rendimiento normal. Este inconveniente sabemos que va a ser prontamente afrontado por el Gobierno y que sobre el mismo está trabajando arduamente la Delegación Nacional de Sindicatos, estudiando las posibilidades de establecer un sistema de primas a la producción, bien con carácter individual o colectivo, sin merma de la calidad de los productos. El problema es complejísimo y, por tanto, todos sus variados factores han de ser ponderados con el mayor detalle, al objeto de poder conseguir unas normas laborales que sean altamente beneficiosas tanto para los trabajadores como para el desarrollo económico de las empresas y coadyuven poderosamente a elevar el nivel de productividad en nuestras industrias.

SEGUROS SOCIALES

En España se ha dado un avance extraordinario en este sentido, proporcionando al obrero una tranquilidad y confianza en su porvenir y en el de su familia, que influye notoriamente en su estado de ánimo, indispensable también para que se entregue de lleno a su trabajo, libre de las preocupaciones que antaño le proporcionaban los accidentes y enfermedades.

Sin embargo, pasado el período experimental, se hace preciso estudiar un reajuste de todos los seguros existentes, pues su funcionamiento es algo defectuoso; no satisfacen plenamente las necesidades del obrero y resultan caros y complicados para los empresarios, especialmente para la pequeña industria, típica en nuestra provincia, que no está preparada para soportar una organización administrativa tan compleja. Conviene, pues, estudiar una simplificación racional de toda la legislación de seguros sociales, suprimiendo burocracia innecesaria y mejorando al mismo tiempo los servicios hoy existentes.

Nos permitimos tratar, aunque sea someramente, las tituladas obligaciones sociales, tema actualmenet muy debatido, por considerarlo anexo y en relación con la productividad, tanto particular de cada empresa como nacional.

Teniendo en cuenta que un estudio detallado de dichas obligaciones sociales sería muy complejo y extenso, enfocaremos, simplemente, el asunto desde un punto de vista general, sin entrar en detalles particulares, punto de vista susceptible de discusión y todo ello con el

ánimo de que dicha seguridad social repercuta más eficazmente, si es posible, en los afectados por ella.

Las obligaciones sociales actualmente instituídas oficialmente en España, son muchas veces desvirtuadas de su verdadero valor, ya absoluto o relativo, sobre todo cuando se pretende discernir quién, en realidad, paga el costo de esta seguridad social. Sin entrar en disquisiciones sobre tal problema y para distinguir la importancia de ese costo sobre los salarios realmente percibidos por los productores, conviene distinguir, dentro de lo que cada empresa paga por cada trabajador, las siguientes partes:

a) El jornal base y reglamentado por el Ministerio de Trabajo, de acuerdo con las características industriales o agrícolas de cada zona de España.

b) Los incrementos de la empresa en orden a méritos individuales de cada operario en particular.

c) Las percepciones que recibe el obrero directamente, como domingos, fiestas no recuperables, pagas extraordinarias, pluses obligatorios de carestía de vida, plus de cargas familiares, etc.

d) Los pagos que ejecuta la empresa no percibidos por el obrero, como subsidios, seguro, mutualidades, etc.

Normalmente el coeficiente de obligaciones sociales se determina dividiendo la suma de los apartados c) y d) por la de jornales base, llegando así a un coeficiente sobre la mano de obra que, variante según el tipo de industria, alcanza, por ejemplo, en la industria siderometalúrgica, a un 130 %. Ahora bien, para la relación de este costo de empresa por obligaciones sociales con las percepciones que efectivamente recibe el obrero, teniendo en cuenta que lo comprendido en los apartados a), b) y c), lo percibe éste directamente, nos queda que solamente el apartado d) es recibido por las Organizaciones Sociales, con disminución de lo que eventualmente pudiera darse al productor por parte de la empresa.

Veamos cuál es el valor de esa disminución.

Las obligaciones sociales y su porcentaje sobre el jornal base instituído, para obreros y patronos, son las siguientes:

	Por jornal base hecho efectivo por la empresa, incluído el domingo	
	Patronos	*Obreros*
Cuota sindical	1'5 %	0'5 %
Seguro enfermedad...	7 %	3 %
Subsidio de vejez	3 %	1 %
Mutualidades	8 %	3 %
Seguro accidentes	7 %	—
Subsidio familiar.	4 %	1 %
Enseñanza laboral	0'8 %	0'2 %
Sumas	31'30 %	8'70 %

Por lo tanto, el tanto por ciento sobre el jornal base que no recibe directamente el obrero es del 40 %. El resto, hasta el 130 %, podríamos definirlo como un jornal base supletorio y obligatorio. Ahora bien, las percepciones efectivas que recibe el obrero del indicado 40 %, ¿responden a las necesidades que se ha pretendido cubrir con los seguros o, por el contrario, cabría una reducción en dicho porcentaje en beneficio del productor, sin perjuicio del disfrute de los actuales seguros sociales?

Dada la gran importancia y complejidad que encierra el expuesto interrogante, no factible de desarrollar, sino como mera explanación en esta Ponencia, creemos debe ser objeto de un especialísimo y detallado estudio por medio de una Ponencia que, específicamente, trate con amplitud este tema.

Independientemente de lo que hemos indicado, consideramos que la administración de la cuota sindical se debe de llevar provincialmente, pues tal medida aumentaría considerablemente la efectividad de esta Organización, pudiendo ser más reales las percepciones y servicios que los afiliados reciban, derivados del mejor conocimiento de los problemas que una administración provincial traería consigo.

Asimismo, estimamos de imprescindible necesidad la creación de

un seguro contra el paro forzoso.

Otra medida, a nuestro juicio del más alto interés, sería la unificación y simplificación de los seguros sociales, así como de los trámites documentales entre las empresas y el Instituto Nacional de Previsión y demás entidades, cuyos voluminosos trámites requieren, hoy día, la existencia de personal dedicado exclusivamente a tal cometido, con grave perjuicio para los industriales, sobre todo, como es lógico, para los más modestos.

Como final consideramos que la existencia de los seguros sociales, dentro de los límites tolerados por la economía nacional e individual de las empresas, es sumamente interesante en cuanto a la productividad se refiere, pues es evidente que un obrero rendirá más si se sabe atendido en caso de enfermedad, accidente, etc., es decir, si se destierran de él las preocupaciones en tal aspecto, preocupaciones que, presentándose en cualquier momento, pueden disminuir su moral, el ritmo de su trabajo y en consecuencia el ambiente «particular» de cada uno para producir más.

En resumen: el trabajador necesita de esas garantías sociales por su dignidad como ser humano y como correspondiente a su constante aportación en el engrandecimiento de la Patria.

Por todo lo expuesto, creemos que, como base positiva para la elevación del grado de productividad en nuestras industrias, y, por ende, conseguir un aumento en nuestras riquezas y bienes de consumo, con el natural acrecentamiento del poder adquisitivo del salario, es imprescindible impulsar y llevar a la práctica las siguientes

CONCLUSIONES

1.ª—Incrementar con el mayor celo los centros de enseñanza laboral, a fin de capacitar a nuestros obreros en las distintas especialidades de la industria, a cuyo objeto solicitamos el más decidido apoyo de los Organismos estatales y entidades provinciales.

2.ª—Solicitar de los Poderes Públicos sean dictadas las correspondientes disposiciones legislativas, protectoras de la industria, dando el máximum de facilidades para la importación de utillaje del Extranjero.

3.ª—Que se dote a los centros de enseñanza laboral, por lo menos a los de Madrid, Barcelona y Bilbao, de profesores especialistas en los sistemas modernos de racionalización del trabajo, al objeto de que vayan formándose técnicos en dicha materia y coadyuven eficazmente a elevar el nivel de producción.

4.ª—Gestionar de la Delegación Provincial del Trabajo se cumplan con el mayor rigor las disposiciones vigentes en cuanto a condiciones de salubridad, higiene, amplitud y orden en las instalaciones fabriles.

5.ª—Que, siguiendo el alto ejemplo del Patronato de la Construcción «Francisco Franco» y de la «Obra Sindical del Hogar», se intensifique la construcción de viviendas modestas, en todos los pueblos de la provincia, principalmente en los núcleos industriales, con la decidida colaboración económica de los Organismos Provinciales y Locales, Banca, así como que el 20 % de la reserva social de las empresas por beneficios extraordinarios, destinado a la construcción de viviendas, se invierta en las mismas, mediante la constitución de un Patronato Provincial que recoja todas estas aportaciones de las empresas, especialmente de aquellas que individualmente no tienen capacidad suficiente por sí mismas para realizar esta obra social.

6.ª—Activar ante el Ministerio de Trabajo y Delegación Nacional de Sindicatos la más pronta resolución y la adaptación de una reforma en la legislación laboral, creando primas al rendimiento en el trabajo, como base sustancial para crear un permanente estímulo en el productor, elevando, al propio tiempo, su nivel de vida.

7.ª—Descentralización, en su aspecto económico-administrativo, de la Organización Sindical, sin perjuicio de la determinación del porcentaje que correspondiere provincialmente aportar al Organismo Central para subvenir a sus gastos de servicios nacionales.

8.ª—Creación de un seguro contra el paro forzoso, al objeto de garantizar al productor su subsistencia ante un cese en el trabajo de carácter involuntario.

9.ª—Unificación y simplificación de los seguros sociales, así como de los trámites burocráticos entre las empresas y el Instituto Nacional de Previsión y otras entidades interesadas, al objeto de no entorpecer con exceso de documentos el debido desenvolvimiento de las empresas, sobre todo en las pequeñas, que constituyen el núcleo principal de la industria.

A tal efecto sería muy conveniente, además, que, por la Organización Sindical, se crease una oficina de gestión de tales empresas modestas, para facilitarles, en todo momento, la tramitación de los documentos necesarios y exigidos por la legislación de seguros sociales.

Comisión de Estudio

PRESIDENTE: Don Jesús Echarte Latasa, Ingeniero Metalúrgico y Jefe del Sindicato Provincial del Metal.

VOCALES: Don Luis Doria Esparza, Ingeniero Industrial, y Don Rogelio Cogeces Goñi, Presidente de la Sección Social del Sindicato Provincial de Banca y Bolsa.

PONENCIA III

Industrialización del Campo Navarro

La evolución económica del mundo obliga a nuestro País, saliendo de los viejos moldes de una economía predominantemente rural, a acelerar su industrialización en todos sus aspectos; pero salvando los valores morales, evitando la proletarización, la injusticia a que ha conducido este proceso económico en otros países. Evitar la deshumanización del capital como instrumento de producción, colaborador necesario, no enemigo, del productor, como lo conciben las economías liberales, de un modo hostil, llegando en esta hostilidad hasta perturbar la producción y destruir la paz social.

En el campo agrícola mucho se ha realizado estos últimos tiempos, pero muchísimo más es lo que España exige perentoriamente.

La Organización Sindical cuenta con dos Instituciones fundamentales: la Hermandad, conjunción asistencial, social, de vigilancia y amparo para evitar toda desviación del espíritu informante de nuestro Movimiento, y la vieja organización Cooperativa, hoy renovada y vigorizada, que, agrupando pequeñas economías campesinas, va creando la empresa al servicio de los propios productores, facilita la industrialización, hace posible ésta sin necesidad del instrumento directo del capitalismo, la sociedad anónima tan próspera en otras latitudes. A estas organizaciones fundamentales ofrece nuestro Sindicalismo Nacional sus servicios económicos y asistenciales. Y con toda esta red se va acelerando la transformación de nuestra economía rural, sin menoscabo de las características esenciales de nuestro pueblo.

No es posible desconocer que si en el campo de la producción la colaboración de los elementos que la integran puede realizarse por la convivencia y el interés común, no sucede lo mismo en cuanto el producto de la empresa pasa a otros ciclos de transformación y distribución. No basta producir bien y económicamente; es necesario pasar de productor de materia prima envilecida, al primer plano de la relación directa con el consumo, dominando el ciclo de transformación. Industrialización y organización comercial, son las dos metas que necesita controlar el agro para que su economía adquiera la debida solidez, en

beneficio del productor y del consumidor.

Pasando una rápida mirada sobre las realidades de nuestra agricultura y sus posibilidades, en un futuro próximo, expondremos nuestro punto de vista de forma concreta, realista y refiriéndonos principalmente a los problemas de nuestra región como parte integrante del todo español.

España es un país de suelo pobre y clima extremo, en el que, salvo las zonas litorales y los valles de Andalucía, el resto presenta características de verdadero desierto.

En Navarra concretamente, si bien podemos distinguir sus zonas norte y media, dotadas de un suelo de aceptable fertilidad y favorables condiciones climáticas, gracias a las lluvias que llegan del vecino Cantábrico, el resto, la gran Mancha del Sur, presenta caracteres tan extremos que, según expresión gráfica del ilustre geógrafo señor Hernández Pacheco, al visitar nuestras Bardenas, dijo: «con fotografías de aquí, me atrevo a dar una conferencia en París, a las Sociedades africanas, sobre el Sahara».

Sólo el agua es capaz, al igual que sucede en los oasis del desierto, de fertilizar esos campos, pero fertilizarlos a un extremo casi mediterráneo. Así se han ido introduciendo en los regadíos de nuestra Ribera plantas de clima cálido, como el algodón, tabaco, arroz y ricino. Plantas que nos indican un camino de posibilidades agrícolas y de posible industrialización del campo mediante su cultivo y el de otras plantas de condiciones climáticas parecidas que doten a la pequeña industria rural de materias primas.

La primera etapa para una industrialización es obtener materias primas de fácil transformación por medio de la pequeña industria rural, y capaces de ser absorbidas por el mercado consumidor, dando trabajo al productor agrícola principalmente en las épocas de paro estacional.

Preparar el suelo para la obtención de estas materias primas, implantación de nuevos regadíos, es el primer paso y el más importante, debiendo ir acompañado de la introducción de nuevos cultivos que eviten el exceso de producción que las plantas actualmente cultivadas en regadío experimentarían al ampliar desmesuradamente su área de cultivo, y que sirvan de base para la creación de industrias rurales. Este aspecto del problema, la creación de nuevos regadíos, tan acertadamente fomentada por las ayudas de Colonización, Crédito Agrícola y disposiciones sobre reservas de productos, necesita un mayor apoyo, pues cada vez el esfuerzo necesario para estas obras es mayor y sólo el

estímulo económico puede acelerar la iniciativa privada individual o sindical, única capaz de afrontar todo el problema, sin por ello menoscabar el esfuerzo del Estado que debe concentrarse sobre las grandes zonas regables, allí donde la iniciativa del agricultor no puede alcanzar por el volumen del desmesurado esfuerzo económico necesario. Este apoyo puede obtenerse primando el aumento de producción obtenido con la transformación durante un determinado período, de modo parecido a lo dispuesto en materia de reservas, medio más eficaz y justo que el de subvenciones y ayudas, sobre todo si va combinado con créditos fáciles, pues guarda relación con el aspecto económico productivo de la obra.

Mecanización más intensa del campo a fin de rebajar el coste de producción y poder así proporcionar a la pequeña industria rural materias primas a precios de coste adecuados a la situación de los mercados.

Organización cooperativa de los productores en el seno de la Organización Sindical, para montar las nuevas industrias rurales que el campo necesita.

Concretándonos a los problemas más acuciantes en el momento actual, pasaremos revista a los mismos.

Coordinación de la producción vinícola, ya en gran parte industrializada, en régimen cooperativo en nuestra provincia, abordando el segundo escalón que permita la tipificación de vinos, creación de marcas y apertura de mercados a nuestros caldos, que hoy adolecen de defectos de elaboración y falta de presentación.

Con el proyecto presentado por la Cooperativa Navarra de Productores de Leche, recientemente aprobado por los Ministerios de la Gobernación y Agricultura, para la construcción de la Central Lechera de Pamplona, en el que se prevé la industrialización de la leche sobrante, después de abastecido el consumo, se ha dado el primer paso hacia la industrialización de la leche, haciendo posible el incremento de la producción, que debe extenderse a las zonas de regadío, en las que el peso vivo por hectárea es bajísimo, en detrimento de la producción propia agrícola, por la falta de abonos orgánicos.

El nuevo cultivo del arroz abre grandes posibilidades agrícolas en zonas hoy totalmente estériles y puede servir de base a una industria de preparación del arroz mediante secaderos y molinos arroceros, que los propios cultivadores deben instalar para poder evitar la intervención de capital ajeno al agro.

En el cultivo cereal, el más importante de la provincia, solamente

cabe un aumento de la producción mediante un mejor sistema de cultivo, empleo de variedades de gran rendimiento, etc., así como una mayor elasticidad de contratación, siempre bajo el control regulador del Servicio Nacional del Trigo, sin que, dado el volumen de la industria harinera en Navarra, quepa, hoy por hoy, hacer nada en la industrialización.

Algo parecido puede decirse de la remolacha azucarera, aun cuando, dado el estado de la industria nacional, con fábricas en su mayoría anticuadas, de gran gasto de transformación y poco rendimiento útil, lo que obliga a márgenes industriales muy elevados, no debe perderse de vista la posibilidad de poder montar alguna azucarera moderna, en régimen cooperativo, que abarate la producción y haga llegar a manos de los agricultores los beneficios de la transformación, sirviendo de freno al gran capital, para obligarle a reducir sus beneficios, en bien del productor de la materia prima y del consumidor.

Otros cultivos de regadío, de tipo hortícola, en explotaciones más o menos intensivas, pueden ser objeto de pequeñas industrias en el campo, que, agrupadas a efectos comerciales, podrían ir transformando nuestra economía. Un intento se está realizando por la industria conservera, una de las más difíciles, si no técnicamente, sí comercialmente.

El cáñamo, el lino y el ricino van adquiriendo carta de naturaleza, y, antes de que el problema sea insoluble, sería conveniente estudiar el modo de establecer centros de enriado de fibras y fábricas de extracción de aceite.

La organización comercial para la colocación directa de productos, frutos, tubérculos, granos, etc., es esencial para la revalorización de éstos, evitando los abusos derivados de la necesidad de venta de los pequeños productores, estabilizando los precios, regularizándolos y abaratando, al mismo tiempo, al suprimir márgenes comerciales, su precio en los mercados.

Resumiremos estas expuestas iniciativas en las siguientes

CONCLUSIONES

1.ª—Fortalecer la organización cooperativa en el seno de las Hermandades Sindicales de Labradores y Ganaderos, como el mejor instrumento para la industrialización del campo.

2.ª—Estimular la creación de nuevos regadíos, formando Grupos Sindicales de Colonización, e intensificación de las ayudas subvencionadas y, sobre todo, primas a la producción.

3.ª—Facilitar la tramitación burocrática de los expedientes de concesión de aguas, solicitados por los Grupos de Colonización.

4.ª—Acelerar por todos los medios la realización de las obras, ya aprobadas, del Pantano de Garínoain y de la Acequia de Navarra, derivada del Canal de las Bardenas.

5.ª—Estimular la concentración parcelaria que haga posible la mecanización del campo, favoreciendo el cultivo económico, sólo posible en parcelas de cierta extensión. Facilitar maquinaria a precios asequibles a nuestra modesta economía agraria.

6.ª—Coordinar las industrias rurales de cada rama de la producción: vino, aceite, etc., a fin de llegar directamente, o mediante instalaciones de segundo grado, a una perfecta tipificación de productos, creación de marcas y apertura de mercados.

7.ª—Fomentar la ganadería, a fin de poder contar con el debido equilibrio agrícola-ganadero, tan necesario a la explotación. Facilitar la transformación de los productos pecuarios: leche, lana, carne, etc., mediante industrias transformadoras locales o de zonas, y centrales de venta.

8.ª—Prestar atención preferente a los nuevos cultivos introducidos, tales como el arroz, ricino, etc., o que se vayan introduciendo, para preparar los elementos de transformación necesarios, evitando que las industrias rurales que puedan surgir se alejen del ámbito agrícola, convirtiéndose en factores más o menos hostiles a los intereses de los productores.

9.ª—Ofrecer a los Organismos competentes una colaboración eficaz para la experimentación y difusión de nuevos cultivos y semillas selectas, recabando la necesaria estimulación económica del labrador que las produzca, a fin de conseguir la necesaria difusión.

10.ª—Preparar a la Organización Sindical para que ejerza, a través de su red cooperativa, las funciones comerciales de venta de productos, suministro de materias primas necesarias para la agricultura, extremos éstos en los que Navarra ha demostrado una preparación suficiente.

11.ª—Por lo que respecta a los cereales, es necesario llegar a una libertad comercial regulada, consiguiendo que el Servicio Nacional del Trigo sea un regulador y no el único comprador, cumpliendo, de esta forma, los fines para que fué creado.

Para ello, el Servicio Nacional del Trigo, único defensor eficaz del productor, deberá garantizar un precio mínimo de compra al agricultor

y otro de venta a los industriales que soliciten trigo, estableciendo completa libertad comercial y gravando la harina que se produzca con una precinta a modo de impuesto, destinado a sostener este importantísimo Organismo, procurando, en todo momento, que este gravamen se ajuste estrictamente a sus necesidades administrativas, con el fin de no recargar los precios de los productos alimenticios de primera necesidad.

Comisión de Estudio

PRESIDENTE: Don Carmelo del Villar Callén, Presidente de la Cámara Oficial Sindical Agraria.

VOCALES: Don Fernando Mosso Goizueta, Perito Agrícola, y don Luis Cerdán Modrego, Prohombre de la Hermandad de Labradores y Ganaderos de Buñuel.

ASESORES: Don Antonio Mauleón Aroza y don Francisco Uranga Galdeano, Ingenieros Agrónomos.

PONENCIA IV

Estudio Económico de los Problemas de la Vinicultura en Navarra

La vitivinicultura navarra es una rama de la producción agrícola que en los últimos años ha alcanzado cifras de verdadera consideración, tanto en la extensión dedicada al cultivo de la vid como por el valor de las instalaciones dedicadas a la vinificación y transformación de los subproductos de la vid, pudiendo afirmarse que dentro de la provincia el ciclo de transformación es completo, puesto que contamos con bodegas con capacidad suficiente para recoger en ellas nuestras posibilidades de cosecha actual: 63 Cooperativas; 543 de Cosecheros y 31 de criadores-exportadores; 31 fábricas de alcohol, con capacidad de producción anual de dos millones y medio de litros de alcohol rectificado; 20 destiladoras, más 3 fábricas de vinagre, con producción superior a 600.000 litros anuales.

Los capitales invertidos en estas industrias de elaboración y destilación exceden, en mucho, de los 300.000.000 de pesetas, alcanzando, por otra parte, la superficie plantada de viña a las 37.000 hectáreas.

Falta únicamente la última transformación de que es susceptible la vid, o sea la obtención de ácido tartárico con la base del tartrato de cal, que ya obtienen nuestras alcoholeras por tratamiento del orujo de uva.

Toda esta rama económica ofrece en particular problemas de la misma complejidad que los de ámbito nacional, por lo que, para mayor claridad, procedemos a encuadrarlos en los siguientes grupos:

1.° Producción.
2.° Elaboración.
3.° Comercio y circulación.
4.° Represión de fraudes.

PRODUCCION, ORDENACION Y LIMITACION DE PLANTACIONES

Procede una reglamentación de nuevas plantaciones de viña, en nuestra opinión, presidiendo el criterio restrictivo en todos los terrenos

y prohibiendo este cultivo en aquellos cuyas características sean indudablemente aptas para la obtención de otros productos agrícolas de más interés nacional.

Concretamente este criterio debe de plasmarse en la negativa más absoluta de conceder autorizaciones para el cultivo de la vid en terrenos de regadío con agua suficiente, bien sea de riego de pie o con agua elevada.

En regadíos que sean eventuales, con escasez de agua, clima seco y terrenos de mala calidad, podrán proponerse a la Dirección General de Agricultura plantaciones de viñedo cuando no resulten reproductivas otras plantaciones arborescentes o cultivos permanentes de mayor interés.

En secano, excepcionalmente, y en terrenos cuyas características no permitan otros cultivos, previo informe de la Jefatura Agronómica Provincial correspondiente, podrán autorizarse nuevas plantaciones.

REDUCCION DE PLANTACIONES

La producción de uva en Navarra está en proporción con la producción nacional y contribuye a la cifra de superproducción que actualmente se experimenta en esta rama; por ello consideramos como medida muy acertada las disposiciones del Ministerio de Agricultura dictadas últimamente sobre primas y reservas de trigo y algodón a los cultivos en terrenos dedicados actualmente a viñedo, aunque consideramos de evidente necesidad que tales beneficios se hagan efectivos a los descepes de superficies hasta de media hectárea.

Reguladas las plantaciones como se cita en el apartado anterior, procede dejar absolutamente libre el comercio de uvas y derivados, para que se llegue a la regulación automática de precios y producciones obtenidas en plantaciones realizadas en las tierras aptas, según se especificó.

ELABORACION

De interés primordial para nuestra provincia es el alcanzar, mediante unas perfectas elaboraciones, caldos de calidad tal que los distingan los consumidores de todos los mercados, tanto nacionales como extranjeros. En realidad, en esta fase se fundamenta la solución de nuestros problemas, pues geográficamente nuestra situación es excelente para llegar a una realización remuneradora de nuestras cosechas.

Podemos subdividir la producción de Navarra en dos zonas: Montaña y Ribera, y aun dentro de las mismas existen producciones de muy diferentes características, todas ellas susceptibles de ser mejoradas, y a ello debe de llegarse para poder competir ventajosamente con nuestras vecinas Aragón y Rioja, principalmente, concurrentes a nuestros mercados, que pudiéramos llamar naturales y que son los mayores consumidores de España.

Manteniéndose todas las actuales prohibiciones previstas en el artículo 9.º del Estatuto del Vino, cuales son la adición de agua al mosto o vino, empleo de materias colorantes, uso de ácido sulfúrico, adición de azúcar glucosa, adición de antisépticos, antifermentos, sales, esencias, jarabes, jugos de arropes no procedentes de uva y otros más que se detallan en el referido artículo, debe de vigorizarse el sistema de vigilancia, incluso en forma colectiva por los mismos elaboradores, hasta llegar a la convicción de todos de que únicamente por calidad del producto podremos obtener resultados satisfactorios en los mercados. La perfección de las fermentaciones debe de conseguirse mediante la reducción del número de instalaciones, haciendo pocas bodegas, pero de gran capacidad y racionalmente montadas.

Este reducido número de centros de elaboración permitiría un control efectivo y eficaz de las graduaciones y todo cuanto se refiera a la mejora de características de lo que debemos considerar mostos tipos o genuinos.

A estos efectos, nos permitimos proponer que, previa experiencia de los vinos que más aceptación tienen en los mercados nacionales y extranjeros, se divulgaran entre los elaboradores las características de los mismos, a fin de que al realizarse las elaboraciones las tuvieran siempre presentes y se llegaran paulatinamente a la unificación que propugnamos.

COMERCIO Y CIRCULACION

Independientemente de las circunstancias transitorias de carácter general que en los momentos actuales concurren, haciendo crítica la situación del negocio vitivinícola y sobre las cuales creemos innecesario centrar nuestras conclusiones, ya que para mitigar la gravedad de la situación se han dictado diversas medidas cuya aplicación se está llevando a cabo, existen otros males de carácter endémico a los que forzosamente se habrá de poner remedio. En primer lugar hemos de considerar el estiramiento de cosecha mediante el aguado y otras prácticas tan punibles como ésta. Es tan generalizada esta práctica, que hoy,

sin temor a error de ninguna clase, podemos cifrarla en más de 2.000.000 de hectolitros, es decir, en el mejor de los casos, el agua que se vierte al vino equivale a la cantidad que de éste se destina a la destilación de alcohol. No es, pues, de extrañar que nuestra mayor ambición sea la de lograr la desaparición de este fraude, pues nada conseguiríamos con limitar las viñas y hasta mejorar la calidad de los mostos, si esto ha de servir para una mayor admisión de agua en los caldos.

En la actualidad se está estudiando una reforma del Estatuto del Vino y nuestra primera propuesta es la de que la Ponencia conjunta del Ministerio de Agricultura y del Sindicato Nacional de la Vid, que tienen en estudio esta reforma, den a la misma el carácter de urgencia y que se promulgue, para su cumplimiento, con la mayor rapidez.

No debe consentirse la venta de vino de graduación inferior a los 12 grados en el ámbito nacional.

El Ministerio de Comercio debe de conseguir en la redacción de los tratados comerciales, que puedan ser exportados vinos de graduación natural, pero nunca inferior a los referidos 12 grados, y en aquellos países donde las graduaciones de vinos superiores a 13 grados se hallen gravadas con aranceles altos, que sean reducidos al mismo tipo que para estos vinos de graduación inferior se hallan vigentes en la actualidad, procurando que los contingentes de exportación de vinos que se concierten con cada país tengan la mayor amplitud posible.

La circulación de vinos en el interior deberá realizarse con las garantías y requisitos que fija el Estatuto del Vino.

Para garantizar al consumidor, especialmente al domiciliario, entendemos que debe preceptuarse que en todas las poblaciones de más de 5.000 habitantes, los vinos que se consuman fuera de los establecimientos, es decir, los que pudiéramos llamar vinos domiciliarios, vayan provistos de un tapón o precinto de garantía, con clara indicación del grado del vino y nombre del vendedor, fomentando en todo cuanto sea posible la higienización del servicio y la calidad del producto.

En materia de impuestos, también se ha vulnerado lo preceptuado en el Estatuto del Vino, y en los actuales momentos se hacen más ostensibles las arbitrariedades cometidas, pues existen municipios que tienen impuestos equivalentes al 70 % del valor de la mercancía en origen.

En nuestra opinión, debiera llegarse a la aplicación del impuesto sobre el valor de la mercancía, pero en modo alguno, cualquiera que sea el sistema de aplicación, el conjunto de impuestos debe de exceder de 0'30 pesetas por litro, refiriéndonos, como es natural, exclusivamente

a los vinos comunes o corrientes.

REPRESION DE FRAUDES

Hallándose previstos, en la mayoría de sus aspectos, los fraudes que se practican con el vino o pueden llevarse a la práctica en la elaboración, crianza y comercio del mismo, así como las sanciones anejas a su represión; pero la multitud de industrias de esta rama de nuestra economía hace insuficiente el sistema actual, por lo que respecta al personal encargado de esta vigilancia, procede, en nuestra opinión, que, además del personal de defensa contra fraudes establecido por el Estatuto del Vino, se encomiende al Sindicato de la Vid, Cámaras Oficiales Sindicales Agrarias y Consejos Reguladores con denominación de origen, para que, siempre en estrecha colaboración con su respectiva Jefatura Agronómica, puedan practicar, mediante los delegados que estimen oportuno nombrar, la vigilancia y la instrucción de los expedientes que, en su caso, procedan, velando por que se destierren definitivamente las prácticas ilícitas y, en los casos que procediere, por la sanción correspondiente de los culpables.

A estos efectos de sanción y para mayor agilidad y, por tanto, efectividad de las medidas de represión, estimamos que debe de facultarse a las Jefaturas Agronómicas Provinciales, con mayor amplitud que lo están en la actualidad, tanto para cuantía de las sanciones como para la rapidez y tramitación de los expedientes que se incoen, los que, en nuestra opinión, una vez probado el fraude, deben de tener carácter perentorio y urgente.

CONCLUSIONES

1.ª—No debe de autorizarse ninguna plantación de vid en terrenos de regadío, a no ser en los de ínfima calidad y de clima seco, con escasez de agua, siempre y cuando no sean susceptibles de otras plantaciones o cultivos de interés nacional.

2.ª—Tampoco deben de ser autorizadas las plantaciones en terrenos de secano, a no ser que por sus peculiares características no permitan otra clase de cultivo.

3.ª—Consideramos como muy acertadas y de la mayor trascendencia para regular la producción y comercio de la vinicultura, las disposiciones dictadas por el Gobierno primando y concediendo los beneficios de reserva de trigo a los agricultores que procedan a descepar sus viñedos. Ello no obstante, sería en sumo grado conveniente que ta-

les beneficios se hagan extensivos a las fincas hasta con media hectárea de superficie.

4.ª—Unificación de las características de los caldos navarros, a fin de poder conseguir una calidad «tipo» netamente navarra.

5.ª—Prohibición absoluta, de carácter nacional, de venta de vinos de graduación inferior a 12 grados, debiendo verificarse la circulación de vinos con el cumplimiento más estricto de las garantías y requisitos que determina el Estatuto del Vino.

6.ª—En todas las poblaciones superiores a 5.000 habitantes y para garantizar la pureza de los vecinos que se consuman fuera de los establecimientos de venta, que se exija que el embotellado sea provisto de un tapón o precinto en el que conste claramente la graduación del vino y el nombre o razón social del vendedor.

7.ª—Que el total de los impuestos que actualmente gravan el vino corriente o común no sea superior a 0'30 pesetas por litro, a fin de evitar el encarecimiento del producto y facilitar su mayor consumo.

8.ª—Reforzar los servicios de vigilancia contra fraudes, encomendando a los Sindicatos de la Vid, Cámaras Oficiales Sindicales Agrarias y Consejos Reguladores con denominación de origen, para que, en colaboración con la respectiva Jefatura Agronómica, puedan nombrar los delegados o vigilantes que estimen oportuno, a fin de coadyuvar eficazmente en la persecución y castigo de cuantos infrinjan las disposiciones contenidas en el Estatuto del Vino sobre adulteraciones y mezclas ilícitas, facultando, a tal efecto, a dichas Jefaturas Agronómicas para que puedan imponer fuertes sanciones económicas, dando carácter de urgencia a la tramitación de los expedientes que se incoen por tales causas.

Comisión de Estudio

PRESIDENTE: Don José Miguel Unzu Legaz, Jefe del Sindicato Provincial de la Vid, Cervezas y Bebidas, de Navarra.

VOCALES: Don Julio San Gil Arboniés, Gerente de la Unión Territorial de Cooperativas del Campo, y don Antonio Martínez Pardo, Jefe del Ciclo de Producción del Sindicato de la Vid, de Navarra.

ASESORES TECNICOS: Don Antonio Mauleón Aroza y don Francisco Uranga Galdeano, Ingenieros Agrónomos.

PONENCIA V

Repercusiones económicas del incremento del Turismo y de las Vías de Comunicación en Navarra

El turismo en Navarra puede decirse que estaba inédito y el desconocimiento de esta región por parte de nacionales y extranjeros era casi absoluto. De ahí las exclamaciones de sorpresa que escuchábamos cada vez que se establecía un primer contacto entre el viajero y la realidad de esta tierra sembrada de monumentos, folklore, costumbres pintorescas y naturaleza extraña, varia e impresionante.

El nombre de Navarra va unido modernamento a todo lo heróico, desinteresado y patriótico, derivado de la Cruzada. Ello aireó su fama para estimular la simpatía de los adictos o el desdén de los enemigos. Entre esta polarización de sentimientos contradictorios, Navarra permanece ignorada en cuanto se refiere a su manera de ser, su historia, sus monumentos y su paisaje, que son, en conjunto, los que han hecho así su carácter, su idiosincrasia y su peculiarismo social. Todo empeño por descubrir a propios o extraños esta región virgínea ha de encontrar justa correspondencia y no ha de defraudar ninguna empresa que se acometa.

Allá por el año 1923, coincidiendo con el fomento del turismo nacional, hubo también aquí un pequeño brote de resurgimiento turístico, al menos funcionó una Junta o Sindicato de Iniciativas, que acometió la tarea de editar algunas guías y folletos de utilidad para el viajero. Pero esto es todo lo que queda de aquella época, ya que a partir de la caída de la Dictadura nadie ha vuelto, hasta hace poco, a ocuparse de esta labor, interrumpida quizá por la inquietud política y social que todos hemos padecido.

Años atrás, ausente el extranjero, insuperadas las dificultades de transporte y alimentación, no es extraño que nadie pensara en el turismo como fuente, no sólo de riqueza, sino también de mutua comprensión y conocimiento entre los pueblos. Los Organismos que durante la Dictadura comenzaron a preocuparse de estas cuestiones, o desaparecieron con la República o llevaron una vida lánguida e inoperante. Después de la Cruzada, mal podíamos pensar en el turismo, por las razones

antes apuntadas. La preocupación ha surgido repentina e inmediata, planteando una serie de problemas que, carentes de aquella experiencia que nos hubiera proporcionado la continuidad interrumpida, es posible que no se hayan abordado con precisión y serenidad suficientes, cayendo en los inconvenientes extremos del *dilettantismo* y la improvisación.

Las razones por las que el turismo no ha tenido gran impulso en Navarra no diferirán seguramente de lo acaecido en la mayor parte de las provincias españolas. Son, como hemos dicho, razones de tipo general, que en nada afectan a la posibilidad actual, si se procede a un estudio detallado y previo de los servicios.

Téngase en cuenta que Navarra, por ser provincia fronteriza de fáciles accesos, está llamada también a representar un papel importantísimo en ese «turismo menudo», de clase media y popular, que se contenta con «pasar a España» en viaje corto de un día o dos, de la misma forma que aspiran a realizarlo los naturales de aquí, que aprovechan sábado y domingo para vivir unas horas en las poblaciones francesas más próximas, Biarritz, Hendaya, San Juan de Luz o San Juan de Pie de Puerto, que constituyó antiguamente la sexta Merindad.

Hoy que renace España con vigoroso impulso, quizá sea Navarra la primera provincia española en cuanto al esfuerzo pródigo en la restauración de monumentos artísticos e históricos, base muy importante para el atractivo turístico, pues la «Institución Príncipe de Viana» invierte al año varios millones de pesetas en esta empresa. Y así van surgiendo, incomparablemente hermosas, las solemnes construcciones de Iranzu y Leyre, la maravilla del Castillo de Olite, palacio de Reyes, la arcaica y asombrosa joya de Ujué, junto a otros muchos hitos de la fe antigua que son todavía ignorados de la mayoría de la gente. Ahí está también Roncesvalles, escondido y recoleto en su quietud pirenaica, con uno de los más célebres santuarios de la Cristiandad, con su capilla románica del siglo XII y el sepulcro de Sancho el Fuerte, paladín de las Navas de Tolosa.

REPERCUSIONES ECONOMICAS

Desde el punto de vista económico, es sobradamente conocido que el turismo constituye una inagotable fuente de ingresos para el país o región que consiga atraerlo. Para el primero representa una entrada de divisas muy necesaria para la economía y para contribuir a nivelar la balanza comercial. Para la región representa el que se distribuya ordenadamente la riqueza. Sería inutil tratar de determinar su volumen económico en cifras, pero sí puede afirmarse que el incremento del turismo está en proporción directa con los innumerables beneficios que representa.

Todo cuanto se ha escrito acerca del turismo desde el punto de vista económico podía resumirse en lo siguiente: Para un país o región no hay negocio tan productivo como vender artículos inagotables que sin requerir gastos de producción ni de sostenimiento —el paisaje, el sol, el clima, el arte, los recuerdos históricos e incluso las leyendas— rinden beneficios siempre netos en cuantía extraordinaria. Es la razón por la que todos los países se han percatado del mágico recurso financiero que supone el turismo y por ello fuerzan la propaganda para atraer tan caudalosa fuente de divisas.

Los pueblos que «exportan», se consideran con una balanza comercial sana y, por tanto, ricos. El turismo es una «exportación invisible» que puede contribuir al saneamiento de nuestra economía.

En efecto, el turismo ha sido para España, en estos últimos años, la mejor «exportación». No cabe la menor duda de que todo el que pasa deja siempre algo. En los desplazamientos necesita proveerse de carburante, de elementos de transporte, de alimentos, de recuerdos. Los belgas, cuyo Comisario General es, al propio tiempo, Presidente Mundial del Turismo, reconocen que el 22 % de las divisas extranjeras por razones turísticas, revierte a la hostelería; el 27 % a los medios de transporte; el 16 % al 20 % a las diversiones y el resto a lo que podríamos llamar gastos personales.

No cabe, pues, duda que ante la afluencia turística, mejora el transporte, se perfeccionan los alojamientos y existe en circulación una mayor cantidad de dinero, con la natural repercusión beneficiosa en la industria y el comercio.

Expuesto lo que antecede, podemos resumir el esquema de la

Ponencia, en el siguiente cuadro:

COMUNICACIONES.. { Carretera / Ferrocarril / Avión

RED HOTELERA..... { Particular / Estatal

PROPAGANDA

COMUNICACIONES

Por carretera

Su importancia

Francia, Italia, Suiza, Alemania, los Países Bajos y Escandinavos inundan el mundo con el reclamo de sus bellezas, de su adelantada civilización y de los modernos medios que poseen para poner al alcance del visitante sus riquezas artísticas, paisajes, etc., etc. Más no es suficiente el reclamo de esas bellezas y por ello, reconociéndolo así, se esmeran en incrementar la construcción de autopistas. Solamente en los Estados Unidos se han construído muchos miles de kilómetros, primordialmente para este fin turístico y para el incremento de los transportes por carretera. Y no es presumible que el cuantioso capital que en su construcción se ha invertido tenga la sola finalidad de mostrar al turista las bellezas naturales. La razón principal no es otra que el convencimiento de que el turismo no sólo satisfará íntegro su importe, sino que reportará saneados beneficios.

A España, al compararla con otros países, le favorecen dos grandes circunstancias: su propia personalidad de «tierra diferente» y su historia que, a fuerza de ser vieja, ha pasado y sufrido todas las vicisitudes de los antiguos tiempos, de los que se conservan valiosos relicarios.

Pero también le perjudican dos graves inferioridades: la falta de transportes específicamente turísticos y la ausencia de alojamientos confortables y capaces en la mayoría de las regiones y parajes alejados de los grandes núcleos de población.

Las carreteras de Navarra

Es privilegiada la situación geográfica de Navarra para la atracción del turismo, tanto internacional como regional por carretera. La diversidad y contraste de los recorridos, la propia personalidad y variedad de los pueblos y villas que se atraviesan, forzosamente han de incitar la curiosidad del viajero tan pronto como sean conocidos.

Refiriéndonos a las denominadas radiales y, entre éstas, a las que partiendo del centro, o en combinación con éste, terminan en la frontera o en el límite de las capitales de provincia que la rodean, nos encontramos con que son vías de turismo las de Pamplona a Behovia por Mugaire; a Urrugne por Vera de Bidasoa; a Sara por Echalar; al Puente internacional de Dancharinea, por Elizondo; a Baigorri, por Errazu y al Puente internacional de Arnegui, por Aoiz y Larrasoaña. Entre las segundas, las más importantes son las de Pamplona a Zaragoza y Barcelona, a San Sebastián, Logroño, Vitoria y Soria.

Tenemos que lamentar el mal estado de algunas de las vías más importantes, en las que escasean, además las estaciones de servicio y faltan talleres de reparación.

Aún cuando Navarra se precia del estado de sus carreteras, es preciso adaptarlos al tráfico actual y al incremento que del mismo es probable esperar. Todo cuanto se gaste en la mejora de las carreteras tendrá sobrada compensación en los gastos que el turismo realiza por las zonas que atraviesa.

Se hace preciso, pues, mejorar las actuales carreteras y construir nuevas vías de interés turístico.

Mejora de las carreteras

El plan de mejora va realizándose por la Diputación Foral, aunque con ritmo lento. A nuestro entender hay algunas obras de mejora cuya urgencia es evidente. Por citar las más importantes señalaremos:

Variante del Puerto de Azpíroz, en la carretera de Guipúzcoa.

Mejoramiento de los tramos y curvas peligrosas de Lecumberri a Atallo, en la misma carretera.

Variante de Alsasua, suprimiendo el paso a nivel y la travesía, en la ruta internacional Madrid-París.

Supresión de las travesías de los pueblos, desde Irurzun a Alsasua, en la carretera de Vitoria.

Supresión de las travesías de Tafalla, Villava y Valtierra.

Variantes de los tramos malos en las Bardenas, en la carretera de Zaragoza.

Variante de Estella, por Izarra, suprimiento la travesía.

Variante de Urriza, en la carretera de Guipúzcoa.

Supresión de la travesía de Viana.

Otras variantes en Almándoz, Oronoz-Arráyoz, Peralta, Marcilla, Corella, Cintruénigo, etc., etc.

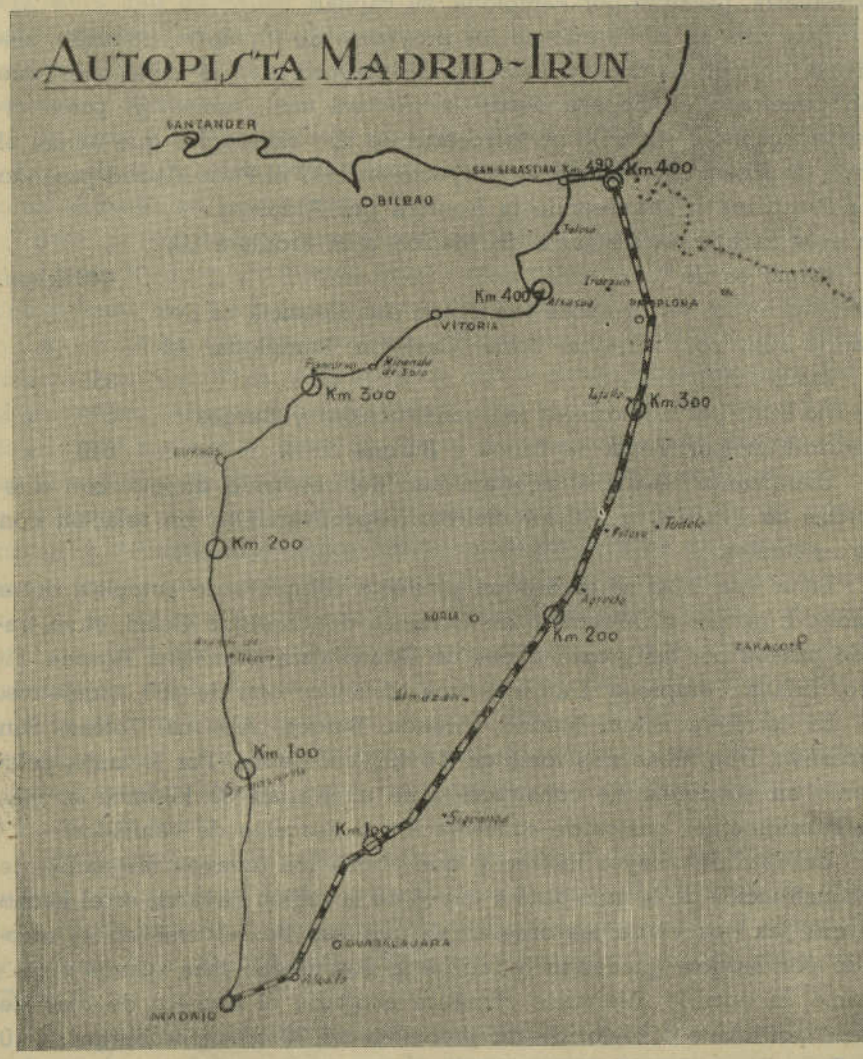
Construcción de nuevas carreteras

En cuanto a la construcción de nuevas vías de interés turístico para facilitar la visita a las pintorescas zonas montañosas del Pirineo navarro, recordaremos que se halla en período de terminación la carretera de Uztárroz a Izalzu, que une las cabeceras de los valles de Salazar y Roncal y que, sin duda alguna, constituirá una de las de mayor rendimiento turístico.

También está casi terminada la carretera de Garde a Ansó, en la zona montañosa de Roncal, muy pintoresca.

Otra carretera que está en estudio y ha decidido construir el valle de Salazar es la denominada del Irati, que unirá Ochagavía con el pantano de Irabia, atravesando el monte, magnífico en riqueza forestal, y terminando en Orbaiceta.

Asimismo hay una carretera que sería de enorme importancia para el turismo, cual es la de Zubiri a la frontera francesa, pues además de atravesar zonas de gran belleza, serviría para comunicar Pamplona con Francia, por el trayecto más corto. Para esta obra sería preciso mejorar el último tramo de camino y concluir unos cuatros kilómetros que faltan para enlazar con la muga de Francia.



Autopista Madrid-Irún, pasando por Pamplona

Tal proyecto, aunque en los momentos actuales sea de la mayor importancia, a la vista del posible desarrollo de los planes económicos-estratégicos hispano-americanos, no es original ni nuevo, pues siempre que hubo necesidad de estudiar técnicamente el camino más corto entre Madrid y la frontera con Francia, se han enfocado los proyectos a través

de Navarra, pasando por Pamplona, su capital.

Esta idea en el trazado de los proyectos de itinerario, coincide, asimismo, con el camino seguido por la mayoría de las invasiones que han penetrado en España desde la frontera con Francia, y, posteriormente, cuando se estudió un ferrocarril de tipo estratégico que uniera el Norte de Africa con Francia, se proyectó en 1919 el París-Madrid pasando por Pamplona y atravesando la frontera por Alduides.

En este trazado, la distancia de Madrid a la Frontera (Urteaga) es de ... ... 440 klms.

Mientras en los ferrocarriles existentes, esa distancia es de:

Madrid-Irún, por Torralba, Soria, Castejón, Pamplona, Alsasua ... ... 553 »

Madrid-Irún, por Somosierra (en construcción) y Burgos ... 570 »

Madrid-Irún, por Venta de Baños y Burgos ... ... 640 »

Claramente resalta el acortamiento del recorrido directo, con diferencias de 113, 130 y 200 kilómetros, respectivamente, en relación con los existentes.

En el año 1928 se realizó un proyecto completo de autopista entre Madrid-Irún, por el Ingeniero de Caminos don Enrique Colás, cuyo trazado pasaba por las proximidades de Guadalajara, Almazán, Agreda, Fitero, Tafalla, Pamplona, Irún, con una distancia total de 400 kilómetros.

La carretera actual Madrid, Aranda, Burgos, Alsasua, Tolosa, San Sebastián, Irún, tiene una longitud de 490 kilómetros. Por lo tanto, solamente en economía de construcción se ahorrarían 90 kilómetros, más los subsiguientes gastos de conservación y desgaste de vehículos.

Un dato del mayor interés y que abona los motivos razonados de la construcción de la auto-pista a través de la región navarra, es el hecho de que las tres vertientes orográficas que han de salvarse en el recorrido por Burgos, quedarían reducidas a dos mucho más suaves y, asimismo, la notable diferencia climática acortaría el número de días de cierre por nieve o hielo, de un promedio de 30 días por Burgos a 10 vía Pamplona.

En el trazado por esta última ciudad, de los 400 kilómetros de recorrido entre Madrid e Irún, 140 discurren sobre suelo de Navarra, atravesando la provincia de extremo a extremo, ya que entra por Fitero y sale por las proximidades de Endarlaza.

Esta vía de comunicación polarizaría a través de nuestra provincia todo el tráfico internacional entre Francia y Madrid, por Irún, y también el tráfico entre San Sebastián y Madrid, ya que con la auto-pista proyectada entre San Sebastián y el Aeropuerto de Fuenterrabía e Irún, quedarían ambas auto-pistas enlazadas en las proximidades de dicha última población y resultaría que la distancia entre San Sebastián y Madrid, por Irún y Pamplona, sería de 415 kilómetros, contra 470 que hoy tiene por Alsasua y Burgos, con la enorme ventaja de tiempo, no solamente por la menor distancia en kilómetros, sino, también, por la mayor velocidad obtenida en la auto-pista.

Pero, aparte de este interés nacional e internacional, tiene esta autopista para Navarra un interés propio que compensaría cuantos sacrificios tuvieran que hacerse para conseguir la realización de este proyecto.

Es evidente que Navarra tiene planteado un problema de difícil, costosa y, en definitiva, mala solución con la actual carretera entre Pamplona y San Sebastián. Esta carretera, por ser de primer orden (es la directa Irún-Barcelona), tiene que tener unas características que se adapten al tráfico, cada vez más intenso, de automóviles y camiones, y si en la actualidad las instrucciones vigentes exigen un ancho de nueve metros y determinados radios de curvas y porcentajes de rampas, que hacen resulte una construcción carísima, dada la topografía del terreno, el día de mañana ha de resultar incomparablemente mayor, al tener que ampliarla, ya que, indudablemente, dentro de unos años resultaría insuficiente, teniendo en cuenta la economía del transporte moderno que tiende hacia los camiones de 20 o más toneladas, con trenes de remolque con un solo tractor, y si esto ha de realizarse por el actual trazado, seguirá siendo, como hasta ahora, una carretera peligrosísima y poco comercial.

Sin embargo, será seguramente la de mayor tráfico de Navarra, debido a que, sobre el tráfico normal que proporciona el comercio entre la agrícola Navarra y la industriosa Guipúzcoa, se suma el transporte y turismo que sale de ésta última con destino a Aragón, Valencia y Cataluña.

Al construir la auto-pista, esta carretera quedaría descongestionada, reduciéndose a lo que debe ser: la comunicación normal entre los pueblos que atraviesa.

Se debe de tener en cuenta también que el Puerto natural de Navarra es Pasajes y todo lo que sea aproximarse a ese Puerto es en beneficio de la economía provincial, ya que ello ha de dar unas posibilidades de creación de riqueza que hoy no existen. Y si para Navarra tiene la construcción de la autopista una importancia vital, no la tiene menos para la propia Guipúzcoa, pues el «interland» del Puerto de Pasa-

jes llega hasta Pamplona y, el día de mañana, alcanzaría a toda Navarra y parte de Aragón, mientras que si la auto-pista se hace vía Alsasua-Burgos- se beneficiaría el Puerto de Bilbao con menoscabo del de Pasajes, pues, entonces, Navarra vendría obligada a buscar el enlace en Alsasua y como Bilbao, por su prte, también trazaría su ramal de enlace ,nos encontraríamos, estratégicamente, más cerca del Puerto de Bilbao que del de Pasajes.

Otra consecuencia digna de tenerse en consideración, dadas las indudables ventajas económicas que supondría, es la íntima relación directa entre la citada auto-pista y la construcción del futuro aeropuerto de Pamplona, en Noain, no sólo a los efectos del turismo, sino también en el aspecto comercial.

Reconociendo que la realización de este proyecto pudiera ser dificultada por imponderables no previstos en este momento, estimamos que la ruta Madrid a Pamplona, por Soria, es susceptible de perfeccionamiento.

Dicha ruta es una de las preferidas por los que conocen su indudable ventaja. Es necesario que esta preferencia sea divulgada por ser la vía de penetración más corta y perfecta a nuestra península para los viajeros que, procedentes de Francia, puedan atravesar la Aduana por Behovia, Dancharinea o Valcarlos.

Si se construyese el proyectado Puente de Castejón, sobre el río Ebro, se ahorrarían de 10 a 14 kilómetros de recorrido, pero si ésto, de momento, no pudiera conseguirse, sería recomendable que la ruta Tafalla-Rincón de Soto se ensanchase y que se hiciesen las gestiones oportunas con la Jefatura de Obras Públicas de Logroño para que el tramo de la Rioja, entre las dos rutas de Navarra, fuese, paralelamente, mejorado y ampliado. Asimismo, que esta mejora y ampliación se extendiese al tramo segundo de la zona de Navarra, entre Alfaro y Cervera del Río Alhama.

Aunque la provincia de Soria, en su tramo hasta Medinaceli, ha hecho un esfuerzo apreciable hasta su enlace con la ruta general Barcelona-Madrid, sería del mayor interés realizar las pertinentes gestiones con las Autoridades de la referida provincia para que los tramos de carretera entre Cervera y Agreda fuesen cuidados con esmero en atención a que es la ruta más corta entre Francia y Marruecos.

Entonces podríamos sostener un slogan para la propaganda en el extranjero: «La mejor ruta y la menos frecuentada en dirección a Madrid, vía Pamplona».

Líneas de Autobuses

Es Navarra, quizá, una de las provincias que cuenta con mejor material de transporte de viajeros por carretera. No obstante, se han descuidado un poco los horarios, en perjuicio de los recorridos puramente turísticos, ya que en la actualidad todos los servicios de autobuses están organizados para la confluencia en Pamplona de los viajeros procedentes de los pueblos, sin que dichos recorridos permitan hacer una excursión por la provincia y regresar a pernoctar a la capital.

Es, pues, una necesidad incrementar los servicios de autobuses con horarios de la mayor conveniencia para los residentes en la capital, organizando, sobre todo en la época de verano, itinerarios atractivos de recorridos cómodos, para poder visitar en el día las bellezas y monumentos de la región.

Por ferrocarril

Aspecto muy importante para el desarrollo del turismo es el contar con una buena red de ferrocarriles. En la actualidad disponemos de las siguientes líneas: El Norte, que partiendo de la frontera nos pone en comunicación con el resto de la península, y los de vía estrecha Pamplona-Lasarte-San Sebastián (El Plazaola); Irún-Mugaire (Bidasoa); Pamplona-Aoiz-Sangüesa (El Irati); Estella-Vitoria; Cortes a Borja y Tudela a Tarazona.

Desde nuestro punto de vista, única y principalmente merecen atención los dos primeros. El del Norte, por ser la principal arteria del tráfico internacional y el Plazaola porque aunque por la deficiencia de los servicios y mal estado de su material no es de mucha utilización, puede llegar a serlo si se mejora y adapta a las necesidades que el Turismo exige.

La Renfe

En la línea Irún-Alsasua-Madrid, cabe mejorar los servicios con inmediatas repercusiones favorables. Dicho ferrocarril, no solamente en nada contribuye a que el Turismo visite nuestra capital, sino que lo desvía de la misma. El viajero que trata de visitar España exige un mínimo de comodidades y prescindiendo de la visita a nuestra región ante la improcedencia de los horarios, tiempo que se invierte en el recorrido y molestias del trasbordo en Alsasua. Le es mucho más cómodo, salvo un raro y especial interés, adentrarse en España por Burgos, Valladolid, Avila, El Escorial y Madrid. Este inconveniente quedaría subsanado

con el establecimiento de un servicio adecuado Irún-Pamplona-Zaragoza, sin perjuicio de mejorar el enlace desde Alsasua y Castejón con Pamplona.

El Plazaola

En el momento en que redactamos esta Ponencia parece ser que está decidiéndose la supresión definitiva de este ferrocarril. Estimamos que deben realizarse las gestiones oportunas para su rehabilitación o reorganización, ya que esta línea es la de mayor interés turístico, por unir Pamplona con San Sebastián, y, de paso, con Francia.

La belleza sin igual de su paisaje, en el que predominan barrancadas, arbolado, torrentes y caseríos, y el poner en comunicación rápida y directa a las capitales guipuzcoana y navarra por un camino que apenas se desvía de la línea recta —con una distancia de noventa y seis kilómetros que podía franquearse en hora y media—, son elementos más que suficientes para darle la primacía en el servicio turístico de la frontera.

Hay que reconocer que el estado de la vía, la lentitud de su marcha y la inadaptabilidad de su material para el tráfico turístico, lo hacen de momento casi inservible. Pero, puede asegurarse, sin temor a equivocación, que es el llamado a centrar la corriente turística internacional y que su importancia para Navarra puede incluso superar a la de la RENFE.

Estimamos, por tanto, que se deben llevar a cabo las gestiones pertinentes para que no desaparezca un ferrocarril que con coches limpios, rápidos y cómodos daría, con toda probabilidad, un gran contingente de viajeros y turistas. Es importante señalar que el ferrocarril del Plazaola puede poner las mercancías de la comarca de Pamplona y Sangüesa, por su conjunción con el Irati, en el puerto de Pasajes más rápidamente, y con menor recorrido en kilómetros, que por el actual trazado de las otras líneas ferroviarias.

No obstante lo expuesto, si se llegase a la suspensión definitiva de las actividades de dicho ferrocarril y al desmantelamiento del material de sus vías, debemos pretender afrontar la situación promoviendo propuestas para la solución de este nuevo problema del Turismo navarro.

Entre ellas hemos de destacar la posible utilización de su actual trazado como carretera turística. Idea que aunque no sea nueva ni original, no podemos descartar por absurda en sus dos factibles soluciones:

1.ª Utilización del trazado del Plazaola en los trozos que convenga.

2.ª Creación de una carretera netamente turística y, por lo tanto, de *dirección única*, no pudiendo usarla ni los camiones ni los carros c carretas.

Estas dos soluciones tienen a nuestro juicio, las siguientes ventajas:

La baratura de su coste e incluso su mantenimiento por el sistema de Peaje, autorizado en la actualidad por el Ministerio de Obras Públicas.

El terreno (o caja de la vía) está firme y asentado, dado el tiempo que se ha rodado por el mismo.

La piedra más esencial para el firme de carretera la tenemos al pie de obra.

Los puentes soportarían un peso inferior para el que fueron construídos.

Los túneles, caso de necesitar alguna reparación, producirían un nuevo aprovechamiento de piedra.

Teniendo en consideración que los pueblos por los que transcurre han ofrecido ya de antemano aportaciones para el sostenimiento de esta vía de comunicación, vía que con esta adaptación produciría una mejora considerable de vida y desarrollo en toda esta comarca, no podemos considerar un obstáculo su resolución económica.

A la belleza turística del recorrido se une la de poder utilizar este itinerario en aquellas zonas que se consideren interesantes. Por ello la iniciación de esta carretera sería en Ainzoain, pudiendo desestimarse el trozo inicial hasta esa localidad de igual forma que el término sería Lasarte en zona guipuzcoana.

Anchura de la carretera sería más bien escasa, pero hay infinidad de kilómetros, el 70 %, que permiten una ampliación de ensanchamiento más que suficiente para la instauración de dirección única amplísima.

Las ventajas de realizar una buena media horaria se puede resumir en las siguientes: a) nadie puede ir en dirección contraria; b) no existen poblaciones que cruzar; c) no hay impedimento de carros, camiones, ni bicicletas; d) los desniveles son francamente buenos, por lo que se podría llegar a desarrollar una media horaria de autopista.

Los actuales pasos a nivel se convertirían en cruces de conexión con la vía general de dirección común o general.

Pero aun hay algo que en este caso particularísimo viene a solucionar a bajo precio uno de los problemas más importantes en las vías de intenso tráfico turístico; los puestos de socorro mecánico y surtidores que permitirían con sus instalaciones de Restorán y Bar un servicio

perfecto al turismo, instalándolos en las actuales Estaciones y Dependencias.

El Bidasoa

No tiene mucho interés debido a lo reducido de su recorrido, y aun cuando puede calificársele de turístico por razón de la zona que atraviesa, es muy probable que el tráfico de toda la regata del Bidasoa fuera absorbido por carretera.

No obstante, teniendo en cuenta que este ferrocarril une a dicha regata con la frontera francesa, podría darse a conocer suficientemente, para que desde Irún supiera el turista que puede desplazarse a uno de los valles más hermosos del Pirineo navarro. Para esto sería preciso modificar los horarios actuales, que no sirven más que para desplazar a los nativos hacia Guipúzcoa.

El Irati

Se halla también anticuado. Tiene menor interés turístico, pero si se hiciera la proyectada prolongación hasta Jaca, y el enlace Sangüesa-Caparroso por la RENFE, ya estudiado, podría tener mayor vida e importancia, incluso para el turismo.

No debe perderse de vista que este ferrocarril ofrece al viajero las interesantes visitas al Monasterio de Leyre, castillo de Javier y a la villa de Sos, cuna del Rey Católico. Aunque por lo deficiente de sus servicios y el mal estado de su material de tracción no sea de mucha utilización actualmente, realizando en él las reformas necesarias podría cobrar nueva vida, siendo vehículo de las peregrinaciones al Castillo de Javier, como lo fué anteriormente.

Estella-Vitoria

Es el que se encuentra en mejor estado. Si se construye la línea Pamplona-Estella y la de Estella-Marcilla, sería de gran interés para nuestro objeto, debido a los grandes beneficios económicos y turísticos que reportaría.

Tudela-Tarazona

Aún en trance de mejorar sus instalaciones, suponemos que tiene más interés para mercancías que para viajeros.

Autovía-Pamplona-Soria-Madrid

Para el viaje a Madrid por tren, es el recorrido más corto y más empleado en la actualidad. La limitación de plazas producida por la conexión en Castejón con el transversal Logroño-Zaragoza han mermado

las posibilidades de su utilización en la época veraniega. Una mejora del servicio en esta época o bien la sustitución de los coches actuales por TAF, sería del mayor interés y conveniencia para nuestra región.

Comunicaciones aéreas

Navarra ha ido quedándose atrasada en el establecimiento de comunicaciones aéreas. No existen aeródromos en condiciones, pero, en cambio, los hay en las provincias limítrofes y cercanas: Zaragoza, Logroño, Vitoria, Guipúzcoa y Vizcaya. Navarra, en el centro de las mismas, carece de aeródromo.

El actual campo de Noain no está en buenas condiciones para el servicio, aunque parece ser que existe algún estudio para habilitarlo. Señalamos aquí la importancia de acometer las obras sin mayores dilaciones.

RED HOTELERA

Tan pronto como el turista llega al término de su viaje, su primera preocupación es la de concretar su alojamiento. Empezando por Pamplona, nos encontramos con que es insuficiente el número de habitaciones disponibles, pues sólo cuenta con el 3'6 por mil de alojamientos de 1.ª y 2.ª categoría, aunque ello represente una proporción mayor a la de otras capitales similares. Esta proporción queda ampliada con los hospedajes más modestos y, durante las fiestas de San Fermín, se recurre a casas particulares que ceden sus habitaciones en combinación con la dirección de los Hoteles.

El problema de estos alojamientos excepcionales, estriba en poderlos clasificar según sus condiciones de comodidad e higiene, para poder señalar el precio ordinario o corriente en un alojamiento análogo de la industria de hostelería en esa época. Tanto por razones de prestigio de la población como por razones sanitarias y de policía, es imprescindible que estos alojamientos estén perfectamente controlados.

El Valle de Larraun, Burguete y Roncesvalles, poseen, en general, buenos alojamientos. En peores condiciones se hallan el Valle del Roncal, la Zona de Sangüesa y toda la de Estella. Tudela, aunque tiene población hotelera, no cuenta con la suficiente ni en capacidad ni en confort. Lo mismo sucede con Tafalla y Olite, donde por la proximidad del Castillo podría habilitarse un auténtico alojamiento turístico.

La comarca del Bidasoa puede convertirse en una de las más importantes de la hotelería española. Las estaciones termales o balnearios de Belascoain, Fitero, Betelu y Elgorriaga, deben ser suficientemente

difundidos, para que las propiedades de sus aguas contribuyan a la atracción de forasteros.

Conviene estimular a los propietarios de hoteles, fondas y pensiones, para que mejoren sus instalaciones, a fin de conseguir con el establecimiento de buenos servicios una superior clasificación en la categoría que les está asignada, así como que se superen en el afán de mantener, a la altura que les corresponde, la industria hotelera de nuestra región. Y lo mismo cabe decir de los restaurantes y casas de comidas en general.

Navarra cuenta con una cocina excelente y bien acreditada, y en todo su territorio existen buenos restaurantes con características peculiares. Sería oportuno en todo tiempo dar a entender a sus propietarios la utilidad que se deduciría de conservar estas características propias, ampliando el cuidado de la típica cocina, la necesaria decoración, pulcritud y presentación de los locales. De esta forma podríamos presumir de poseer la mejor zona gastronómica del país.

Los cafés y bares han sabido, en general, superar la etapa de transición del concepto antiguo al moderno.

Red estatal

La Dirección General del Turismo cuenta con una red de establecimientos hoteleros distribuída por todo el territorio nacional. Son los Paradores, Albergues y Hosterías típicas que todos conocemos.

Antes se pensó en crear un Parador en Roncesvalles y posteriormente se ha conseguido que se construya un Albergue en Tudela. Consideramos que es insuficiente este primer paso en la proyección en Navarra de esta actividad del Ministerio de Información, ya que existen zonas de sumo interés, donde al no concurrir la iniciativa particular, ha de suplir el Estado las deficiencias que de este hecho se derivan.

Por los organismos competentes debe estudiarse el emplazamiento estratégico de estos indispensables establecimientos hoteleros, que constituyen la garantía de que el turista puede visitar la región sin quedar defraudado en sus esperanzas, aficiones y comodidades.

Sería de mayor conveniencia la construcción de Paradores, o Albergues en Roncesvalles, Estella y Sangüesa.

PROPAGANDA

Cuando nuestra organización sea, por ejemplo, tan completa como la de Suiza, habremos triplicado o cuadruplicado la corriente turística

que todos los años nos visita. Carreteras, ferrocarriles, aeródromos, hoteles, agencias y, en general, todos los servicios dedicados a la atracción del turista, que cumplen también fines muy interesantes para las restantes actividades de la vida nacional, han de ser mejorados con una meta que para nosotros no puede ser inaccesible: la perfección.

Para ello, todas las organizaciones dedicadas al Turismo, desde el Ministerio correspondiente hasta las agencias particulares, tienen, a nuestro juicio, una acción decisiva.

Son tantos los monumentos y la variedad y belleza de nuestro folklore, que propugnamos porque se recojan y den a conocer en una Guía que, profusamente ilustrada, pueda adquirir el viajero como norma de orientación. Prodíguese con liberalidad y envíese a las Oficinas de Información de España y del extranjero, y no se descuiden igualmente los carteles, folletos, mapas e itinerarios en que se indique nuestra riqueza arqueológica y turística. Creemos que con una propaganda eficaz habrá de verse en breve plazo que todo el desembolso inicial quedará superado con la prosperidad de esta gran empresa del Turismo.

Sería muy útil que en los folletos y hojas plegadas se adaptara un modelo común para todas las localidades o zonas, con signos y explicaciones adaptados al Código o lenguaje internacional del Turismo. En la Guía general, que es lo más urgente, se debe incluir todos los datos de interés para el viajero en cuanto a alojamientos y horarios de los servicios de transportes, así como los itinerarios artísticos y pintorescos capaces de desarrollarse con comodidad.

No se puede desconocer el valor del cine como elemento de propaganda. En este sentido la Dirección General del Turismo y la Diputación Foral de Navarra podrían patrocinar o subvencionar anualmente aquellas películas o noticiarios regionales de más positivo valor, con vistas no sólo a la proyección en España, sino también en el extranjero. Recuérdese lo que ocurre con los noticiarios del Encierro de los toros de Pamplona, que hay que servir inmediatamente a Sudamérica para evocación y nostalgia de tantos españoles dispersos en el Nuevo Continente.

Papel muy importante en la atracción turística pueden representar también los deportes de caza y pesca en Navarra. La caza de paloma en Echalar y del jabalí en invierno, son motivos de atracción si se explotan convenientemente. Los ríos pirenáicos son ricos igualmente en las especies de trucha y salmón.

Ahora se están poniendo de moda las expediciones de espeleolo-

gía. Reciente está aún la tragedia de la gruta de San Martín en territorio navarro. Navarra está sembrada de esta clase de simas, cuevas y laberintos subterráneos, que cabe suponer de interés científico o excursionista. En Lanz existen varias cuevas inexploradas y en Igúzquiza está la célebre sima que tanto dió que hablar durante las guerras civiles del pasado siglo.

La parte folklórica está unida a la literatura de lo fantástico y maravilloso. Existe en Navarra buen caudal de leyendas y tradiciones de brujerío y nigromancia. Si en Inglaterra no hay castillo que se precie sin su fantasma, en Navarra no hay bosque sin su correspondiente «Basajaun», que es mucho más tenebroso. Esto impresiona bastante al extranjero.

Pero, el espectáculo más atrayente para los de fuera, quizá sea el Encierro. Año tras año va aumentando la cantidad de turistas que llegan a Pamplona durante las Fiestas de San Fermín, sobre todo franceses. Este motivo, bien explotado, con adecuada propaganda, que no se hace, podría dar lugar a una riqueza turística incalculable. Pero lo que va resultando molesto y desdoroso es la cantidad de carteristas, estafadores rateros y gente de mal vivir que se dan cita en Pamplona durante las Fiestas, para sus picarescas «operaciones».

Con ello nuestro buen nombre no gana nada, y bien merece la pena que las autoridades adopten las medidas necesarias para evitar tales desafueros. Es lamentable, por ejemplo, el caso que conocemos del aquel catedrático de Niza, a quien junto con preciosos documentos históricos que traía a España y 6.000 pesetas, le robaron en la estación de la RENFE de Pamplona un maletín con el original de un libro que estaba escribiendo.

Otras consideraciones

No cabe duda que el Turismo, que comenzó siendo una manifestación de los viajes por deporte, se ha extendido ampliamente a otros aspectos distintos de este turismo activo. Y así, el concepto abarca hoy todas las manifestaciones de viajar o de la estancia en un lugar cualquiera por razones de descanso, cura, instrucción o religiosas. Turismo, es, pues, toda actividad de viaje o estancia no utilitarios: excursiones, viajes en ferrocarril, navegación marítima, fluvial, aérea, automovilismo, motociclismo, ciclismo y, desde el punto de vista receptivo, en el Turismo hemos de considerar incluído todo lo referente a medios de transporte, alojamientos, restaurantes, refugios, establecimientos balnearios, hidrotermales o simplemente de cura o esparcimiento.

Todos estos varios aspectos caben en una ordenación turística de la provincia de Navarra, puesto que el Pirineo, en el Norte, y las llanadas de la Ribera, en el Sur, brindan anchas perspectivas al excursionismo en sus dos diferentes expresiones: alpino y campestre. Los santuarios de la devoción popular, como Javier, Ujué y el Puy, atraen anualmente a muchos peregrinos, mientras permanecen casi ignorados establecimientos balnearios de sumo interés.

Las diversas zonas de atracción turística deben revalorizarse estudiando el modo de hacerlas fácilmente asequibles, al propio tiempo que se realiza una propaganda adecuada.

Así tenemos la regata del Bidasoa, que posee el atractivo de la pesca, con fáciles desplazamientos para la práctica de este deporte. La Piscifactoría de Mugaire es obligado complemento de esta actividad.

En dicha comarca tiene, asimismo, gran desarrollo el juego de pelota en sus distintas modalidades. Los paisajes son hermosos y atractivos, como el de la ruta Santesteban-Puente de Ezcurra a Leiza, que une al mismo tiempo la de San Sebastián e Irún a Pamplona.

El Roncal, con su agreste vegetación y sus imponentes montañas, ofrece las especialidades de la comarca con sus quesos famosos, así como un folklore rico y expresivo, tanto en trajes como en canciones y costumbres. Es lástima que no se conserve la manera de vestir propias de los naturales de Roncal y Salazar. A este respecto cabría recordar la comarca del «Voledam», en Holanda, donde se exige a los habitantes el uso del traje original y típico, a cambio de la liberación de toda clase de impuestos y tributos. Se ha creado así una zona tan característica, que ningún turista deja de visitar.

La comarca de Sangüesa ofrece la interesante visita al Monasterio de Leyre, al castillo de San Francisco Javier y, por proximidad, al pueblo medieval del Sos del Rey Católico.

En un suave discurrir por la columna vertebral de la carretera Irún-Barcelona, entre viñedos y olivos, se nos presenta la zona llamada de Tafalla y Olite, con la Oliva en el llano y Ujué en la altura. El castillo de Olite es digno de que se le dote de los indicativos necesarios para explicar al viajero el interés que su visita puede despertar.

Camino de Estella, y antes de Puente la Reina pasamos por Eunate, una de las notabilidades románicas de nuestra tierra. Si al interés turístico y monumental de Estella añadimos los parajes de la Sierra, los robledales de Lizarraga con su estratégico túnel y el hotel de Urbasa,

habremos obtenido una grata visión de este paisaje.

La tierra seca, áspera y hundida de la Ribera tiene también su atractivo para los viajeros habituados a la humedad y el verdor. El folklore de esta zona —la jota, tanto en su manifestación de danza como de canto— y las rondallas, sería conveniente se desarrollasen hasta conseguir retener la atención del viajero. Lo mismo podemos decir de las fincas y dehesas de ganado bravo.

Para facilitar la visita a las zonas y lugares antes indicados en esta sumarísima exposición, es preciso también simplificar y facilitar los trámites de aduanas. Es imprescindible que en la región pirenaica, tanto la zona militar, como los cinco puestos fronterizos, no sean obstáculo para el turista que trata de penetrar en Navarra.

El control de Endarlaza es absurdo y perjudicial, y se ha llegado a decir que su único objeto es beneficiar a las provincias limítrofes. Los de Velate y Elizondo deben ser reducidos a la única misión de seguridad que les corresponda, evitándose las molestias que proporcionan a los usuarios de estas vías de penetración.

Estamos seguros que la economía privada sabrá adaptarse a las exigencias que impone el turismo, no por altruismo, sino por el imperativo de la obtención de mayores beneficios.

Y no olvidemos, por último, que en los países que saben que el Turismo es una de las más productivas, fructíferas y considerables fuentes de riqueza, se ha llegado a la irrefutable conclusión de que el turista siempre tiene razón, o al menos hay que dársela. Bajo este lema vemos prosperar muchas tierras ni tan hermosas, ni tan ricas arqueológicamente, ni tan favorecidas por la Naturaleza como España. Más, tampoco hay que olvidar que a la iniciativa privada es preciso vigilarla para que el buen trato y educación sean patentes en todos los servicios, así como la igualdad de precios con la aplicación de tarifas previamente aprobadas con la debida publicidad.

Penoso resultaría para nosotros que un turista extranjero, a la hora de hacer el balance de sus recuerdos, junto al rosario de sus mejores impresiones espirituales y artísticas, dejara caer el jarro de agua fría que representa la queja de que por parte de hoteleros, transportistas o abastecedores no haya existido el trato ni la rectitud en los precios que, confiado en nuestro proverbial carácter hospitalario, esperaba encontrar.

CONCLUSIONES

Resumiendo todo lo expuesto, podemos afirmar que en la actualidad para poder conseguir una saneada fuente de ingresos para nuestra provincia, derivada de la corriente turística, es preciso impulsar el desarrollo o construcción de lo siguiente:

1.ª.—Mejora del acondicionado, características, variantes, tramos, curvas peligrosas, etc., de todas aquellas carreteras, tanto provinciales como vecinales, susceptibles de aprovechamiento turístico.

2.ª.—Acelerar por todos los medios factibles la pronta terminación de las nuevas carreteras en construcción y, al propio tiempo, gestionar de los Organismos Estatales o Provinciales competentes, se lleve a efecto los oportunos estudios para la realización de las obras de la carretera de Zubiri a la frontera francesa, las de la autopista Madrid-Irún, pasando por Pamplona, o, en su defecto, por imposibilidad actual, incrementar el mejoramiento de la actual carretera, vía Soria, con la correspondiente construcción del puente de Castejón sobre el río Ebro.

Solicitar de la Excma. Diputación Foral que mantenga en impecables condiciones de conservación, en tanto no se pongan en servicio las nuevas desviaciones, las tres carreteras fundamentales siguientes:

Madrid-Irún a su paso por Navarra.

Alsasua-Pamplona, y

San Sebastián-Pamplona.

3.ª.—Reajustar los horarios de los autobuses, al objeto de dar el máximo de facilidades, sobre todo en la época veraniega, a nuestros visitantes.

4.ª.—Gestionar de la R. E. N. F. E. el establecimiento de servicios de coches TAF desde Alsasua-Pamplona a Madrid, vía Soria, y desde Irún a Zaragoza, por Pamplona.

5.ª.—Solicitar la continuación de las gestiones que, tanto por diversos

Organismos Provinciales, como por Entidades Locales, se han venido realizando ante el Estado a fin de conseguir la reanudación de los servicios del Ferrocarril «Plazaola», con la correspondiente reorganización de sus vías y material de tracción, dotándolo de los elementos precisos para convertirlo en un rápido medio de comunicación entre las provincias de Guipúzcoa y Navarra, estudiando, en su defecto, las posibilidades y rendimientos económicos de su transformación en una carretera turística.

Que se interese a las Corporaciones provinciales para que interpongan su valimiento a fin de que no desaparezca ningún tramo del ferrocarril «El Irati» y que tanto éste como los del Plazaola y el Bidasoa sean incluídos en el reciente Decreto-Ley de mejora y ayuda económica a los ferrocarriles de vía estrecha, o, en su defecto, se estudie su explotación por el Estado o Diputaciones afectadas, antes de acordar su cierre definitivo que tantos intereses locales lesiona.

6.ª.—Mejoramiento y perfección de nuestra red hotelera, a cuyo efecto debe de vigilarse atentamente por las Autoridades correspondientes no sólo el estricto cumplimiento de las disposiciones dictadas por el Gobierno en cuanto a higiene, precios, etc., sino también el estado de pulcritud y presentación de los locales.

Solicitar del Ministerio de Información la creación de paradores y albergues de turismo en Roncesvalles, Estella y Sangüesa, como principales núcleos artísticos e históricos de la provincia, y, al propio tiempo, impulsar la construcción del albergue de Tudela, cuyos proyectos ya están aprobados por el Gobierno.

7.ª.—Activar las gestiones para la más rápida realización del proyectado aeródromo de Noain, a fin de dotar a la capital de la provincia de un elemento preciso y necesario para que por el mismo pueda desarrollarse, al igual que en otras provincias limítrofes, el constante progreso de las comunicaciones aéreas.

8.ª.—Solicitar de los Organismos Provinciales y Ayuntamientos afectados, contribuyan con la mayor esplendidez y largueza al sostenimiento de una intensa y bien dirigida propaganda, encauzada en todo sus órdenes, tendente a dar a conocer y resaltar, tanto en

la Península como en el extranjero, todas nuestras incalculables bellezas naturales y artísitcas; folk-lore; deportes de caza y pesca, fiestas locales con sus peculiarísimas atracciones de espectáculos, como los encierros, etc., etc.

Comisión de Estudio

PRESIDENTE: Don Jaime del Burgo Torres, Delegado Provincial de Información y Turismo.

VOCALES: Don Manuel Corti Samaniego, Jefe del Sindicato Provincial de Transportes, de Navarra, y don José Luis Kutz Muñagorri, Abogado y Presidente de la Sección Económica del Sindicato Provincial de Hostelería, de Navarra.

ASESOR-TECNICO: Don Manuel Sainz de los Terreros, Ingeniero de Caminos.

INDICE

Ponencia I	**Posibilidades de industrialización en Navarra**	Pags. 17 al 30
Ponencia II	**La Productividad y su influencia en la Economía**	» 31 al 46
Ponencia III	**Industrialización del Campo Navarro** ...	» 47 al 52
Ponencia IV	**Estudio Económico de los Problemas de la Vinicultura en Navarra**	» 53 al 58
Ponencia V	**Repercusiones económicas del incremento del Turismo y de las Vías de Comunicación en Navarra**	» 59 al 81

Grát. RODRÍGUEZ - Carlos III, 57 - Pamplona

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL PROVINCIAL

P O N E N C I A I

"POSIBILIDADES DE LA INDUSTRIALIZACION EN NAVARRA"

I

Estado actual de la industrialización Navarra.- Somera exposición de las industrias existentes.-

Sin ser Navarra una provincia de carácter acentuadamente industrial ni mucho menos, ofrece, sin embargo, manifestaciones industriales de muy diversa naturaleza, existiendo en su seno, en mayor o menor escala, muestras de actividad industrial de toda clase, de las que, a modo de guión para nuestro estudio y prólogo del mismo, citaremos las siguientes más importantes en el ciclo económico provincial:

AGRICOLAS.-

Como región eminentemente agrícola, no es extraño que sus industrias más importantes sean, en general, las derivadas del producto de la tierra. Las más destacadas son las siguientes:

Molinería.- Cuenta con sesenta y seis fábricas de harinas con una capacidad de molienda de 775.000 kilogramos de trigo en 24 horas, suficiente para la molturación de la cosecha normal de la provincia que puede cifrarse en 1.500.000 q. m.

Industria azucarera.- Existen tres azucareras con una capacidad de molturación de unas 2.400 toneladas de remolacha diarias. Aunque las cosechas suelen ser bastante variables, puede estimarse la normal en unas 200.000 toneladas, existiendo por tanto, capacidad bastante para su molturación.

Conservas vegetales.- Cuenta Navarra con treinta y cinco fábricas, aparte las de tipo familiar o semi-artesano, de las que existen bastantes. Se dedican todas ellas a la conserva del tomate y del pimiento (éste bien en botes o en barriles, para la exportación y aderezo de aceitunas), y las más importantes, a toda clase de verduras y a las frutas en almíbar y mermeladas. Su capacidad de producción puede estimarse superior a los 10.000.000 de kilogramos.

En general las necesidades de la zona ribereña en cuanto a la conservación de los frutos, pueden considerarse cubiertas, salvo alguna deficiencia de tipo local. Si alguna limitación existe, viene impuesta más bien por razones de tipo comercial. De momento, pues, no parece que en este campo haya posibilidades de ampliación de las industrias, aunque si, justo es reconocerlo, se hallan la mayoría de las mismas dotadas de material y utillaje antiguo y gastado, por lo que se impone la modernización del mismo, a fin de conseguir, si no el aumento de la producción, el abaratamiento de la elaboración en serie y, por tanto, su mayor absorción por el consumo tanto provincial como nacional.

Alcoholeras.- Tenemos diez y seis fábricas de alcohol etílico con una producción nacional normal de 2.000.000 de kilogramos a 2.500.000 de al-

cohol rectificado, casi todo él de orujo de uva. Además existen dos fábricas de alcohol industrial o de melazas con una producción de 4.000.000 de litros anuales.

OTRAS INDUSTRIAS.-

Tambien tiene la provincia infinidad de industrias de elaboración de vino y aceite, de caracter eminentemente agrícola, cuyo estudio corresponde a la Ponencia relativa a los problemas de la industria en el agro navarro.

De la madera.- Probablemente, después de la industria agrícola, la mayor importancia corresponde a la industria de la madera. Nuestra provincia es una de las primeras en producción maderable, con unos 100.000 metros cúbicos anuales, de los cuales dos tercios corresponden a la madera de haya, en la que ocupa, sin duda alguna, el primer lugar de las provincias españolas, con más del sesenta por ciento de la producción nacional.

Esta madera es transformada en más de cien serrerías que tienen en total una capacidad de producción de 200.000 metros cúbicos por año. Tambien es industria de alguna consideración la de muebles, con treinta y cinco establecimientos de alguna importancia.

Industria metalúrgica.- No es de gran importancia, dentro de la economía española, la participación de Navarra en este aspecto; pero sin embargo, cuenta con dos altos hornos (hoy inactivos) de 20 toneladas; siete talleres defundición de hierro, con una capacidad de cubilote de 16.500 kilos diarios y un horno electrico de acero de 150 kilovatios.

Existen importantes establecimientos de fabricación de maquinaria agricola, de herramientas de trabajo, de motocicletas, de artículos de cerrajería, cocina y saneamiento, tanto de fundición como de chapa esmaltada.

Materiales de construcción.- Ocupa el primer lugar en esta industria, una fábrica de cementos Portland, con una producción anual de 300.000 toneladas.

De loseta de cemento (mosaicos), hay quince talleres de alguna importancia, con una capacidad de unos 260.000 metros cuadrados anuales.

Y de teja y ladrillo, existen veinticinco instalaciones mecánicas de alguna categoría, con una producción anual de unas 35.000.000 de piezas.

Industria del papel.- Hay una industria de pasta de madera, actualmente en inactividad. Tenía una capacidad de producción de 7.400 kilogramos en 24 horas.

Una industria depasta de paja, con una capacidad anual de 2.500 toneladas. Tiene en tramitación la correspondiente solicitud de autorización para llegar a producir 1.250 toneladas de papel al año.

Una fábrica de cartón en Villaba, a base de pasta de recortes de papel mezclada con otras existentes en el mercado. Produce 2.000 toneladas de cartón anuales

La industria de elaboración de papel y cartón, está representada por cinco fábricas en Pamplona y sua alrededores, con una producción de 4.000.000 de piezas de cartón (cajas, bandejas, etc.,) y 6.000.000 de kilogramos de envolturas de papel de toda clase.

Industria de curtidos.- Hay diez y nueve industrias de esta naturaleza, con una producción anual aproximada de 2.000.000 de kilogramos de pieles de toda clase.

Industria del caucho.- Existen siete establecimientos dedicados a la fabricación decalzado todo de goma, calzado de lona y goma y artículos de caucho, con una producción de más de 2.000.000 de pares de calzado de diversa clase y 600.000 kilogramos de artículos varios de goma.

INDUSTRIAS ALIMENTICIAS Y DE BEBIDAS.-

Pasta de sopa.- Hay diez con una capacidad anual de producción de unos 2.700.000 kilogramos.

Embutidos.- Hay 29 industrias de chacinería mayor, más innumerables de pequeña producción, con una capacidad total anual de unos 800.000 kilogramos.

Quesos y mantequillas.- Existen unas 20 fábricas con una capacidad de producción de más de un millón de kilogramos.

Almidón y similares.- Existen dos fábricas de almidón, féculas, dextrinas, colas vegetales y aprestos, con una capacidad de producción anual de 4 millones de kilogramos de almidones y féculas, etc. y 2 millones de kilogramos de colas y aprestos.

Fabricas de chocolates.- Cuenta la provincia con 36 fábricas con una capacidad de producción de mas de 1.500.000 kilogramos.

Otras industrias alimenticias.- Existe una industria de extracto de carne y salsas, con una capacidad anual de 50.000 kilogramos de diversos productos.

Dignas de mencionarse son las tres fábricas existentes de productos dietéticos con una capacidad anual de 200.000 kilogramos de purés, harinas compuestas, etc.

Dos fábricas principales de galletas, con una capacidad de unos 750.000 kilogramos de producción al año.

Cervezas, hielo y espumosos.- Hay una fábrica de cerveza con una producción anual de 400.000 litros.

Repartidas por toda la provincia existen veinticuatro fábricas de hielo con una producción diaria de 45.000 kilogramos.

Hay sesenta fábricas de bebidas espumosas, con una producción anual de 7 millones de botellas de gaseosas y un millon de sifones de agua de seltz.

INDUSTRIA TEXTIL Y DE CALZADO.-

Algodón.- Una fábrica de hilados y tejidos, con 8.080 husos y 100 telares.

Hay cuatro instalaciones más, solo de tejidos, principalmente de lonas, con 150 telares en total.

Lana.- Una fábrica de hilados y tejido con lavadero, dedicada exclusivamente a la fabricación de mantas, con una producción de unas 40.000 unidades al año.

Hay otros dos lavaderos, con una capacidad de 600.000 kilogramos al año.

Otras fibras.- Dos industrias de tejidos de seda artificial con una producción de un millón de metros de rayón y viscosilla.

Una industria de sacos de yute, con una capacidad de un millón a cinco millones de piezas, según los tamaños y clases.

Pendientes de instalación existen dos establecimientos de hilados, torcidos y tejidos de algodón con 16.000 husos y 140 telares, que se hallan autorizados, y, muy posiblemente, otra industria de tejidos a base de nylon.

Calzado de cuero.- Existen cuatro fábricas con una producción de un millón de pares anualmente.

Calzado de cuero y lona o paño.- Dos fábricas con una producción de 300.000 pares anuales.

INDUSTRIAS QUIMICAS.-

Abonos artificiales.- Hay dos industrias con una producción de 50.000 toneladas de ácido sulfúrico y 100.000 de superfosfatos.

Jabones.- Nueve fábricas, con una capacidad anual de 36.000 toneladas de jabón corriente.

Lejías.- Ocho instalaciones de hipoclorito sódico por electrolisis, con una producción anual de 2.300.000 de litros de lejías.

Productos quimico-farmaceúticos y perfumerías.- Una industria de vitaminas, principalmente de extracto de hígado, con una producción de 3.000 kilogramos de extractos diversos.

Otra de destilación de plantas arómaticas, con una capacidad de 1.200 kilogramos de esencia.

Una fábrica de extracto de regaliz, la que obtiene en campaña normal unos 80.000 kilogramos de extracto de 400.000 kilogramos de palo.

Hay, además, varios laboratorios de especialidades farmaceúticas y de productos cosméticos y de perfumería.

Autorizada, pero todavía sin montar se halla una industria de penicilina, para producir al año unos 15.000.000 deviales.

Destilación de madera.- Dos instalaciones, una de retortas de marcha intermitente y otra con un horno continuo. Capacidad de producción anual mensual: 30.000 kilogramos de acético y sus derivados y 20.000 de alcohol metílico.

Productos químicos.- Tresindustrias de cierta importancia, en las que se obtienen: 1.000.000 de insecticidas agrícolas; 300.000 kilogramos de curtientes; s00.000 de proudctos intermedios; 100.000 de colorantes de anilinas; 150.000 de productos auxiliares de la industria textil, 50.000 de alcohol bencílico, cloroformo y otros productos derivados del alcohol etílico; 200.000 kilogramos de ácidos y salsas puras (sulfúrico, clorhídrico, férrico, etc.)

Otras industrias químicas.- Hay industrias de colores corámicos, de colas y gelatinas animales y vegetales, de resinas sintéticas, de estearina, etc. Tambien hay industrias importantes de hidrogenación de grasas, con una capacidad anual de hidrogenación de más de un millón de kilogramos; de aceite de orujo, por disolución y una de plásticos de caseína con una producción de 40.000 kilogramos.

II

TIPOS DE INDUSTRIALIZACIÖN

Existen dos tipos de industrialización: el primero de ellos consiste en el aprovechamiento industrial de las riquezas naturales de la provincia, y el otro en el desarrollo a base de primeras materias extrañas, pero elaboradas en la provincia, para su consumo en la misma o fuera de ella. Esteúltimo puede ser motivado por causas de caracter goegráfico, de comunicaciones, facilidadaes fiscales, etc.

Estos dos tipos de economía industrial tal vez no se dén nunca separados; sin embargo, pueden describirse claramente en diversas regiones; por ejemplo, Asturias y Vizcaya con muestras de industrialización del primer tipo, mientras Guipuzcoa y Cataluña lo son del segundo.

El tema de la Ponencia, es decir, la posibilidad de industrialización en Navarra, puede y debe estudiarse desde ambos puntos de vista.

I I I

CONDICIONES ESENCIALES PARA TODA INDUSTRIALIZACION

Estas condiciones, son las siguientes:
a) fuerza motriz abundante,
b) mano de obra adecuada
c) situación geográfica favorable y medios de comunicación apropiados.

En cuanto a la fuerza motriz que, en resumen, en los tiempos actuales es sinónima de la mayor o menor disponibilidad de energía eléctrica, Navarra se encuentra en una situación muy ventajosa.

Su riqueza eléctrica está representada en la actualidad por 222 centrales hidro-eléctricas, con una potencia total instalada de 75.000 H.P. y una producción anual de 200.000.000 a 225.000.000 de kilovatios-hora.

No toda esta energía es consumida dentro de la provincia, solo de 140.000.000 a 145.000.000 de kilovatios-hora quedan en ella; pero como la Red General Peninsular retorna de 50.000.000 a 60.000.000 de kilovatios-hora anualmente, resulta que se exporta, casi en su totalidad a Guipuzcoa, la cantidad de 100.000.000 a 115.000.000 de kilovatios-hora.

Las necesidades actuales de la provincia, como se expone, se hallan cubiertas en general en cuenta a producción y distribución, aún cuando, en este último aspecto, se acusan algunas deficiencias, pues existen determinados núcleos urbanos y zonas de gran interés, con servicios de energía eléctrica ~~xxfx~~ insuficiente. Concretamente, adolecen de falta de energía los Valles de Roncal, de Salazar, del Baztan, La Barranca y algunos pueblos importantes de la ribera, en los cuales si, de momento, tienen cubiertas sus necesidades se hallan en realidad imposibilitados de desarrollar actividades que exijan aumento deenergía eléctrica, por estar muy limitada la capacidad de producción de sus actuales centrales generadoras.

Al lado de este problema de distribución, de difícil y lenta resolución, existe el general de nuestra Patria, en estos últimos años, cual es el de escasez de disponibilidades en los estiajes, ocasionando las ya endémicas y periódicas restricciones.

Aunque en realidad los saltos de agua que pudiéramos llamar "naturales", se hallan ya todos aprovechados, la solución de este problema de Navarra no es preciso buscarla en la ayuda exterior, sino en la construcción y connexión de las empresas de la provincia con el salto de Valdeares, en el canal de las Bardenas, de unos 40.000 HP de potencia, capaz de suministrar al año y en época de estiaje unos 12.000.000 de kilovatios-hora. Es decir, casi aproximadamente, el actual consumo de toda la provincia. Esto unido al tendido de una red de alta tensión para llevar la energia a los puntos más necesitados, antes enumerados, supondría la resolución del problema actual de la energía eléctrica en Navarra, cooperando directamente a la aportación, asimismo, de la energía suficiente y necesaria para la electrificación de nuestras vías férreas, de acuerdo con los planos proyectados por el Ministerio de Obras Públicas.

En cuanto al facyor "mano de Obra", hemos de reconocer que aunque el tipo medio de obrero navarro goza de una evidente supremacía en conocimientos culturales y técnicos, en relación con el de otras provincias de análogas caracterísiticas a la nuestra, siendo prueba evidente de tal aserto el hecho de la existencia en Navarrade un sin número de pequeñas industrias de la más variada índole y la casi absoluta carencia de paro obrero, no por lo expuesto hemos de considerar la perfecta idoneidad de conocimientos de determinados sectores a los fines de una posible incre-

mentación de la industria, lo que, naturalmente, produce una notable disminución de "Mano de obra" especializada, requisito indispensable para un auge industrial, presentándose, por tanto, como problema inmediato la vigorización de Escuelas Profesionales con intensos cursillos de capacitación, a fin de conseguir que las futuras industrias que puedan establecerse, puedan contar de momento con un importante núcleo de obreros navarros, productores modelo en conocimientos y en rendimiento técnico-económico. Este problema y su desarrollo y posible resolución, es materia estudiada en la Ponencia correspondiente a "Productividad y sus repercusiones en la economía", por lo que omitimos mayor comentario.

En situación geografica, no ha sido Navarra muy favorecida con vistas a su industrialización. Arrinconada bajo los Pirineos y fuera de las rutas de comunicación de las grandes provincias productoras y consumidoras, como Madrid, Vizcaya, Barcelona, etc., se encuentra en condiciones desventajosas con otras limítrofes, por ejemplo, con Zaragoza, centro de una extensa y rica zona agrícola, alejada de las grandes poblaciones indicadas y situada en un nudo de comunicación inmejorable, que la relacionan directamente con los grandes núcleos consumidores y exportadores, así como Vitoria y Miranda de Ebro, bien comunicadas con Guipuzcoa y Bilbao respectivamente.

Aunque como se ha expuesto, nuestra situación geográfica no es singularmente beneficiosa para una expansión industrial de la provincia, ello no es óbice para considerar que con un mejoramiento de nuestras actuales vias de comunicación, principalmente las ferroviarias, podamos aspirar a que el ritmo de industrialización sea poderosamente acentuado, logrando para Navarra la necesaria armonía entre sus producciones agrícolas e industriales, vigorizando, al propio tiempo, las fuentes de riqueza de su economía. En este sentido y no obstante los estudios llevados a término por la Comisión encargada de redactar la Ponencia sobre turismos y medios de comunicación, consideramos, a efectos puramente de incremento de la industria, como imprescindible y de notoria necesidad el que por el Estado se lleve a cabo la realización de obras de vía doble en la linea férrea desde Castejón a Alsasua. Esta importantísima mejora en nuestra principal via de comunicación, no solo descongestionaría el intenso tráfico de mercancías que diariamente circula por ella, sino que, asimismo, facilitaría extraordinariamente la salida de todos nuestros productos, tanto los agrícolas como los transformados y elaborados con materias primas de importación, al propio tiempo que supondría un acercamiento y una gran economía para las relaciones comerciales entre los núcleos industriales de Guipuzcoa y Cataluña.

I V

APLICACION A LA PROVINCIA DE LOS TIPOS Y CONDICIONES ANTERIORES.-

Vista, pues, la situación de Navarra, en relación con lo que pudiéramos llamar condiciones generales para su industrialización, examinemos ésta desde los dos puntos de vista que al principio hemos indicado.

De la somera exposición que se ha efectuado del panorama industrial en la actualidad en Navarra, se habrá deducido que en la industrialización, a base de la primera materia del país, no se puede hacer gran cosa; pero no se tome esta frase en sentido pesimista, sino todo lo contrario, como exposición de que las riquezas naturales se hallan ya sometidas a una explotación industrial adecuada.

Esto no quiere decir que no sea posible un aumento de su aprovechamiento industrial, sino que ese aumento no supondría, en la mayoría de los casos, un cambio fundamental en la explanación industrial

que en estos momentos presenta la provincia. Así, por ejemplo, sería posible mejorar la utilización industrial de la madera de haya, de la que nuestra provincia es la primera productora en España, desistiendo de su actual aprovechamiento para fines de categoría inferior, concretamente, traviesas para la RENFE, y aplicándola a otros superiores y de mayor rendimiento, cuales son los de ebanistería. Esto no solo repercutiría en la revalorización de la mercancia, dando mayor auge a la economí a nacional y provincial, sino que al propio tiempo se disminuiría notablemente el contingente de maderas finas importadas, de valor más elevado, como es natural, que las de características más ordinarias y aptas para los fines a que en la actualidad se destina la de haya.

Igualmente cabría industrializar en su totalidad la riqueza lanera, equivalente a más de un millón de kilogramos, la que, en la actualidad, sólo es elaborada en parte de la provincia.

Donde se presenta un porvenir más halagüeño es en el ramo de la minería y, principalmente, en la explotación de las sales potásicas y sus derivados.

Las investigaciones llevadas a cabo en la zona de sales potásicas de Navarra, han demostrado que solamente en la parte investigada en la formación geológica que dió orígen a la Sierra del Perdón, existe una masa de potasa, en sus variedades de "silvinita" y "carnalita" que permite una explotación intensiva de 100.000 toneladas anuales durante un lapso de tiempo superior a cien años.

Terminados los trabajos de investigación y a punto de iniciarse los de instalación de las fábricas de beneficio mineral, se han aplazado los mismos por razones que se desconocen de momento, aún cuando suponemos sea debido a la crisis temporal que afectó durante el año pasado a la exportación de las potasas catalanas.

Sin embargo, no estimamos fundamentado dicho motivo, ya que existe un Consejo Ordenador de la Explotación de las Potasas Españolas y éste, en su día, es el que puede actuar regulando la cuantía de las explotaciones de las zonas catalana y navarra, pero no dejando pasar la coyuntura actual, favorable a España, mientras los yacimientos alemanes de Stasfur continuén en poder de los ocupantes rusos y no vuelva a tener vida el antiguo trust del Caly Sindicat, que era el que imponía precios a las empresas productoras de sales potásicas.

Estimamos que si dentro de la perspectiva actual del mercado de dichas sales, España va conquistando nuevas rutas comerciales, ha de ser muy difícil que si algún día resurge el trust de la potasa, pueda obligársele a abandonar o empeorar sus posiciones, ya que tanto la riqueza de los minerales españoles, como la baratura de la mano de obra, son factores que le pueden permitir luchar con ventaja sobre sus competidores.

Partiendo de las razones expuestas, consideramos del máximo interés nacional y provincial, salvar el actual punto muerto en que se encuentran las explotaciones de las potasas de Navarra y llegar a la rápida implantación de las industrias de su beneficio, ya que su puesta en explotación podia suponer, en la fase inicial, una entrada de divisas del orden de los 30 millones de pesetas y el trabajo asegurado para más de 600 productores. Siendo precisos un par de años para la conclusión de las instalaciones, durante ellos podrían iniciarse algunas industrias derivadas, utilizando el mineral ya extraído y el que ha de extraerse durante la construcción de los pozos y galerías.

Nos referimos concretamente a la fabricación del sulfato de potasa, de tanto interés para determinados cultivos y esencial para el del tabaco, que tanta extensión va alcanzando en España. En Navarra hay dos fábricas de ácido sulfúrico, una en Pamplona y otra en Lodosa, que podían y desean acometer esta transformación, que estimamos de indudable interés general.

IMPLANTACION DE LA INDUSTRIA DEL MAGNESIO EN NAVARRA.-

La industria de obtención del magnesio metálico, está hoy en día reputada no ya de conveniencia, sino de necesaria para los fines de la defensa nacional, ya que las aleaciones del magnesio con otros metales ocupan un lugar preeminente en las construcciones aeronáuticas navales y de armamento. En la industria civil se van tambien extendiendo cada día más, por su ligero peso y por su resistencia.

De los diversos procedimientos de obtención, los menos costosos son los queadoptan como primera materia las magnesitas o la carnalita. De ambos minerales hay en abundancia en Navarra, ya que recientemente se han puesto en explotación los yacimientos de magnesita de Eugui, cuya riqueza en óxido magnésico, una vez calcinada, es igual a la de la magnesita de Austria, conceptuada como la mejor de Europa. Prueba de ello son las exportaciones, cada vez en aumento, que se van haciendo de la magnesita de Eugui.

En cuanto a la carnalita, como variante de esta primera materia, existe una cantidad considerable en los yacimientos de sales potásicas de Navarra. Existiendo, por tanto, primeras materias y cruzando Navarra la línea eléctrica de 132.000 voltios de IBERDUERO, que permite disponer de la energía o fuerza necesaria para los hornos de fusión, es nuestra provincia el lugar indicado para la instalación de la industria mencionada, que vendría a completar la de producción de aluminio hace poco instalada en Valladolid, que vino a llenar una necesidad nacional. Entre ambas podría establecerse la industria de las aleaciones extra-ligeras, cuya importancia civil y militar ya hemos indicado.

Para fomentar en Navarra un tipo de industrialización a base de materias primas ajenas --al estilo, por ejemplo de la industria textil de Barcelona o la metalúrgica de Zaragoza--, se cuenta, como hemos visto, con energía eléctrica abundante y susceptible de ampliación.

Para vencer las condiciones geográficas, que no nos son muy favorables, no solo es necesario y primordial el mejoramiento de nuestra principal vía férrea , sino tambien otórgar compensaciones y ventajas de tipo económico por los Ayuntamientos y Excma. Diputación Foral, como ya lo ha acordado el de nuestra capital, sobre todo a las industrias nuevas situadas en la zona de más posible industrialización de la provincia, que es, indudablemente, la que atraviesa el ferrocarril desde Cortes a Alsasua-Olazagutía.

V

C O N C L U S I O N E S

En resumen, el actual panorama industrial de Navarra es halagüeño dentro de sus posibilidades. Realmente no existen, como en otras provincias, fuentes de riqueza sin explotar en absoluto, abriéndose, por otraparte, con las recientes explotaciones mineras, nuevas perspectivas industriales del mayor interés e importancia.

No hay más, pues, un problema, genérico inmediato de industrialización para valorizar presuntos abandonos, ni para emplear mano de obra desocupada que, en realidad, no existe. Ello no obstante, como se ha expuesto, la industrialización, en determinados aspectos, es necesaria no solo por el mejoramiento de los actuales sistemas de fabricación sino tambien, como creadora de nuevas fuentes de riqueza y bienestar, al objeto de que Navarra pueda seguir el creciente ritmo de nivel de vida que impone la economía de nuestros tiempos.

Esta industrialización en Navarra es factible, a base de las siguientes condiciones:

1.- Mejoramiento y renovación del utillaje industrial, dando a los interesados facilidades económicas de toda índole, como créditos a bajo interés y largos plazos de amortización; permisos o licencias

de importación; aminoración de derechos arancelarios, etc., por parte de los Organismos correspondientes, tanto nacionales como provinciales.

2.- Concesión de ventajas económicas a las nuevas industrias que se establezcan, como ha llevado a efecto el Ayuntamiento de Pamplona, marcando la pauta a seguir por las demás Corporaciones Municipales interesadas.

3.- Mejora de toda clase de comunicaciones, principalmente las ferroviarias y, de éstas, creación de vía doble en el trayecto Castejón-Alsasua, con electrificación de la misma.

4.- Construcción del salto de Valdeares, con connexión a las redes de las Centrales hidro-eléctricas de la provincia y ampliación de la red de alta tensión de la misma, al objeto de incrementar nuestra producción de energía y llevar su suministro a las comarcas con medios de producción ya cubiertos.

5.- Preparación, por medio de Escuelas Profesionales y cursillos intensivos sobre productividad, de mano de obra especializada.

6.- Activación y resolución de los trámites y problemas existentes, a fin de conseguir con la mayor urgencia, la puesta en marcha de los paralizados trabajos de la industria de la potasa y sus derivados.

Pamplona, marzo de 1.954

LA COMISION DE ESTUDIO:

Presidente: Don Adrián Endériz Caro, Presidente del Sindicato Textil.
Vocal : Don Javier Etayo Elizondo, Ingeniero de Montes.
Vocal : Don Miguel Berazaluce Elcarte, Ingeniero Industrial
Asesor Técnico: Don Tomas Moreno Garbayo, Ingeniero Industrial

---------O--------

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL PROVINCIAL

P O N E N C I A I I

"LA PRODUCTIVIDAD Y SU INFLUENCIA EN LA ECONOMIA"

Es indudable que superada, con perspectivas de un óptimo futuro, nuestra primera y dura etapa en la lucha por la intensificación y equilibrio de la producción de los artículos básicos de consumo, con la consiguiente revalorización de los mismos, nos hallamos ante otro problema de transcendental envergadura, derivado del distanciamiento entre el poder adquisitivo del salario, en su más amplia acepción, y el valor de compra de los productos.

Esta disparidad ha traido consigo, como era lógico prever, la disminución de compra que actualmente se observa en la generalidad de los sectores de consumo. De aquí que, así como la congelación de salarios contribuyó poderosa y eficazmente a elevar nuestro volumen de producción sea ésta ahora la que, a su vez, tenga que aportar sus mayores esfuerzos para vigorizar el salario y, por ende, su capacidad de adquisición o masa de potencia, al objeto de que el ciclo productivo adquiera la necesaria movilidad comercial, yendo a la consecución de mayores beneficios por la multiplicación de ventas sin sensibles aumentos de los precios de costo y aún sin mingumo.

En tal sentido y en busca de tales fines, han sido dictadas ultimamente por el Gobierno determinadas disposiciones, unas tendentes a desbaratar las inclinaciones alcistas provocadas por un desmedido afán de lucro y otras, como son las derivadas del reajuste de numerosas reglamentaciones de trabajo, con las que se intenta de momento paliar y disminuir el alejamiento entre el poder adquisitivo del salario y el precio de los productos de consumo, principalmente. Pero para que tales medidas puedan resultar eficazmente positivas, es de todo punto necesario que la citada revalorización del salario no repercuta en el precio de costo de las mercancias o, de serlo, solamente en el mínimo imprescindible para evitar resultados opuestos y un grave daño en el régimen económico de la Nación.

Todos, diracte o indirectamente, estamos interesados en lograr un auge de prosperidad económica a nuestra producción y, en este sentido, hemos de aportar todos nuestros esfuerzos e, inclusive, sacrificados en la limitación del margen de ganancias. Hasta ahora y por imperativo de las circunstancias de excepción con los que hubo de enfrentarse el Estado a partir de nuestra guerra de liberagión, incrementadas posteriormente por el desbarajuste de la economia nacional y mundial, dichos sacrificios han venido recayendo de un modo principal sobre el salario; pero lograda una meta de nivelación productiva, hay que procurar por todos los medios dar al salario, valor del trabajo, toda la movilidad posible al objeto de que reverter en el ciclo de consumo pueda, a su vez, mantener intensamente el de producción. A este círculo económico, que algunos erróneamente llaman "vicioso" y que constituye la piedra angular en la creación de las fuentes de riqueza de una nación, estamos llamadas a prestar muestro esfuerzo y cariño, pues sobre el hemos de ir cimentando, dia a dia, todo el armazón de nuestra futura preponderancia y grandeza.

Debemos de percatarnos de que limitación de los beneficios, dentro de los cauces normales de una moral y lícita ganancia, es uno de los modos más directos y eficaces de acrecentar el valor de adquisición de la moneda y, a la postre, aumentar nuestra propia riqueza, pues lo que importa no es cuantía, sino potencia.

Si en la primera batalla en la árdua labor de la reconstrucción económica nacional, podemos afirmar que, contra viento y marea, pudimos sostener, gallarda y orgullosamente , la bandera de nuestra victoria, no hemos de cejar un solo instante en nuestro decidido empeño en evitar que esta otra segunda etapa de lucha pueda malograrse, haciendo ineficaz toda nuestra proyección futura basada en la armonía entre salarios y precios.

En la presente situación económica nacional es el factor "productividad", que integra el enunciado de esta Ponencia, el de mayor importancia y transcendencia en orden a la consecución de ese ideal de armonía a que nos hemos referido y que debe de imperar, ponderativamente, entre el ciclo de producción de bienes de toda clase, para la satisfacción de las necesidades de consumo, y la consiguiente secuela de aportar al valor del trabajo invertido el justo y correspondiente valor adquisitivo, al objeto de que el ciclo económico se desenvuelva sin ahogos ni paralizaciones producidas por el desequilibrio entre ambos valores: el de los artículos elaborados y el de adquisición del salario.

No se nos oculta que las tradicionales medidas de caraceter resolutivo que nos brinda la vieja escuela económico-liberal, aún sin querer pecar de modernismo, ni caer de lleno en teorías de rígida dirección estatal, no nos proporcionan más que cauces incompletos para poder discurrir y plantear nuestros complejísimos problemas. Ello no obstante, hemos de reconocer la gran valía de esas viejas teorías, pues gracias a los sólidos cimientos por ellas aportados, podemos hoy dia, con las consiguientes adaptaciones a nuestras evidentes necesidades y realidades de fuentes de riqueza, ir con paso seguro bosquejando y trazando aquellas directrices más idóneas para conseguir esa meta ideal y de armonía a que anteriormente nos hemos referido. De aquí que, para enfocar adecuadamente el estudio de esta Ponencia, partamos de los tan conocidos valores que integran la producción.

En el ciclo económico intervienen, como factores decisivos, además de las materias primas, el capital y mano de obra o trabajo, los dos intimamente ligados, por lo que se requiere el concurso de ambos para lograr una mayor productividad en la industria.

Vamos a analizar la intervención de la mano de obra en la producción y a estudiar las causas que pueden producir el aumento en la misma.

Es evidente que el salario base, en general, establecido hoy en la industria es muy bajo e insuficiente para el mantenimiento decoroso de la familia obrera y que, como hemos expuesto, no se ha logrado el equilibrio entre el jornal y sus posibilidades adquisitivas. Se ha intentado obtener este equilibrio mediante repetidas elevaciones de los salarios que, momentáneamente, producían una mejora en las condiciones de vida del obrero, pero que, al cabo de cierto tiempo, han repercutido en el alza de los precios de los artículos, produciendo de nuevo el desequilibrio, pero más acentuado.

Por este camino, a nuestro juicio, no se obtiene otro resultado que encarecer la vida, aumentando el valor de los productos, sin que se mejore el poder adquisitivo del obrero y, lo que es peor, los precios llegan a adquirir una elevación tal que imposibilitan la competencia con los de los productos extranjeros, mermando con ello considerablemente la balanza de nuestro comercio exterior, anquilosando la industria del pais.

Es preciso discurrir por otros cauces siguiendo las orientaciones

de otras naciones mejor preparadas que nosotros en las que, si bien es verdad que la vida es más cara que en España, por unidad y cuantia de numerario, el poder adquisitivo del salario, ello no obstante, es muy superior al nuestro, lo que les permite sostener un nivel de vida más elevado.

Esto puede lograrse "aumentando la productividad mediante la revalorización de los salarios", es decir, lograr que el precio de los artículos no sufra variación al elevar el salario --precio de costo--. La realidad practica de este enunciado, aunque a primera vista parezca una paradoja, es de todo punto factible, como lo ha sido y es en otros paises, gracias al aumento de producción en la mano de obra, por hora o unidad de tiempo de trabajo. Sírvanos de claro ejemplo el siguiente caso, citado por el Excmo. Sr. Subsecretario del Ministerio de Industria, Don Alejandro Suárez, en la clausura del Curso de Productividad celebrado ultimamente en Oviedo: "En los Estados Unidos la productividad en las minas de hulla, medida por el promedio de la producción de carbón por individuo y jornada, es del orden de 6 toneladas. En Asturias esta cifra alcanza media tonelada. Ahora bien, si ponemos cualquier precio de coste a la hulla, 200'00 ptas t. m., por ejemplo, tendremos que el valor de lo extraído por día, por elemento productor americano, es de 1.200 ptas. y del español de 100 ptas." Las lógicas y económicas consecuencias del ejemplo expuesto son claras y sencillas. Si el total del valor de la mano de obra, en este aspecto industrial, viene de representar un 50 por ciento del costo total, es evidente que en Estados Unidos significa 600 ptas. por t. m. y 50 ptas en España; por tanto, si pretendiesemos elevar la retribución de la mano de obra, aumentándola del 50 al 60 por ciento, tal medida representaría para el obrero americano 120 ptas. al día, mientras que para el español solamente 10 ptas.

Pero esto que parece tan sencillo, no es tan facil de desarrollar, por qué para ello es preciso el concurso de determinadas condiciones indispensables para lograr aumentar el rendimiento sin recargar el número de horas de trabajo.

Dichas expuestas condiciones son, entre otras y principalmente las siguientes:

1.- Formación profesional. Especialización.
2.- Utillaje.
3.- Racionalización del trabajo.
4.- Condiciones de trabajo del obrero.
5.- Condiciones de vida del trabajador.
6.- Legislación laboral.
7.- Seguros sociales.

FORMACION PROFESIONAL - ESPECIALIZACION

No basta crear pasajeros y efímeros estímulantes, hay que proporcionar al obrero medios a su alcance para facultarlo debidamente, formándolo para que pueda enfrentarse con los adelantos de la industria moderna.

Las fábricas están extraordinariamente necesitadas de obreros capacitados, siendo preciso abordar este problema con la máxima rapideaz dado el abandono que hasta ahora ha existido y que ha obligado a muchas empresas a crear sus propias escuelas de formación.

Creemos que la mejor forma de revalorizar los salarios y la más perfecta obra social que puede hacerse en beneficio de los obreros, es la intensa creación de Escuelas Profesionales, en las que puedan adquirir los conocimientos y la preparación necesaria para alcanzar facilmente la categoria de especialistas, sin pasar por la larga carrera que hoy tienen que seguir desde que ingresan como aprendices o simples peones o ayudantes, hasta llegar, a fuerza de prácita y años, a alcanzar algún escalafón de la categoria de oficiales.

De este modo la revalorización de salarios, al mantener obreros de

superior categoría, no afectaría al costo de la producción, ya que dicha revalorización quedaría compensada con creces con el mayor rendimiento y perfección de los trabajos ejecutados, con menor costo.

Se mejoraría, además y de un modo directo, el nivel de vida de la clase obrera y tambien su nivel cultural y moral, perparándoles para asimilar debidamente los grandes problemas de índole social que, cada día y a mayor ritmo, se tienen que enfrentar en la vida industrial.

Refiriendonos a nuestro caso particular, Navarra adolece de una gran falta de obreros capacitados, cuasa fundamental de que muchas empresas hayan desistido de montar sus instalaciones en esta provincia y de que las ya existentes vean sensiblemente mermadas sus posibilidades de ampliación y perfeccionamiento.

El problema de la enseñanza profesional en Navarra, es un tanto complejo, ya que ha de abarcar no solamente el nucleo industrial de la capital, sino tambien ha de recoger las aspiraciones de indusrialización de muchos pueblos alejados de la misma y hasta las típicamente agrícolas, pues cada dia es mayor el avance de la industrialización del campo y son muchas las industrias derivadas de la agricultura que se van creando y han de crearse en un futuro próximo.

Es indiscutible que el Sindicato, dado su esencial fín económico-social, es el Organo adecuado y más idóneo para recoger estas aspiraciones de obreros y empresarios, pues a todos afecta, pero para poder alcanzar resultados rápidos y positivos, es necesario que tal cauce sindical cuente con la constante y entusiasta colaboración no solo de los directamente interesados, sino tambien con las aportaciones y ayudas de toda índole de los Organismos estatales, provinciales y municipales, creándose si fuera preciso o conveniente, un Patronato Provincial de Formación Profesional, en el que, representados debidamente los sectores económicos y administrativos, se impulsase la creación de una Escuela Central en Pamplona y Grupos elementales en determinadas poblaciones de la provincia, representativas de las zonas más afectadas por el problema industrial, al objeto de ir cubriendo las necesidades de tipo rural y, al propio tiempo, sirviesen de preparación, selección y orientación para el posterior ingreso en la Escuela Central.

Aunque en este sentido se ha logrado la aprobación por el Estado del Instituto Laboral de Alsasua y, asimismo, se ha creado otras Escuelas Profesionales, como la de Tudela, creemos que ello no es suficiente para cubrir el mínimo de nuestras necesidades básicas, para lograr no solo un aumento de la producción, sino tambien para obtener el número de obreros capacitados que demanda nuestra industria en la actualidad.

La capacitación de un obrero, para que su posterior contribución en el trabajo pueda resultar practicamente productiva, no ha de limitarse tan solo a inculcarles las enseñanzas genéricas del adecuado uso y empleo de los útiles de trabajo, es necesario algo más positivo y eficaz: la especialización, la que como es sabido y notorio, tiene por objeto, sin detrimento de los conocimientos formativos generales, la intensificación y dominio absoluto de los correspondientes a un determinado objeto, artículo o parte integrante del mismo, de tal forma que, en dicho aspecto, el obrero pueda desenvolverse, en la realización de su trabajo, sin dudas ni titubeos , con absoluta independencia de la anterior o subsiguientes fases de la producción. Solo de esta forma elevará al máximun su rendimiento, con menor esfuerzo y con un perfecto acabado en sus trabajos.

UTILLAJE

Es indudable que constituído el ciclo económico por los tres indicados factores de capital, materia prima y trabajo o mano de obra, el desequilibrio entre los mismos acarreará, inevitablemente, una sensible baja en la producción. De aquí, que así como hemos expuesto la evidente necesidad de dotar a nuestros productores de todos los conocimien-

tos precisos para que la contribución de su esfuerzo sea economicamente productiva, de nada nos valdría contar con un contingente nutrido de obreros especialistas y de alto rendimiento en el trabajo, asi como disponer de de abundancia de materias primas e, incluso, de perfectos sistemas de comunicación, si, al propio tiempo, el utillaje industrial, es decir, el capital, no fuera el adecuado o, por sus muchos años de servicio o haberse quedado retrasado en el avance técnico, no fuera susceptible de aprovechar todo el impulso y vigor de los otros factores. Cierto es que, en general, en nuestro país podemos afirmar que el avance industrial es superior al logrado hasta ahora en la capacitación del obrero, ya que este, en su mayoría y salvo excepciones --una de ellas, apesar de todo, es nuestra provincia-- es lo que se llama"bracero"o "jornalero", como una variedad casi infinita en la aplicación de sus servicios y, como es logico, carente en absoluto de especialización alguna. Dicho logrado avance industrial ha sido posible gracias al enorme esfuerzo y capacidad de nuestros industriales, sabiamente impulsados por el Gobierno de nuestro Caudillo, que han ido superando las enormes dificultades con las que hemos tenido que luchar en el transcurso de los últimos años. Ello no obstante, si comparamos el estado actual de nuestra industria con el de los años anteriores a la Cruzada, hemos de reconocer que aunque la técnica ha prógresadoextraordinariamente, todavía sin embargo, nos separa una gran distancia con el auge alcanzado por otros paises. De lo expuesto se infiere la evidente necesidad de ir dotando a nuestras plantas industriales de maquinaria moderna y de alto rendimiento, no solo para aumentar el ritmo de nuestra producción, sino tambien, como ya hemos expuesto, para poder obtener artículos manufacturados a precios de bajo coste, a fín de que puedan competir con los extranjeros y mantener, de esta forma, nuestros mercados y nuestras fuentes de ingresos de divisas.

Pero este problema de renovación de nuestro utillaje, como medio poderoso para acrecentar nuestra producción y bienestar económico, es indudable que, en la inmensa mayoría de los casos, no puede ser resuelto por las empresas, no solo por las grandes dificultades que ahora existen para su importación, sino por que no cuentas con el capital efectivo suficiente para cubrir tales gastos. Creemos que el Gobierno, aprovechando parte de los créditos norteamericanos derivados de los últimos convenios, debiera de impulsar con la mayor urgencia la compra de nuevo utillaje, dando a tal efecto a las industrias toda clase de facilidades económicas, con largos plazos de amortización, exención de derechos de aduanas e, inclusive --hasta lograr el total pago--, una aminoración en los impuestos directos. Estas disminuciones en los impuestos creemos quedarian ampliamente compensadas al lograrse una mayor produccion a menor costo, lo que, paralelamente, repercutiría en un aumento del consumo, con la consiguiente revalorizacion de nuestra moneda y,por ende, una multiplicidad de ventas que, al reverter, a través de las cuantías de los impuestos que quedasen subsistentes en las arcas del Estado, enjugarían globalmente con exceso las anotadas rebajas.

RACIONALIZACION DEL TRABAJO

Es esta una de las principales condiciones para poder alcanzar el necesario nivel productivo y, al propio tiempo, poder obtener el máximo rendimiento en toda industria.

Su evidente e innegable transcendencia queda perfectamente subrrayada si tenemos en consideración que en varios paises, entre ellos principalmente Alemania, Estados Unidos, Canadá e Inglaterra, cuentan con un numeroso plantel de especialistas en esta rama de la productividad, los que, a instancia de los industriales, van estudiando con la mayor minuciosidad y detalle todos y cada uno de los procesos o fases de fabricación, aquilatando al segundo los tiempos invertidos y los que, con las variaciones

correspondientes, pueden alcanzarse con ahorro de esfuerzo y simplificación de movimientos, hasta alcanzar rendimientos máximos.

La racionalización en el trabajo es, en resumen, la conocida ley económica "del mínimo esfuerzo". A ella, dada su peculiar naturaleza, se halla sometido el hombre des los tiempos más remotos y a ella, asimismo, ha sido la causa creadora de todo nuestro progreso y avance técnico e industrial, buscando siempre los cauces y directrices más idóneas para lograr los fines propuestos con el menor trabajo y, por tanto, con menor costo, más baratos.

Nuestra actual industria, sin pecar, en general, de métodos de trabajo arcaicos, si conserva, sobre todo en las empresas que pudieramos llamar medianas y pequeñas, muchísimos procedimientos susceptibles de un evidente mejoramiento racional; ello no obstante, habituados a estos "vicios de forma", con los que vienen desenvolviéndose en la creencia de que son prefectos y que responden adecuadamente a lá producción de sus industrias, no resulta fácil a través de simples artículos e informaciones en revistas y periódicos, convencerlas de sus errores y de que se impone una total revisión de sus métodos de trabajo, a fín de que, debidamente "cernidos" y estudiados ponderativamente por los técnicos, puedan obtener no solo un aumento en sus producciones, sino tambien un considerable ahorro de esfuerzos y trabajos.

En este sentido es notablemente merítisima la labor que viene realizando la Comisión Nacional de Productividad Industrial en colaboración con la Delegación Nacional de Sindicatos, al ir difundiendo por todo el ámbito de la Nación, por medio de cursillos, conferencias y exposición de temas de caracter eminentemente práctico, el contenido de la perfección de los métodos de trabajo en la industria, desde los basados en el estudio de movimientos y tiempos de trabajo, con la correspondiente distribución de los elementos e instalaciones para reducir costes, hasta el adecuado manejo del transporte de materiales. No obstante lo expuesto y teniendo en consideración la gran importancia que el concimiento de tales métodos de perfección puede significar para la intensificación de nuestra producción, creemos deben de instalarse, por lo menos --y por ahora-- en Madrid, Barcelona y Bilbao, centros de enseñanza para dotar a nuestra industria de técnicos en cuficiente número con la competencia necesaria para que inicien la puesta en marcha de los nuevos métodos de racionalización del trabajo, desterrando de nuestras fábricas los sistemas caducos y de bajo rendimiento.

CONDICIONES DE TRABAJO DEL OBRERO

Intimamente ligado con los sistemas racionales de producción intensiva, existe otro factor importante que repercute en la capacidad de rendimiento del obrero, cual es el relativo a las condiciones en que se desenvuelve en su trabajo en la fábrica o taller. Está comprobado que el obrero rinde más si realiza su trabajo en un ambiente agradable de espacio, luz, ventilación, limpieza, orden, pulcritud, etc., todo lo cual contribuye a crear un clima de bienestar que le ayuda a encontrar en su trabajo una satisfacción, entregándose a él con plenitud de facultades y haciendo más productivo su esfuerzo.

¡Qué fundamental es este factor y qué poca importancia suele dársele, sobre todo en la pequeña industria!

He aquí una de las grandes labores a realizar, educando a patronos y obreros, organizando cursillos y propaganda de toda clase sobre higiene, comodidad y seguridad en el trabajo.

CONDICIONES DE VIDA DEL TRABAJADOR

Es evidente que las condiciones en que se desenvuelve la vida del obrero fuera de la fábrica repercuten en su estado de ánimo y, por lo tant

to, en su vida profesional.

La carestía de la vida y la falta de viviendas acordes con sus posibilidades, hace que el obrero tenga que vivir con frecuencia en un hacinamiento lamentable.

Si el obrero que sale de su trabajo, después de una jornada agotadora, no encuentra la satisfacción del hogar, se aparta de él y de la vida de familia y acaba en la taberna, arruinando su salud y mermando sus facultades y capacidad productiva.

Digna de las mayores alabanzas es la labor que a este respecto está realizando en nuestra provincia el Patronato de la Construcción "Francisco Franco" y la "Obra Sindical del Hogar", que en pocos años han logrado construir un elevado número de viviendas de tipo individual, perfectamente higiénicas y dotadas de amplios patios destinados a huertas y corrales, con el enorme valor psicológico social de que sus habitantes son propietarios y no inquilinos.

LEGISLACION LABORAL

En los años que precedieron anuestra Cruzada, existia una incipiente legislación laboral, prevaleciendo en la práctica el principio de la libre contratación. Esta libertad absoluta de contratación, que quizá en otro ambiente moral pudiera ser beneficiosa para la industria, como sucede, por ejemplo, en los Estados Unidos, no podía mantenerse en una sociedad corrompida como la de aquella época, en que tal libertad podía ser el arma para la explotación del trabajador, por lo que uno de los primeros problemas que tuvo que enfrentarse nuestro actual Gobierno, fué la de promulgar una legislación de trabajo adecuedo y justo, dictando las oportunas medidas protectoras del trabajador y estableciendo, por sectores industriales, salarios con tope mínimo.

Este intento legislativo de encauzar las relaciones entre patronos y obreros a traves de dichos salarios mínimos, aunque justo es reconocer que cercenaron por completo las posibles situaciones de injusticia a que antes nos hemos referido, tienen, a nuestro juicio, un grave inconveniente, cual es la consecuencia de baja producción en los obreros menos diligentes, con grave perjuicio para la economía nacional y perniciosa eejemplo para los trabajadores de rendimiento normal. Este inconveniente sabemos que va a ser prontamente afrontado por el Gobierno y que sobre el mismo está trabajando arduamente la Delegación Nacional de Sindicatos, estudiando las posibilidades de establecer un sistema de primas a la producción, bien con caracter individual o colectivo, sin merma de la calidad de los productos. El problema es complejísimo y, por tanto, todos sus variados factores han de ser ponderados con el mayor detalle, al objeto de poder conseguir unas normas laborales que sean altamente beneficiosas tanto para los trabajadores como para el desarrollo económico de las empresas y coadyuven poderosamente a elevar el nivel de productividad en nuestras industrias.

SEGUROS SOCIALES

En España se ha dado un avance extraordinario en este sentido proporcionando al obrero una tranquilidad y confianza en su porvenir y en el de su familia, que influye notoriamente en su estado de ánimo, indispensable tambien para que se entregue de lleno a su trabajo, libre de las preocupaciones que antaño le proporcionaban los accidentes y las enfermedades.

Sin embargo, pasado el periodo experimental, se hace preciso estudiar un reajuste de todos los seguros existentes, pues su funcionamiento es algu defectuoso; no satisfacen plenamente las necesidades del obrero y resultan caros y complicados para los empresarios, especialmente

para la pequeña industria, típica en nuestra provincia, que no están preparadas para soportar una organización administrativa tan compleja. Conviene, pues, estudiar una simplificación racional de toda la legislación de seguros sociales, suprimiendo burocracia innecesaria y mejorando al mismo tiempo los servicios hoy existentes.

Nos permitimos tratar, aunque sea someramente, las tituladas obligaciones sociales, tema actualmente muy debatido, por considerarlo enexo y en relación con la productividad, tanto particular de cada empresa como nacional.

Teniendo en cuenta que un estudio detallado de dichas obligaciones sociales sería muy complejo y extenso, enfocaremos, simplemente, el asunto desde el punto de vista general, sin entrar en detalles particulares, punto de vista susceptible de discusión y todo ello con el ánimo de que dicha seguridad social repercuta más eficazmente, si es posible, en los afectados por ella.

Las obligaciones sociales actualmente instituídas oficialmente en España, son muchas veces desvirtuadas de su verdadero valor, ya absoluto o relativo, sobre todo cuando se pretende discernir quién, en realidad, paga el costo de esta seguridad social. Sin entrar en disquisiciones sobre tal problema y para distinguir la importancia de ese costo sobre los salarios realmente percibidos por los productores, conviene distinguir dentro de lo que cada empresa paga por cada trabajador, las siguientes partes:

a).- El jornal base y reglamentado por el Ministerio del Trabajo, de acuerdo con las características industriales o agrícolas de cada zona de España.

b).- Los incrementos voluntarios de la empresa en órden a méritos individuales de cada operario en particular.

c).- Las percepciones que recibe el obrero directamente, como domingos, fiestas no recuperables, pagas extraordinarias, pluses obligatorios de carestía de vida, plus de cargas familiares, etc.

d).- Los pagos que ejecuta la empresa no percibidos por el obrero, como subsidios, seguros, mutualidades, etc.

Normalmente el coeficiente de cargas sociales se determina dividiendo la suma de los apartados c) y d) por la de jornales base, llegando así a un coeficiente sobre la mano de obra que, variante según el tipo de industria, alcanza, por ejemplo en la industria sidero-metalúrgica, a un 130 por ciento. Ahora bien, para la relación de este costo de empresa por cargas sociales con las percepciones que efectivamente recibe el obrero, teniendo en cuenta que lo comprendido en los apartados a), b) y c), lo percibe este directamente, nos queda solo el apartado d) el cual es recibido por las Organizaciones sociales, con disminución de lo que eventualmente pudiera darse al productor por parte de la empresa. Veamos cual es el valor de esa disminución.

Las obligaciones sociales y su porcentaje sobre el jornal base instituído --refiriéndonos a la citada industria sidero-metalúrgica, aunque creemos que las conclusiones que se deriven son aplicables al resto de las industrias-- son:

Cuota sindical	1%	Por jornal base, hecho efectivo por la empresa
Seguro de enfermedad	7%	
Subsidio de vejz	3%	
Mutualidades	8%	
Seguro de accidentes	7%	
Subsidio familiar	4%	
T O T A L	30%	de los jornales base, incluído el domingo.

Si tenemos en cuenta que a los obreros se les descuenta para los citados fines, un 10'5 en total, vemos que el tanto por ciento sobre el

jornal base que no recibe el obrero, es del 40'5%. Si consideramos que el resto hasta el 130%, lo percibe el operario de una u otra forma, según hemos indicado, y que, por tanto, podríamos definir en términos medios como un jornal base supletorio y obligatorio, si ese 40'5% cuyo importe, sin gravar a la empersa, pudiera ir a engrosar las percepciones semanales del trabajador, es excesivo o nó.

En principio parece que ese "costo diario para el productor", es un poco excesivo para las percepciones que, en caso de enfermedad, recibe el obrero, y creemos, a nuestro juicio, que gran parte de su cuantía se destina a gastos administrativos, sin que revierta nuevamente en el trabajador. Para evitar este mal que creemos derivado de la total centralización de los seguros sociales y considerando que su más grave inconveniente puede radicar en una deficiente administración y organización muy complicada para hallarse centralizada, proponemos los siguiente:

a).- Descentralizar los seguros, con todas las ventajas administrativas inherentes a la misma, llegando a organizarlos provincial e independientemente, e incluso, facultando a las empresas de un cierto número de obreros a organizar los servicios por su parte, al menos parcialmente. Ello traería como consecuencia una mayor efectividad en los servicios, un mejor control de los mismos y, tambien, un aumento de la cuantía de las percepciones recibidas en caso de necesidad por el trabajador o, en su caso, una disminución en los porcentajes a pagar.

b).- Proponemos, asimismo, que la administración sindical se lleve provincialmente, pues tal medida aumentaría considerablemente la efectividad de esta Organización, pudiendo ser más reales las percepciones y servicios que los afiliados reciban, derivados del mejor conocimiento de los problemas que una administración provincial traería consigo.

c).- La creación de un seguro contra el paro forzoso.

d).- Que aun conservandose la actual administración de los seguros sociales, a fin de dar mayor efectividada a los mismos, se efectué y se lleve un control más riguroso, como, asimismo, de las percepciones de los obreros no justificadas por una necesidad.

e).- Creemos conveniente la simplificación del trámite de relación entre las empresas y el Instituto Nacional de Previsión, que requiere la existencia de personal dedicado exclusivamente a tal cometido, con grave perjuicio para las empresas, sobre todo para las modestas.

Como finales, consideramos que la existencia de los seguros sociales, dentro de los límites tolerados por la economía nacional e individual de las empresas, es sumamente interesante en cuanto a la productividad se refiere, pues evidente que un obrero rendirá más si se sabe atendido en caso de enfermedad, accidente, etc., es decir, si se destierran de él las preocupaciones en tal aspecto; preocupaciones que presentándose en cualquier momento pueden disminuir su moral, el ritmo de su trabajo y, en consecuencia, el ambiente "particular" de cada uno para producir más.

En resumen, el trabajador necesita de esas garantías sociales por su dignidad como ser humano y como correspondencia a su constante aportación en el engrandeciemiento económico de la Patria.

C O N C L U S I O N E S

Por todo lo expuesto, creemos que como base positiva para la elevación del grado de productividad en nuestras industrias y, por ende, conseguir un aumento en nuestrasriquezas y bienes de consumo, con el natural acrecentamiento del poder adquisitivo del salario, es imprescindible impulsar y llevar a la práctica lo siguiente:

1.- Incrementar con el mayor celo los centros de enseñanza laboral, a fin de capacitar a nuestros obreros en las distintas especialidades de la industria, a cuyo objeto solicitamos el mas decidido apoyo

de los Organismos estatales y Entidades provinciales.

2.- Solicitar de los Poderes Públicos sean dictadas las correspondientes disposiciones legislativas, protectoras de la industria, dando el maximun de facilidades para la importación de utillaje del extranjero.

3.- Que se dote a los centros de enseñanza laboral, por lo menos a los de Madrid, Barcelona y Bilbao, de profesores especialistas en los sistemas modernos de racionalización del trabajo, al objeto de que vayan formando técnicos en dicha materia y coadyuven eficazmente a elevar el nivel de vida y de producción.

4.- Que se faculte expresamente y se lleve a la práctica con el máximo rigor, para que las Inspecciones Provinciales de Trabajo comprueben las condiciones de instalación de las fábricas y talleres, llegando, inclusive al cierre definitivo de todas aquellas que no reunan las debidas condiciones de salubridad, amplitud y orden.

5.- Que siguiendo el alto ejemplo del Patronato de la Construcción "Francisco Franco" y de la "Obra Sindical del Hogar", se inicie e intensifique la creación de viviendas modestas en todos los pueblos de la provincia, principalmente en los núcleos industriales, con la decidida colaboración económica de los Organismos Provinciales y Locales.

6.- Activar ante el Ministerio de Trabajo y Delegación Nacionald e Sindicatos, la más pronta resolución y adaptación de una reforma en la legislación laboral, creando primas al rendimiento del trabajo, como base sustancial para crear un permanente estímulo en el productor, elevando, al propio tiempo, su nivel de vida.

7.- Descentralización de los seguros sociales, con facultad potestativa de poder organizarlos provincialmente e, incluso, facultar a las grandes empresas para poder desarrollarlos individualmente siempre bajo la más severa inspección del Estado y de la Organización Sindical.

8.- Creación de un seguro contra el paro forzoso, al objeto de garantizar al productor su subsistencia ante un cese en el trabajo de caracter involuntario.

9.- Simplificación de los trámites burocráticos entre las empresas y el Instituto Nacional de Previsión, al objeto de no entorpecer con exceso de documentos el debido desenvolvimiento de las empresas sobre todo en las pequeñas que constituyen el nucleo principal de toda la industria.

Pamplona, marzo de 1.954

LA COMISION DE ESTUDIO

Presidente: Don Jesus Echarte Latasa, Ingeniero Metalurgico y Jefe del Sindicato Provincial del Metal, de Navarra.

Vocal : Don Luis Doria Esparza, Ingeniero Industrial.

" : Don Rogelio Cogeces Goñi, Presidente de la Sección Social del Sindicato Provincial de Banca y Bolsa, de Navarra.

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL PROVINCIAL

P O N E N C I A I V

"ESTUDIO ECONOMICO DE LOS PROBLEMAS DE LA VINICULTURA EN NAVARRA"

La vitivinicultura navarra es de una rama de la producción agrícola que en los últimos años ha alcanzado cifras de verdadera consideración, tanto en la extensión dedicada al cultivo de la vid como por el valor de las instalaciones dedicadas a la vinificación y transformación de los subproductos de la vid, pudiendo afirmarse que dentro de la provincia el ciclo de transformación es completo, puesto que contamos con bodegas con capacidad suficiente para recoger en ellas nuestra s posibilidades de cosecha actual: 63 Cooperativas; 543 de Cosecheros y 31 de criadores-exportadores; 31 fábricas de alcohol con capacidad de producción anual de dos millones y medio de litros de alcohol rectificado; 20 destiladoras, más 3 fábricas de vinagre con producción superior a 600.000 litros anuales.

Los capitales invertidos en estas industrias de elaboración y destilación, exceden, en mucho, de los 300 millones de pesetas, al canzando, por otra parte, la superficie plantada de viña a las ---- 37.000 hectareas.

Falta unicamente la ultima transformación de que es susceptible la vid, o sea la obtención de ácido tartárico con la base del tartrato de cal que ya obtienen nuestras alcoholeras por tratamiento del orujo de uva.

Toda esta rama económica ofrece un particular problema de la misma complejidad que los de ámbito naviona l, por lo que, mayor claridad, procedemos a encuadrarlos en los siguientes grupos:

1.- Producción
2.- Elaboración
3.- Comercio y circulación
4 Represión de fraudes.

PRODUCCION- ORDENACION Y LIMITACION DE PLANTACIONES

Procede una reglamentación de nuesvas plantaciones de viña, en nuestra opinión y presidiendo el criterio restrictivo en todos los terrenos y prohibiendo este cultivo en aquellos cuyas características sean indudablemente aptas para la obtención de otros productos agrícolas de más interés nacional.

Concretamente este criterio debe de plasmarse en la negativa más absoluta de conceder autorizaciones para el cultivo de la vid en terrenos de regadío con agua suficiente, biensea de riego de pie o con agua elevada.

En regadíos que sean eventuales, con escasez de agua, clima seco y terrenos de mala calidad, podrán proponerse a la Dirección General de Agricultores, plantaciones de viñedo cuando no resulten reproductivas otras plantaciones arborescentes o cultivos permanentes de mayor interés.

En secano, excepcionalmente y en terrenos cuyas caracterísiticas no permitan otros cultivos, previo informe de la Jefatura Agronómica Provincial correspondiente, podrán autorizarse nuevas plantaciones

La producción de uva en Navarra está en proporción con la producción nacional y contribuye a la cifra de superproducción que actualmente se experimenta en esta rama, por ello consideramos como medida muy acertada las disposiciones del Ministerio de Agricultura dictadas ultimamente sobre primas y reservas de trigo y algodón a los cultivos en terrenos dedicados actualmente al viñedo, aunque consideramos de evidente necesidad que tales beneficios se hagan extensivos a los descepes de superficie hasta de media hectarea.

Reguladas las plantaciones como se cita en el apartado anterior procede dejar absolutamente libre el comercio de uvas y derivados para que se llegue a la regulación automática de precios y producciones obtenidas en plantaciones realizadas en tierras aptas, según se especificó.

E L A B O R A C I O N

De interes primordial para nuestra provincia es el alcanzar, mediante unas perfectas elaboraciones, caldos de calidad tal que los distingan los consumidores de todos los mercados, tanto nacionales como extranjeros. En realidad, en esta fase se fundamenta la solución de nuestros pueblos y problemas, pues geográficamente nuestra situación es excelente para llegar a una realización remuneradora de nuestras cosechas.

Podemos subdividir la producción de Navarra en dos zonas: Montaña y Ribera y aún dentro de las mismas, existen producciones de muy diferentes características, todas ellas susceptibles de ser mejoradas y a ello debe llegarse para poder competir ventajosamente con nuestras vecinas Aragón y Rioja, principalmente, concurrentes a nuestros mercados, que pudiéramos llamar naturales y que son los mayores consumidores de España.

Manteniéndose todas las actuales prohibiciones previstas en el artículo 9 del Estatuto del Vino, cuales son la adición de agua al mosto o vino, empleo de materias colorantes, uso de ácido sulfúrico, adición de azucar glucosa, adición de antisépticos, antifermentos, sales, esencias, jarabes, jugos de arropes, no procedentes de uva y otros más que se detallan en el referido artículo. Debe de vigorizarse el sistema de vigilancia, incluso en forma colectiva por los mismos elaboradores, hasta llegar a la convinción de todos de que unicamente por calidad del producto podremos obtener resultados satisfactorios en los mercados. La perfección de las fermentaciones, debe de conseguirse mediante la reducción del número de instalaciones, haciendo pocas bodegas, pero de gran capacidad y racionalmente montadas.

Este reducido número de centros de elaboración permitiría un control efectivo y eficaz de las graduaciones y todo cuanto se refiera a la mejora de características de lo que debemos considerar mostos tipos o genuinos.

A estos efectos, nos permitimos proponer que previa experiencia de los vinos que más aceptación tienen en los mercados nacionales y extranjeros, se divulgará entre los elaboradores las características de los mismos, a fín de que al realizarse las elaboraciones los tuvieran siempre presentes y se llegara paulatinamente a la unificación que propugnamos.

COMERCIO Y CIRCULACION

Independientemente de las circunstancias transitorias de caracter general que en los momentos actuales concurren, haciendo crítica la situación del negocio vitivinícola y sobre las cuales creemos innecesario centrar nuestras conclusiones, ya que para mitigar la gravedad de la situación se han dictado diversas medidas cuya aplicación se es-

tá llevando a cabo, existen otros males de caracter endémico a los que forzosamente se habrá de poner remedio. En primer lugar hemos de considerar el estiramiento de cosechas mediante el agado y otras prácticas tan punibles como ésta. Es tan generalizada esta práctica, que hoy, sin temor a error de ninguna clase, podemos cifrarla en mas de dos millones de hectólitros, es decir, en el mejor de los casos, el agua que se vierte al vino equivale a la cantidad que de éste se destina a la destilación de alcohol. No es, pues, de extrañar que nuestra mayor ambición sea la de lograr la desaparición de este fraude, pues nada conseguiriamos con limitar las viñas y hasta mejorar la calidad de los mostos, si ésto ha de servir para una mayor admisión de agua en los caldos.

En la actualidad se está estudiando una reforma del Estatuto del vino y nuestra primera propuesta es la de qué la Ponencia conjunta del Ministerio de Agricultura y del Sindicato Nacional de la Vid, que tienen en estudio esta reforma, den a la misma el caracter de urgencia y que se promulgue, para su cumplimiento, con la mayor rapidez.

No debe consentirse la venta de vino de graduación inferior a los 12 grados en el ámbito nacional.

El Ministerio de Comercio debe de conseguir en la redacción de los tratados comerciales, que puedan ser exportados vinos de graduación natural, pero nunca inferior a los referidos 12 grados, y en aquellos paises donde las graduaciones de vinos superiores a 13 grados, se hallen gravadas con aranceles altos, que sean reducidos al mismo tipo que para estos vinos de graduación inferior se hallan vigentes en la actualidad, procurando que los contingentes de exportación de vinos que se concierten con cada pais, tengan la mayor amplitud posible.

La circulación de vinos en el interior, deberá realizarse con las garantias y requisitos que fija el Estatuto del Vino.

En materia de impuestos, tambien se ha vulnerado lo preceptuado en el Estatuto del Vino y en los actuales momentos se hacen más ostensibles las arbitrariedades cometidas, pues existen municipios que tienen impuestos equivalentes al 70% del valor de la mercancia de origen.

En nuestra opinión debiera llegarse a la aplicación del impuesto sobre el valor de la mercancía, pero en modo alguno, cualquiera que sea el sistema de aplicación, el conjunto de impuestos debe de exceder del 0 0'30 ptas. por litro, refiriéndose, como es natural, exclusivamente a los vinos comunes o corrientes.

REPRESION DEL FRAUDE

Hallándosé previstos, en la mayoría de sus aspectos, los fraudes que se practican con el vino o pueden llevarse a la práctica en la elaboración, crianza y comercio del mismo, así como las sanciones anejas a su represión; pero la multitud de la industria de esta rama de nuestra economía, hace insuficiente el sistema actual, por lo que respecta al personal encargado de esta vigilancia. Procede en nuestra opinión, que además del personal de defensa contra fraudes, establecido por el Estatuto del vino, se encomiende al Sindicato de la Vid, Cámaras Oficiales Sindicales Agrarias y Consejos Reguladores con denominación de origen, para que, siempre en estrecha colaboración con su respectiva Jefatura Agronómica, puedan practicar, mediante los delegados que estimen oportuno nombrar, la vigilancia y la instrucción de los expedientes que, en su caso, procedan, velando porque se destierren definitivamente las prácticas ilícitas y, en los casos que procediere, por la sanción correspondiente de los culpables.

A estos efectos de sanción y para mayor agilidad y, por tanto, efectividad de las medidas de represión, estimamos que debe de facultarse a las Jefaturas Agronómicas Provinciales, con mayor amplitud que lo están en la actualidad, tanto para cuantía de las sanciones como para la rapidez y tramitación de los expedientes que se incoen, los que, en nues-

tra opinión, una vez probado el fraude, deben de tener carácter perentorio y urgente.

C O N C L U S I O N E S

1.- No debe de autorizarse ninguna plantación de vid en terrenos de regadío, a no ser en los de ínfima calidad y de clima seco, con escasez de agua, siempre y cuando no sean susceptibles de otras plantaciones o cultivos de interes nacional.

2.- Tampoco deben de ser autorizadas las plantaciones en terrenos de secano, a no ser que por sus peculiares características no permitan otra clase de cultivo.

3.- Consideramos como muy acertadas y de la mayor transcendencia para regular la producción y comercio de la vinicultura, las disposiciones dictadas por el Gobierno primando y concediendo los beneficios de reserva de trigo a los agricultores que procedan a descepar sus viñedos. Ello no obstante, sería en sumo agrado conveniente que tales beneficios se hagan extensivos a las fincas hasta con media hectarea de superficie.

4.- Unificación de las caracteristicas de los caldos navarros, a fin de poder conseguir una calidad "tipo" netamente navarro.

5.- Prohibición absoluta, de caracter nacional, de venta de vinos inferior a 12 grados, debiéndo verificarse la circulación de vinos con el cumplimiento más estricto de las garantias y requisitos que determina el Estatuto del Vino.

6.- En todas las poblaciones superiores a 5.000 habitantes y para garantizar la pureza de los vinos que se consuman fuera de los establecimientos de venta, que se exija que el embotellamiento sea provisto con tapón o precinto en el que conste claramente la graduación del vino y el nombre o razón social del vendedor.

7.- Que el total de los impuestos que actualmente gravan al vino corriente o común, no sea superior a 0'30 ptas. por litro, a fín de evitar el encarecimiento del producto y facilitar su mayr consumo.

8.- Reforzar los servicios de vigilancia contra fraudes, encomendando a los Sindicatos de la Vid, Cámaras Oficiales Sindicales Agrarias y Consejos Reguladores con denominación de origen, para que, en colaboración con la respectiva Jefatura Agronómica, puedan nombrar los delegados o vigilantes que estimen oportunos, a fin de coadyuvar efizcazmente en la persecución y castigo de cuantos infrinjan las disposiciones contenidas en el Estatuto del Vino sobre adulteraciones y mezclas ilícitas, facultando a tal efecto, a dichas Jefaturas Agronómicas para que puedan imponer fuertes sanciones económicas, dando caracter de urgencia a la tramitación de los expedientes que se incoen por tales causas.

Pamplona, marzo de 1.954

LA COMISION DE ESTUDIO

Presidente: Don José Miguel Unzu Legaz, Jefe del Sindicato Provincial de la Vid, Cervezas y Bebidas, de Navarra.
Vocal : Don Julio San Gil Arbonies, Gerente de la Unión Territorial de Cooperativas del Campo.
" : Don Antonio Martinez Pardo, Jefe del Ciclo de Producción del Sindicato de la Vid de Navarra.
Asesor Técnico : Don Antonio Mauleon Aroza, Ingeniero Agrónomo.

----------o----------

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL PROVINCIAL

P O N E N C I A I I I

"INDUSTRIALIZACION DEL CAMPO NAVARRO"

La evoclución económica del mundo obliga a nuestro País, saliendo de los viejos moldes de una economía predominantemente rural, a acelerar su industrialización en todos sus aspectos; pero salvando los valores morales, evitando la proletarización, la injusticia a que ha conducido este proceso económico en otros países. Evitar la deshumanización del capital como instrumento de producción, colaborador necesario, no enemigo del productor, como los conciben las economías liberales, de un modo hostil, llegando en esta hostilidad hasta perturbar la producción y destruir la paz social.

En el campo agrícola mucho se ha realizado estos últimos tiempos, pero muchísimo más es lo que España exige perentoriamente.

La Organización Sindical cuanta con dos instituciones fundamentales: la Hermandad, conjunción asistencial, social, de vigilancia y amparo para evitar toda desviación del espíritu informante de nuestro Movimiento, y la vieja Organización Cooperativa, hoy renovada y vigorizada, que, agrupando pequeñas economías campesinas, va creando la empresa al servicio de los propios productores, facilita la industrialización, hace posible ésta sin necesidad del instrumento directo del capitalismo, la sociedad anónima tan próspera en otras latitudes. A estas organizaciones fundamentales ofrece nuestro Sindicalismo Nacional sus servicios económicos y asistenciales. Y con toda esta red se va acelerando la transformación de nuestra economía rural, sin menoscabo de las características esenciales de nuestro pueblo.

No es posible desconocer que si en el campo de la producción la colaboración de los elementos que la integran puede realizarse por la convivencia y el interés común, no sucede lo mismo en cuanto el producto de la empresa pasa a otros ciclos de transformación y distribución. No basta produvir bien y economicamente; es necesario pasar de productor a materia prima envilecida, al primer plano de la relación directa con el consumo, dominando el ciclo de transformación. Industrialización y organización comercial, son las dos metas que necesita controlar el agro para que su economía adquiera la debida solidez, en beneficio del productor y del consumidor.

Pasando una rápida mirada sobre las realidades de nuestra agricultura y sus posibilidades, en un futuro próximo, expondremos nuestros puntos de vista de forma concreta, realista y refiriéndonos principalmente a los problemas de nuestra región como parte integrante del todo español.

España es un país de suelo pobre y clima extremo, en el que, salvo las zonas literales y los valles de Andalucía, el resto presenta características de verdadero desierto.

En Navarra concretamente, si bien podemos distinguir sus zonas norte y media, dotadas de un suelo de aceptable fertilidad y favorables condiciones climáticas, gracias a las lluvias que llegan del vecino cantábrico, el resto, la gran Mancha del Sur, presenta caracteres tan extremos que, según expresión gráfica del ilustre Geógrafo Sr. Hernández Pacheco, al visitar nuestra Bardenas dijo: "con fotografias de aquí me atrevo a dar una conferencia en París, a las Sociedades africanas, sobre el Sahara".

Sólo el agua es capaz, al igual que sucede en los oasis del desierto, de fertilizar esos campos, pero fertilizarlos a un extremo casi mediterráneo. Así se han ido introduciendo en los regadíos de nuestra Ribera, plantas de clima cálido, como el algodón, tabaco, arroz y ricino. Plantas que nos indican un camino de posibilidades agrícolas y de posible industrialización del campo mediante su cultivo y el de otras plantas de condiciones climáticas parecidas que doten a la pequeña industria rural de materias primas.

La primera etapa para una industrialización es obtener materias primas de fácil transformación por medio de la pequeña industria rural, y capaces de ser absorbidos por el mercado consumidor dando trabajo al productor agrícola principalmente en las épocas de paro estacional.

Preparar el suelo para la obtención de estas materias primas, implantación de nuevos regadíos, es el primer paso y el más importante, debiendo ir acompañado de introducción de nuevos cultivos que eviten el exceso de producción que las plantas actualmente cultivadas en regadío experimentarían al ampliar desmesuradamente su área de cultivo, y que sirvan de base para la creación de industrias rurales. Este aspecto del problema, la creación de nuevos regadíos, tan acertadamente fomentada por las ayudas de Colonización, Crédito Agrícola y disposiciones sobre reserva de productos, necesita un mayor apoyo, pues cada vez el esfuerzo necesario para estas obras es mayor y solo el estímulo económico puede acelerar la iniciativa privada individual o sindical, única capaz de afrontar todo el problema, sin por ello menoscabar el esfuerzo del Estado que debe concentrarse sobre las grandes zonas regables, allí donde la iniciativa del agricultor no puede alcanzar por el volumen del desmesurado esfuerzo económico necesario. Este apoyo puede obtenerse primando el aumento de producción obtenido con la transformación durante un determinado periodo, de modo parecido a lo dispuesto en materia de reservas, medio más eficaz y justo que el de subvenciones y ayudas sobre todo si va combinado con créditos fáciles, pues guarda relación con el aspecto económico productivo de la obra.

Mecanización más intensa del campo a fin de rebajar el coste de producción y poder así proporcionar a la pequeña industria rural materias primas a precios de coste adecuados a la situación de los mercados.

Organización cooperativa de los productores en el seno de la Organización sindical, para montar las nuevas industrias rurales que el campo necesita.

Concretándonos a los problemas más acuciantes en el momento actual, pasaremos revista a los mismos.

Coordinación de la producción vinícola, ya en gran parte industrializada, en régimen cooperativo em nuestra provincia, abordando el segundo escalón que permita la tipificación de vinos, creación de marcas y apertura de mercados a nuestros caldos que hoy adolecen de defectos de elaboración y falta de presentación.

Con el proyecto presentado por la Cooperativa Navarra de Productores de Leche, recientemente aprobada por los Ministerios de la Gobernación y Agricultura, para la construcción de la Central Lechera de Pamplona, en el que se prevee la industrialización de la leche sobrante, después de abastecido el consumo, se ha dado el primer paso hacia la industrialización de laleche, haciendo posible el incremento de la producción que debe extenderse a las zonas de regadío en las que el peso vivo por Ha. es bajísimo, con detrimento de la producción propia agrícola, por la falta de abonos orgánicos.

El nuevo cultivo del arroz abre grandes posibilidades agrícolas en zonas hoy totalmente estériles y puede servir de base a una industria de preparación del arroz mediante secaderos y molinos arroceros, que los propios cultivadores deben instalar para poder evitar la intervención de capital ajeno al agro.

En el cultivo cereal, el más importante de la provincia, solamente cabe un aumento de la produccion mediante un mejor sistema de cul-

tivo, empleo de variedades de gran rendimiento, etc., así como una mayor elasticidad de contratación siempre bajo el control regulador del Servicio Nacional del Trigo, sin que, dado el volumen de la industria harinera de Navarra, quepa hoy por hoy, hacer nada en la industrialización.

Algo parecido puede decirse de la remolacha azucarera, aun cuando, dado el estado de la industria nacional con fabricas en su mayoría anticuadas, de gran gasto de transformación y poco rendimiento útil, lo que obliga a márgenes industriales muy elevados, no debe perderse de vista la posibilidad de poder montar alguna azucarera moderna, en régimen cooperativo que abarate la producción y haga llegar a mano de los agricultores el beneficio de la transformación, sirviendo de freno al gran capital, para obligarle a reducir sus beneficios, en bien del productor de la materia prima y del consumidor.

Otros cultivos de regadío, de tipo hortícola en explotaciones más o menos intensivas, pueden ser objeto de pequeñas industrias en el campo que, agrupadas a efectos comerciales, podrían ir transformando nuestra economía. Un intento se está realizando por la industria conservera, una de las más difíciles, si no técnicamente, sí comercialmente.

El cáñamo, el lino y el ricino van adquiriendo carta de naturaleza y, antes de que el problema sea insoluble, sería conveniente estudiar el modo de establecer centros de enriado de fibras y fábricas de extracción de aceite.

La organización comercial para la colocación directa de productos, frutos, tubérculos, granos, etc. es esencial para la revalorización de estos, evitando los abusos derivados de la necesidad de venta de los pequeños productores, estabilizando los precios, regularizándolos y abaratando, al mismo tiempo, el suprimir márgenes comerciales, su precio en los mercados.

Resumiremos estas expuestas iniciativas, en las siguientes:

C O N C L U S I O N E S

1.- Fortalecer la organización cooperativa en el seno de las Hermandades Sindicales de Labradores y Ganaderos, como el mejor instrumento para la industrialización del campo.

2.- Estimular la creación de nuevos regadíos, formando Grupos Sindicales de Colonización, e intensificación de las ayudas subvencionadas y, sobre todo, primas a la producción.

3.- Facilitar la tramitación burocrática de los expedientes de concesión de aguas, solicitadas por los Grupos de Colonización.

4.- Acelerar por todos los medios, la realización de las obras, ya aprobadas, del Pantano de Garínoain y de la Acequia de Navarra, derivada del canal de las Bardenas.

5.- Estimular la concentración parcelaria que haga posible la mecanización del campo, favoreciendo el cultivo económico, solo posible en parcelas de cierta extensión. Facilitar maquinaria a precios asequibles a nuestra modesta economía agraria.

6.- Coordinar las industrias rurales de cada rama de la producción: vinos, aceite, etc., a fin de llegar directamente o mediante instalaciones de segundo grado, a una perfecta tipificación de productos, creación de marcas y aperturas de mercados.

7.- Fomentar la ganadería a fin de poder contar con el debido equilibrio agrícola ganadero, tan necesario a la explotación. Facilitar la transformación de los productos pecuarios: leche, lana, carne, etc., mediante industrias transformadoras locales o de zonas, y centrales de ventas.

8.- Prestar atención preferente a los nuevos cultivos introducidos, tales como el arroz, ricino, etc., o que se vayan introduciendo, para preparar los elementos de transformación necesarios, evitando que

las industrias rurales que puedan surgir, se alejen del ámbito agrícola, convirtiéndose en factores más o menos hostiles a los interesados de los productores.

9.- Ofrecer a los Organismos competentes una colaboración eficaz, para la experimentación y difusión de nuevos cultivos y semillas selectas, recabando la necesaria estimulación económica al labrador que las produzca, a fin de conseguir la necesaria difusión.

10.- Preparar a la Organización Sindical para que ejerza, a través de su red cooperativa, las funciones comerciales de venta de productos, suministro de materias primas necesarias para la agricultura, extremos estos en los que Navarra ha demostrado una preparación suficiente.

11.- Por lo que respecta a los cereales, es necesario llegar a una libertad comercial regulada, consiguiendo que el Servicio Nacional del Trigo sea un regulador, y no un acaparador, del mercado, cumpliendo el fín para el que fué creado, en vez de ser un monopolio que, al ejercerse sobre el trigo solamente, desvía la producción hacia los piensos, creando un desequilibrio económico, además de otras dificultades importantes aun cuando no fundamentales.

Para ello el S. N. T. único defensor eficaz del agricultor frente a la poderosa industria que, como hemos dicho más arriba, está en su totalidad en manos del capital ajeno al campo, deberá garantizar un precio mínimo de compra a todo agricultor y otro de venta a todo industrial que solicite trigo, dejando libertad comercial completa y gravando toda la harina que se produzca con una precinta al modo de impuesto fiscal, destinada a sostener este importantísimo organismo indispensable hoy, por no haber llevado a cabo el agricultor, en su día, la industrialización de sus cereales.

Pamplona, marzo de 1.954.

LA COMISION DE ESTUDIO

Presidente: Don Carmelo del Villar Callen, Presidente de la Cámara Oficial Sindical Agraria de Navarra.
Vocal : Don Fernando Mosso Goizueta, Perito Agrícola
Vocal : Don Luis Cerdán Modrego, Prohombre de la Hermandad de Labradores y Ganaderos de Buñuel.
Asesor técnico: Don Antonio Mauleon Aroza, Ingeniero Agrónomo.
Id : Don Francisco Uranga Galdeano, Ingeniero Agrónomo.

----------o----------

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL PROVINCIAL

P O N E N C I A V

"REPERCUSIONES ECONOMICAS DEL INCREMENTO DEL TURISMO Y DE LAS VIAS DE COMUNICACION EN NAVARRA"

EL TURISMO EN NAVARRA

El turismo en Navarra puede decirse que estaba inédito y el fesconocimiento de esta región por parte de nacionales y extranjeros era casi absoluto. De ahí las exclamaciones de sorpresa que escuchábamos cada vez que se establecía un primer contacto entre el viajero y la realidad de esta tierra sembrada dem monumentos, folklore, costumbres pintorescas y naturaleza extraña, varia e impresionante.

El nombre de Navarra va unido modernamente a todo lo heroico, desintersado y patriótico derivado de la Cruzada. Ello aireó su fama para estimular la simpatía de los adictos a el desdén de los enemigos. Entre esta polarización de sentimientos contradictorios, Navarra permanece ignorada en cuanto se refiere a su manera de ser, su historia, sus monumentos y su paisaje, que son, en conjunto, los que han hecho así su caracter, su idiosincrasia y su peculiarismo social. Todo empeño por descubrir a propios o extraños esta región virginea ha de encontrar justa correspondencia y no ha de defraudar ninguna empresa que se acometa.

Allá por el año 1.923, coincidiendo con el fomento del turismo nacional, hubo tambien aquí un pequeño brote de resurgimiento turístico al menos funcionó una Junta o Sindicato de Iniciativas que acometió la tarea de editar algunas guías y folletos de utilidad para el viajero. Pero esto es todo lo que de aquella epoca queda, ya que a partir de la caida del Dictadura nadie ha vuelto, hasta hace poco, a ocuparse de esta labor, interrumpida quizá por la inquietud política y social que todos hemos padecido.

Años atrás, ausente el extranjero, insuperadas las dificultades de transporte y alimentación, no es extraño que nadie pensara en el turismo como fuente, no solo de riqueza, sino tambien de mutua comprensión y conocimiento entre los pueblos. Los Organismos que durante la Dictadura comenzaron a preocuprase de esta s cuestiones, o desaparecieron con la República o llevaron una vida lánguida o inoperante. Después de la Cruzada, mal podiamos pensar en el turismo, por las razones antes apuntadas. La preocupación ha surgido repentina e inmediata, planteando una serie de problemas que, carentes de aquella experiencia que nos hubiera proporcionado la continuidad interrumpida, es posible que no se hayan abordado con precisión y serenidad suficientes, cayendo en los inconvenientes extremosos del diletantismo y la improvisación.

Las razones por las que el turismo no ha tenido gran impulso en Navarra no diferirán seguramente de lo acaecido en la mayor parte de las provincias españolas. Son, como hemos dicho, razones de tipo general, que en nada afectan a la posibilidad actual si se procede a un estudio detallado y previo de los servicios.

Téngase en cuenta que Navarra, por ser provincia fronteriza de fáciles accesos, está llamada tambien a representa un papel importantísimo en ese "turismo menudo", de calse media y popular, que se contenta con "pasar a España" en viaje corto de un día, todos, de la misma forma que aspiran a realizarlo los naturales de aquí, que aprovechan sábado y

domingo para vivir unas horas en las poblaciones francesas más próximas Biarritz, Hendaya, San Juan de L,,z o San Juan de Pie de Puerto, que constituyó antiguamente la sexta Merindad.

Hoy que sabemos que renace España con vigoroso impulso, quizá sea Navarra la primera provincia española en cuanto al esfuerzo pródigo en la restauración de monumentos artísticos e historícos, base muy importante para el atractivo turístico, pues la "Institución Principe de Viana" invierte al año varios millones de pesetas en esta empresa. Y así van surgiendo, incomparablemente hermosas las solemnes construcciones de Iranzu y Leyre, extraordinarios monumentos que no tiene igual, la maravilla del Castillo de Olite, palacio de Reyes, la arcaica y asombrosa joya de Ujué, junto con otros muchos hitos de la fé antigua que son todavia ignorados dela mayoría de la gente. Ahí está tambien Roncesvalles, escondido y recoleto en su quietud pirenaica, con uno de los más célebres santuarios de la Cristiandad, con su capilla románica del siglo XII y el sepulcro de Sancho el Fuerte, paladín de las Navas de Tolosa.

REPERCUSIONES ECONOMICAS

Desde el punto de vista económico, es sobradamente conocido que el turismo constituye una inagotable fuente de ingresos para el país o región que consiga atraerla. Para el primero representa una entrada de divisas muy necesarias para la economía y para contribuir a nivelar la balanza comercial. Para la región representa el que se distribuya ordenadamente la riqueza. Sería inutil tratar de determinar su volumen económico en cifras, pero si puede afirmarse que el incremento del turismo está en proporción directa con losinumerables beneficios que representa.

Todo cuanto se ha escrito acerca del turismo desde el punto de vista económico podía resumirse en lo siguiente: Para un pais o región no hay negocio tan productivo como vender artículos inagotables que sin requerir gastos de producción ni de sostenimiento --el paisaje, el sol, el clima, el arte, los recuerdos históricos e incluso las leyendas-- rinden beneficios siempre netos en cuantía extraordinaria. Es la razón por la que todos los paises se han percatado del mágico recurso financiero que supone el turismo y por ello fuerzan la propaganda para atraer tan caudalosa fuente de divisas.

Los pueblos que "exportan", se consideran con una balanza comercial sana y, por tanto, rica. El turismo es una "exportación invisible" que puede contribuir al sanneamiento de nuestra economía.

En efecto, el turismo ha sido para España, en estos últimos años, la mejor "exportación". No cabe la menor duda de que todo el que pasa deja siempre algo. En los desplazamientos necesita proveerse de carburante, de elementos de transporte, de alimentos, de recuerdos. Los belgas cuyo Comisario General es, al propio tiempo, Presidente Mundial del Turismo, reconocen que el 22% de las divisas extranjeras por razones turísticas, revierte a la hostelería; el 27% a los medios de transporte; el 16% al 20% a las diversiones y el resto a lo que podriamos llamar gastos personales.

No cabe, pues, duda, que ante la afluencia turística, mejora el transporte, se perfeccionan los alojamientos y existe una circulación de dinero en mayor cantidad, con la natural repercusión beneficiosa en la industria y en el comercio.

Expuesto lo que antecede, podemos resumir el esquema de la Ponencia, en el siguiente cuadro:

COMUNICACIONES
- Carretera
- Ferrocarril
- Avión

RED HOTELERA { Particular / Estatal

PROPAGANDA

COMUNICACIONES

Por carretera.- Su importancia.- Francia, Italia, Syiza, Alemania, Los Paises Bajos y Escandinavos inundan el mundo con el reclamo de sus bellezas, de su adelantada civilización y de los modernos medios que poseen para poner al alcance del visitante sus riquezas artí-sticas, paisajes, etc. etc. Mas no es suficiente el reclamo de esas bellezas y por ello, reconociéndolo así, se esmeran en incrementar las construcciones de autopistas. Solamente en los Estados Unidos se han construido muchos miles de kilometros, primordialmente para este fín turístico y para el incremento de los transportes por carretera. Y no es presumible que el cuantioso capital que en su construcción se ha invertido tenga la sola finalidad de mostrar al turista las bellezas naturales. La razón principal no es otra que el convencimiento de que el turismo no solo satisfará íntegro su importe, sino que reportará saneados beneficios.

A España, al compararla con otros paises, le favorecen dos grandes circunstancias: su propia personalidad de "tierra diferente" y su historia que, a fuerza de ser vieja, ha pasado y sufrido todas las vicisitudes de los antiguos tiempos, de los que se conservan varios relicarios.

Pero tambien le perjudican dos graves inferioridades: la falta de transportes específicamente turísticos y la ausencia de alojamientos confortables y capaces en la mayoría de las regiones y parajes alejados de los grandes núcleos de población.

LAS CARRETERAS DE NAVARRA

Es privilegiada la situación geográfica de Navarra para la atracción del turismo, tanto internacional como regional por carretera. La diversidad y contraste de los recorridos, la propia personalidad y variedad de los pueblos y villas que se atraviesan, forzosamente han de incitar la curiosidad del viajero tan pronto como sean conocidos.

Refiriendose a las denominadas radiales y, entre éstas, a las que partiendo del centro, o en combinación con éste, terminan en la frontera o en el límite de las capitales de provincia que la rodean, nos encontramos con que son vias de turismo las de Pamplona a Behovia por Mugaire; a Urugne por Vera de Bidasoa; a Sara por Echalar; al Puente internacional de Dancharinea, por Elizondo; a Baigorri, por Errazu y al Puente internacional de Arnegui, por Aoiz y Larrasoaña. Entre los segundos, las mas importantes son las de Pamplona a Zaragoza y Barcelona, a San Sebastian, Logroño, Vitoria y Soria.

La mayoria de las mismas se encuentran en buen estado y condiciones de tránsito pero distan mucho, quizá por la dificultad de su trazado de poder calificarlas de "autopistas". En ellas escasean las estaciones de servicio y faltan talleres de reparación.

Aún cuando Navarra se precia del estado de sus carreteras, es preciso adaptarlas al tráfico actual y al incremento que del mismo es probable esperar. Todo cuanto se gaste en la mejora de las carreteras tendrá sobrada compensación en los gastos que el turismo realiza por las zonas que atraviesa.

Se hace preciso, pues, mejorar las actuales carreteras y construir nuesvas vias deinterés turístico.

MEJORA DE CARRETERAS

El plan de mejora va realizándose por la Diputación Foral, aunque

con ritmo lento. A nuestro entender hay algunas obras de mejora cuya urgencia es evidente. Por citar los más importantes señalaremos:

Variante del Puerto de Azpiroz, en la carretera de Guipuzcoa.

Mejoramiento de los tramos y curvas peligrosas de Lecumberri a Atallo, en la misma carretera.

Variante de Alsasua, suprimiendo el paso a nivel y la travesía, en la ruta internacional Madrid-Paris.

Supresión de las travesías de los pueblos, desde Irurzun a Alsasua, en la carretera de Vitoria.

Supresión de las travesías de Tafalla, Villava y Valtierra.

Variantes de los tramos malos en las Bardenas, en la carretera de Zaragoza.

Variante de Estella, por Izarra, suprimiendo la travesía.

Variante de Urriza, en la carretera de Guipuzcoa.

Supresión de la travesía de Viana.

Otras variantes en Almándoz, Oronoz-Arrayoz, Peralta, Marcilla, Corella, Cintruenigo, etc. etc.

CONSTRUCCION DE NUEVAS CARRETERAS

En cuanto a la construcción de nuevas vías de interés turístico para facilitar la visita a las pintorescas zonas montañosas del Pirineo navarro, recordaremos que se halla en periodo de terminación la carretera de Uztárroz a Izalzu, que une las cabeceras de los valles de Salazar y Roncal y que, sin duda alguna, constituirá una de las de mayor rendimiento turístico.

Tambien está casi terminada la carretera de Garde a Ansó, en la zona montañosa de Roncal, muy pintoresca.

Otra carretera que está en estudio y ha decidido construir el valle de Salazar es la denominada del Irati, que unirá Ochagavía con el pantano de Irabia, atravesando el monte, magnífico en riqueza forestal, y terminando en Orbaiceta.

Asimismo hay una carretera que sería de enorme importancia para el turismo, cual es la de Zubiri a la frontera francesa, pues además de atravesar zonas de gran belleza, serviría para comunicar Pamplona con Francia, por el trayecto más corto. Para esta obra sería preciso mejorar el último tramo de camino y concluir unos cuatro kilometros que faltan para enlazar con la muga de Francia.

AUTOPISTA MADRID-IRUN, PASANDO POR PAMPLONA

Tal proyecto, aunque en los momentos actuales sea de la mayor importantia, a la vista del pueblo en el posible desarrollo de los planes económicos-estratégicos hispanos-americanos, no es original ni nuevo, pues siempre que hubo necesidad de estudiar tacnicamente el camino más corto entre Madrid y la frontera con Francia, se han enfocado los proyectos a través de Navarra, pasando por Pamplona, su capital.

Esta idea en el trazado de los proyectos de itinerario, coincide con el camino seguido por la mayoría de las invasiones que han penetrado en España desde la frontera con Francia, y, posteriormente, cuando se estudió un ferrocarril de tipo estratégico que uniera el Norte de Africa con Francia, se proyectó en 1.919 el Paris-Madrid pasando por Pamplona y atravesando la frontera por Alduides.

En este trazado, la distancia de Madrid a la frontera (Urteaga) es de ..... 440 kmts.

Mientras que en los ferrocarriles existentes esa distancia es de:

Madrid-Irun, por Torralba, Soria, Castejón, Pamplona, Alsasua .... 553 "

Madrid-Irun, por Somosierra (en construcción) y
Burgos ..... 570 kmts.
Madrid-Irun, por Venta de Baños y Burgos ..... 640 "

Claramente resulta el acortamiento del recorrido directo, con diferencias de 113, 130 y 200 kilómetros, respectivamente, en relación con los existentes.

En el año 1.928 se realizó un proyecto completo de autopista en entre Madrid-Irún, por el Ingeniero de Caminos Don Enrique Colás, cuyo trazado pasaba por las proximidades de Guadalajara, Almazán, Agreda, Fitero, Tafalla, Pamplona, Irún, con una distancia total de 400 kilométros.

La carretera actual Madrid, Aranda, Burgos, Alsasua, Tolosa, San Sebastian, Irún, tiene una longitud dé 490 kilómetros. Por lo tanto, solamente en economía de construcción se ahorrarían 90 kilómetros, más los subsiguientes gastos de conservación y desgaste de vehículos.

Un dato del mayor interés y que abona los motivos razonados de la construcción de la autopista a través de la región navarra, es el hecho de que las tres vertientes orográficas que han de salvarse en el recorrido por Burgos, quedarían reducidas dos mucho más suaves y, asimismo, la notable diferencia climática acortaría el número de días de cierre por nieve o hielo, de un promedio de 30 días por Burgos a 10 vía Pamplona.

En el trazado por estaúltima ciudad, de los 400 kilometros de recorrido entre Madrid e Irún, 140 discurren sobre suelo de Navarra, atravesando la pronvincia de extremo a extremo, ya que entra por Fitero y sale por las proximidades de Endarlaza.

Esta via de comunicación polarizaría a través de nuestra provincia todo el tráfico internacional entre San Sebast ian y Madrid, ya que con la autopista proyectada entre San Sebastian y el Aeropuerto de Fuenterrabía e Irún, quedarían ambas autopistas enlazadas en las proximidades de dicha última población y resultaría que la distancia entre San Sebastian y Madrid, por Irún y Pamplona, sería de 415 kilómetros, contra 470 que hoy tiene por Alsasua y Burgos, con la enorme ventaja de tiempo, no solamente por la menor distancia en kilómetros, sino, tambien, por la mayor velocidad obtenida en la autopista.

Pero, aparte de este interés nacional e internacional, tiene esta autopista para Navarra un interés propio que compensaría cuantos sacrificios tuvieran qué hacerse para conseguir la realización de este proyecto.

Es evidente que Navarra tiene planteado un problema de difícil, costosa, y, en definitiva, mala solución con la actual carretera entre Pamplona y San Sebastian. Esta carretera, por ser de primer orden (es la directa Irún-Barcelona), tiene que tener unas caracteristicas que se adapten al tráfico, cada vez más intenso, de automoviles y camiones, y si en la actualidad las instrucciones vigentes exigen un ancho de nueve metros y determinados radios de curvas y porcentajes de rampas, que hacen resulte una cosntrucción carísima, dada la topografía del terreno, el día de mañana ha de resultar incomparablemente mayor, al tener que ampliarla, ya que, indudablemente, dentro de unos años resultaría insuficiente, teniendo en cuenta la economía del transporte moderno que tiende hacia los camiones de 20 a mas toneladas, con trenes de remolque con un solo tractor, y si esto ha realizarse por el actual trazado, seguirá siendo, como hasta ahora, una carretera peligrosísima y poco comercial.

Sin embargo, será seguramente la de mayor tráfico de Navarra, debido a que, sobre el tráfico normal que proporciona el comercio entre la agrícola Navarra y la industriosa Guipuzcoa, se suma el transporte y turismo que sale de ésta última con destino a Aragón, Valencia y Cataluña.

Al construir la autopista, esta carretera quedaría descongestio-

nada, rediciéndose a lo que debe ser: la comunicación normal entre los pueblos que atraviesan.

Se debe de tener en cuenta tambien que el Puerto natural de Navarra es Pasajes y todo lo que sea aproximarse a ese Puerto es beneficioso para la economía provincial, ya que ello ha de dar unas posibilidades de creación de riqueza que hoy no existen. Y si para Navarra tiene la construcción de la autopista una importancia vital, no la tiene menos para la propia Guipuzcoa, pues el "interland" del Puerto de Pasajes llega hasta Pamplona y, el día de mañana, alcanzaría a toda Navarra y parte de Aragón, mientras que si la autopista se hace vía Alsasua-Burgos se beneficiarían del Puerto de Bilbao con menoscabo del de Pasaje, pues, entonces, Navarra vendrían obligadas a buscar enlace en Alsasua y como Bilbao, por su parte, tambien trazaría su ramal de enlace, nos encontrariamos, estratégicamente, más cerca del Puerto de Bilbao que del de Pasajes.

Otra consecuencia digna de tenerse en consideración, dadas las indudables ventajas económicas que supondría, es la íntima relación directa entre la citada autopista y la construcción del futuro aeropuerto de Pamplona, en Noain, no solo a los efectos del turismo, sino tambien en el aspecto comercial.

Reconociendo que la realización de este proyecto pudiera ser dificultada por imponderables no previstos en este momento, estimamos que la ruta Madrid a Pamplona, por Soria, es susceptible de perfeccionamiento.

Dicha ruta es una de las preferidas por los que conocen su indudable ventaja. Es necesario que esta preferencia sea divulgada por ser la via de penetración más corta y perfecta a nuestra península para los viajeros que, procedentes de Francia, puedan atravesar la Aduana por Behovia, Dancharinea o Valcarlos.

Si se construyese el proyectado Puente de Castejón, sobre el río Ebro, se ahorrarían de 10 a 14 kilómetros de recorrido, perc si esto, de momento, no pudiera conseguirse, sería recomendable que la ruta Tafalla-Rincon de Soto se ensanchase y que se hiciesen las gestiones oportunas con la Jefatura de Obras Públicas de Logroño, para que el tramo de la Rioja, entre las dos rutas de Navarra, fuesen paralelamente, mejorado y ampliado. Asimismo, que esta mejora y ampliación se extendiese al tramo segundo de la zona de Navarra, entre Alfaro y Cervera del Rio Alhama.

Aunque la provincia de Soria, en su tramo hasta Medinaceli, ha hecho un esfuerzo apreciable hasta su enlace con la ruta general Barcelona-MAdrid, sería del mayor interés realizar las pertinentes gestiones con las Autoridades de la referida provincia para que los tramos de carretera entre Cervera y Agreda fuesen cuidados con esmero en atención a que es la ruta más corta entre Francia y Marruecos.

Entonces podríamos sostener un slogan para la propaganda en el extranjero: "La mejor ruta y lamenos frecuentada en dirección a Madrid, vía Pamplona".

LINEAS DE AUTOBUSES

Es Navarra, quizá, la que cuenta con mejor material de transporte de viajeros por carretera. No obstante, se han descuidado un poco los horarios, en perjuicio de los recorridos puramente turísticos, y que en la actualidad todos los servicios de autobuses están organizados para la confluencia enPamplona de los viajeros procedentes de los pueblos, sin que dichos recorridos permitan hacer una excursión por la provincia y regresar a pernoctar a la capital.

Es, pues, una necesidad incrementar los servicios de autobuses con horarios de la mayor conveniencia para los residentes en la capital, organizando, sobre todo en la época de verano, itinerarios atractivos de r recorridos cómodos, para poder visitar en el dia las bellezas y monumentos de la región.

POR FERROCARRIL

Aspecto muy importante para el desarrollo del turismo es el contar con una buena red de ferrocarriles. En la actualidad disponemos de las siguientes lineas: El Norte, que partiendo de la frontera nos pone en comunicación con el resto de la península y los de via estrecha Pamplona-Lasarte-San Sebastian (El Plazaola); Irún-Mugaire (Bidasoa); Pamplona-Aoiz-Sangüesa (El Irati); Estella-Vitoria; Cortes a Borja y Tudela a Tarazona.

Desde nuestro punto de vista, única y principalmente merecen atención los dos primeros. El del Norte, por ser la principal arteria del tráfico internacional y el Plazaola porque aunque por la deficiencia de los servicios y mal estado de su material no es de mucha utilización, puede llegar a serlo si se mejora y adapta a las necesidades que el Turismo exige.

LA RENFE

En la liñnea Irun-Alsasua-Madrid, cabe mejorar los servicios con inmediatas repercusiones favorables. Dicho ferrocarril, no solamente en nada contribuye a que el Turismo visite nuestra capital, sino que lo desvía de la misma. El viajero que trata de visitar España exige un mínimo de comodidades y prescinde de la visita a nuestra región ante la improcedencia de los horarios, tiempo que se invierte en el recorrido y molestias del transbordo en Alsasua. Le es mucho más cómodo, salvo un raro y especial interés, adentrarse en España por Burgos, Valladolid, Avila, El Escorial y Madrid. Este inconveniente quedaría subsanado con el establecimiento de un servicio adecuado Irún-Pamplona-Zaragoza, sin perjuicio de mejorar el enlace desde Alsasua y Castejón con Pamplona.

EL PLAZAOLA

En el momento en que redactamos esta Ponencia parece ser que está decidiéndose la supresión definitiva de este ferrocarril. Estimamos que deben realizarse las gestiones oportunas para su rehabilitación o reorganización, ya que esta línea es la de mayor interés turístico, por unir Pamplona con San Sebastian, y, de paso, con Francia.

La belleza sin igual de su paisaje, en el que predominan barrancadas arbolado, torrentes y caseríos, y el poner en comunicación rápida y directa a las capitales guipuzcoana y navarra por un camino que apenas se desvía de la linea recta --con una distancia de noventa y seis kilometros que podía franquearse en hora y media--, son elementos más que suficientes para darle primacía en el servicio turístico de la frontera.

Hay que reconocer que el estado de la vía, la lentitud de su marcha y la inadaptabilidad de su material para el tráfico turístico, lo hacen de momento casi inservible. Pero, puede asegurarse, sin temor a equivocación, que es el llamado a centrar la corriente turística internacional y que, su importancia para Navarra puede incluso superar a la de la RENFE.

Estimamos, por tanto, que se deben llevar a cabo las gestiones pertinentes para que no desaparezcan un ferrocarril que con coches limpios, rápidos y cómodos daría, con toda probabilidad, un gran contingente de viajeros y turistas. Es importante señalar que el ferrocarril del Plazaola puede poner las mercancías de la comarca de Pamplona y Sangüesa, por su conjunción con el Irati, en el puerto de Pasajes más rápidamente, y con menor recorrido en kilómetros, que por el actual trazado de las otras líneas ferroviarias.

No obstante lo expuesto, si se llegase a la suspensión definitiva de las actividades de dicho ferrocarril y al desmantelamineto del material de sus vias, debemos pretender afrontar la situación promoviendo propuestas para la solución de este nuevo problema del Turismo Navarro.

Entre ellas hemos de destacar la posible utilización de su actual

trazado como carretera turística. Idea que aunque no sea nueva ni original, no podemos descartar por absurda en su dos factibles soluciones:

1.- Utilización del trazado del Plazaola en los trozos que convenga.

2.- Creación de una carretera netamente turística y, por lo tanto, de dirección única, no pudiendo usarla ni los camiones ni los carros o carretas.

Estas dos soluciones tienen a nuestro juicio, las siguientes ventajas:

La baratura de su coste e incluso su mantenimiento por el sistema de Peaje, autorizado en la actualidad por el Ministerio de Obras Públicas.

El terreno (o caja de la vía) está firme y asentado, dado el tiempo que se ha rodado por el mismo.

La piedra más esencial para el firme de carretera la tenemos al pie de la obra.

Los puentes soportarían un peso inferior para el que fueron construídos.

Los túneles, caso de necesitar alguna reparación, producirían un nuevo aprovechamiento de piedra.

Teniendo en consideración que el precio de construcción por kilómetro sería reducídísimo, según opiniones técnicas unas cincuenta mil pesetas, que los pueblos o comarcas por las que transcurre han ofrecido ya d antemano aportaciones para el sostenimiento de esta vía de comunicación, vía que con esta adaptación produciría una mejora considerable de vida y desarrollo en esta comarca, no podemos considerar un obstáculo su resolución económica.

A la belleza turística del recorrido se une la de poder utilizar este itinerario en aquellas zonas que se consideren interesantes. Por ello la iniciación de esta carretera sería en **Ainzoáin**, pudiendo desestimarse el trozo inicial hasta esa localidad de igual forma que el término sería Lasarte en zona guipuzcoana.

Anchura de la carratera sería más bien escasa, pero hay infinidad de kilómetros, un 70%, que permiten una ampliación de ensanchamiento más que suficiente para la instauración de dirección única amplísima.

Las ventajas de realizar una buena media horaria se puede resumir en las siguientes: a) nadie puede ir en dirección contraria; b) no existen poblaciones que cruzar; c) no hay impedimento de carros, camiones, ni bicicletas; d) los desniveles son francamente buenos, por lo que se podría llegar a desarrollar una media horaria de autopista.

Los actuales pasos a nivel se convertirían en cruces de conexión con la vía general de dirección común o general.

Pero aún hay algo que en este caso particularísimo viene a solucionar a bajo precio uno de los problemas más importantes en las vías de intenso tráfico turístico; los puestos de socorro mecánico y surtidores que permitirían con sus instalaciones de Restoran y Bar un servicio perfecto al turismo, instalándolos en las actuales Estaciones y Dependencias.

EL BIDASOA

No tiene mucho interés debido a lo reducido de su recorrido, y x aún cuando puede calificársele de turístico por razón de la zona que atraviesa, es muy probable que el tráficode toda la regata del Bidasoa fuera absorbido por carretera.

No obstante, teniendo en cuenta que este ferrocarril une a dicha regata con la frontera francesa, podría darse a conocer suficientemente, para que desde Irún supiera el turista que puede desplazarse a uno de los valles más hermosos del Pirineo navarro. Para esto sería preciso modificar los horarios actuales, que no sirven más que para desplazar a los nativos hacia Guipuzcoa.

EL IRATI

Se halla tambien anticuado. Tiene menor interés turístico, pero si se hiciera la proyectada prolongación hasta Jaca, y en el enlace de Sangüesa-Caparroso por la RENFE, ya estudiada, podría tener mayor vida e importancia, incluso para el turismo.

ESTELLA-VITORIA

Es el que se encuentra en mejor estado. Si se construye la línea Pamplona-Estella y la de Estella-Marcilla, sería de gran interés para nuestro objeto, debido a los grandes beneficios económicos y turísticos que reportaría.

TUDELA-TARAZONA

Aun en trance demejorar sus instalaciones, suponemos que tiene más interés para mercancías que para viajeros.

AUTOVIA PAMPLONA-SORIA-MADRID

Para el viaje a Madrid por tren, es el recorrido más corto y más empleado en la actualidad. La limitación de plazas producida por la conexión en Castejón con el transversal Logroño-Zaragoza ha mermado las posibilidades de su utilización en la época veraniega. Una mejora del servicio en esta época o bien la sustitutción de los coches actuales por TAF, sería del mayor interés y conveniencia para nuestra región.

COMUNICACIONES AEREAS

Navarra ha ido quedándose atrasada en el establecimiento de comunicaciones aereas. No existen aerodromos en condiciones, pero, en cambio, los hay en las provincias limítrofes y cercanas: Zaragoza, Logroño, Vitoria, Guipuzcoa y Vizcaya. Navarra, en el centro de las mismas, ecarece de aerodromo.

El actual campo de Noain no está en buenas condiciones para el servicio, aunque parece que existe algún estudio para habilitarlo. Señalamos aquí la importancia de acometer las obras sin mayores dilaciones.

RED HOTELERA

Tan pronto como el turista llega al término de su viaje, su primera preocupación es la de concretar su alojamiento. Empezando por Pamplona, nos encontramos con que es insuficiente el número de habitaciones disponibles, pues solo cuenta con el 3'6 por mil de alojamientos de 1 y 2 categoría, aunque ello represente una proporción mayor a la de otras capitales similares. Esta proporción queda amplaida con los hospedajes más modesto y, duarnte las fiestas de San Fermín, se recurre a casas particulares que ceden sus habitaciones en combinación con la dirección de los hoteles.

El problema de estos alojamientos excepcionales, estriba en poderlos clasificar según sus condiciones de comodidad o higiene, para poder señalar el precio ordinario o corriente en un alojamiento análogo de la industria de hostelería en esa época. Tanto por razones de prestigio de la población como por razones sanitarias y de policia, es imprescindible que estos alojamientos estén perfectamente controlados.

El Valle de Larraun, Burguete y Roncesvalles, poseen, en general, buenos alojamientos. En peores condiciones se hallan el Valle del Roncal, la zona de Sangüesa y toda la de Estella. Tudela, aunque tiene población hotelera, no cuenta con la suficiente ni en caoacidad ni en confort. Lo mismo sucede con Tafalla y Olite, donde por la proximidad del Castillo

podría habilitarse un auténtico alojamiento turístico.

La comarca del Bidasoa puede convertirse en una de las más importantes zonas de la hotelería española. Las estaciones termales o Balnearios de Belascoain, Fitero, Betelu y Elgorriaga, deben ser suficientemente difundidos, para que las propiedades de sus aguas contribuyan a la atracción de forasteros.

Conviene estimular a los propietarios de hoteles, fondas y pensiones, para que mejoren sus instalaciones, propendan a conseguir, con el establecimiento de buenos servicios, una superior clasificación en la categoría que les está asignada, así como que se superen en el afán de mantener, a la altura que le corresponde, la industria hotelera de nuestra región. Y lo mismo cabe decir de los restaurantes y casas de comidas en general.

Navarra cuenta con una cocina excelente y bien acreditada, y en todo su territorio existen buenos restaurantes con características peculiares. Sería oportuno en todo tiempo dar a entender a sus propietarios la utilidad que se deduciría de conservar estas características propias, ampliando el cuidado de la típica cocina, a la necsaria decoración, pulcritud y presentación de los locales. De esta forma podriamos presumir de poseer la mejor zona gastronómica del país.

Los cafés y bares han sabido, en genaral, superar la etapa de transición del concepto antiguo al moderno.

RED ESTATAL

La dirección General del Turismo cuenta con una red de establecimientos hoteleros distribuida por todo el territorio nacional. Son los paradores, Albergues y Hosterías típicas que todos conocemos.

Antes se pensó en crear un Parador en Roncesvalles y posteriormente se ha conseguido que se construya un Albergue en Tudela. Consideramos que es insuficiente este primer paso en la proyección en Navarra de esta actividad del Ministerio de Información, ya que existen zonas de sumo interés, donde al no concurrir la iniciativa particular, ha de suplir el Estado las deficiencias que de este hecho se derivan.

Por los organismos competentes debe estudiarse el emplazamiento estratégico de estos indispensables establecimientos hoteleros, que constituyen la garantía de que el turista puede visitar la región sin quedar defraudado en sus esperanzas, aficiones y comodidades.

Sería de mayor conveniencia la construcción de Parad ores o Albergues en Roncesvalles, Estella y Sangüesa.

PROPAGANDA

Cuando nuestra organización sea, por ejemplo, tan completa como la de Suiza, habremos triplicado o cuadruplicado la corriente turística que todos los años nos visita. Carreteras, ferrocarriles, aerodromos, hoteles, agencias y, en general, todos los servicios dedicados a la atracción del turista, que cumplen tambien fines muy interesantes para las restantes actividades de la vida nacional, han de ser mejorados con una meta que para nosotros no puede ser inaccesible: la perfección.

Para ello, todas las organizaciones dedicadas al Turismo, desde el Ministerio correspondiente hasta las agencias particulares, tienen, a nuestro juicio, una acción decisiva.

Son tantos los monumentos y la variedad y bellezade nuestro folklore, que propugnamos que se recojan y den a conocer en una Guia que, profusamente ilustrada, pueda adquirir el viajero con normas de orientación. Prodíguese con liberalidad y enviese a las Oficinas de Información en España y en el Extranjero, y no se descuiden igualmente los carteles, folletos, mapas e itinerarios en que se indique nuestra riqueza arqueológica y turística. Creemos que con una propaganda eficaz, habrá

de verse en breve plazo que todo el desembolso inicial quedará superado con la prosperidad de esta gran empresa del Turismo.

No se puede desconoser el valor del cine como elemento de propaganda. En este sentido la Dirección General del Turismo y la Diputación Foral de Navarra podrían patrocinar o subvencionar anualmente aquellas películas o noticiarios regionales de más positivo valor, con vistas no solo a la proyección en España sino en el Extranjero.

Papel muy importante en la atracción turística pueden representar tambien los deportes de caza y pesca en Navarra. La caza de paloma en Echalar, y la del jabalí en invierno, son motivos de atracción si se explotan convenientemente. Los rios pirenaicos sin ricos igualmente en las especies de trucha y salmón.

Ahora se está poniendo de moda las expediciones de espeleología. Reciente está aún la tragedia de la gruta de San Martin en territorio navarro. Navarra está sembrada de esta clase de simas, cuevas, laberintos subterraneos, que cabe suponer de interes cientifico o excursionista. En Lanz existen varias cuevas inexploradas y en Igú-zquiza está la célebre sima que tanto dió que hablar durante las guerras civiles del pasado siglo.

La parte folklórica está unida a la literatura de lo fantástico y maravillosos Existe en Navarra buen caudal de leyendas y tradiciones de brujería y nigromancia. Esto impresiona bastante al extranjero.

Pero, el espectáculo mas atrayente para los de fuera, quizá sea el Encierro. Año tras año va aumentando la cantidad de turistas que llegan a Pamplona durante las Fiestas de San Fermin, sobre todo franceses. Este motivo bien explotado, con adecuada propaganda, que no se hace podría dar lugar a una riqueza turística incalculable.

OTRAS CONSIDERACIONES

No cabe duda que el turista, que comenzó siendo una manifestación de los viajes por deporte, se ha extendido ampliamento a otros aspectos distintos de este turismo activo. Y asi, el concepto que abarca hoy todas las manifestaciones de viajar o de la estancia en un lugar cualquiera por razones de descanso, cura, instrucción o religiosas. Turismo, es, pues, toda actividad de viaje o estancia no utilitarios: excursiones, viajes en ferrocarril, navegación marítima, fluvial, aérea, automovilismo, motociclismo, ciclismo, y desde el punto de vista receptivo, en el Turismo habremos de considerar incluído todo lo referente a medios de transporte, alojamientos, restaurantes, refugios, establecimientos balnearios, hidrotermales o simplemente de cura o esparcimiento.

Todos estos varios aspectos caben en una ordenación turística de la provincia de Navarra, puesto que el Pirineo en el Norte y las llamadas de la Ribera en el Sur, brindan anchas perspectivas el excursionismo en sus dos diferentes expresiones: alpino y campestre. Los santuarios de la devoción popular, como Javier, Ujué y el Puy atraen anualmente a muchos peregrinos, mientras permanecen casi ignorados establecimientos balnearios de sumo interés.

Las diversas zonas de atracción turística deben revalorizarse estudiando el modo de hacerlas fácilmente asequibles, al propio tiempo que se realizauna propaganda adecuada.

Así tenemos la regata del Bidasoa, que posee el atractivo de la pesca, con fáciles desplazamientos para la práctica de este deporte. La Piscifactoria de Mugaire es obligado complemento de esta actividad.

En dicha comarca tiene asimismo gran desarrollo el juego de pelota en sus distintas modalidades. Los paisajes son hermosos y atractivos como el de la ruta Santesteban-Puente de Ezcurra a Leiza, que une al mismo tiempo la de San Sebastian e Irún a Pamplona.

El Roncal, con su agreste vegetación y sus imponentes montañas, ofrece las especialidades de la comarca con sus quesos famosos, así como con un folklore rico y expresivo.

Es lástima que no se conserve la manera de vestir propias de los naturales de Roncal y Salazar.

La comarca de Sangüesa ofrece la interesante visita al Monasterio de Leyre, al castillo de San Francisco Javier, y por proximidad al pueblo medieval de Sos del Rey Católico.

En un suave discurrir por la columna vertebral de la carretera Irún-Barcelona, entre viñedos y olivos, se nos presenta la zona llamada de Tafalla y Olite, con la Oliva en el llano y Ujué en la altura. El castillo de Olite es digno de que se le dote de los indicativos necesarios para explicar al viajero el interés que su visita puede despertar.

Camino de Estalla, y antes de Puente la Reina pasamos por Eunate, una de las notabilísimas románicas de nuestra tierra. Si al interé s turístico y monumental de Estella añadimos los parajes de la Sierra, los robledales de Lizarraga con su estratégico túnel y el hotel de Urbasa, habremos obtenido una grata visión de este apisaje, que hace obra social con las colonias de Zudaire.

La tierra seca, áspera y hundida de la Ribera tiene tambien su atractivo para los viajeros habituados a la humedad y al verdor. El folklore de esta zona --la jota, tanto en su manifestación de danza como de canto-- y las rondallas, sería conveniente se desarrollasen hasta conseguir retener la atención del viajero. Lo mismo podemos decir de las fincas y dehesas de ganado bravo.

Para facilitar la visita a las zonas y lugares antes indicados en esta sumarísima exposición, es preciso tambien simplificar y facilitar los trámites de aduanas. Es imprescindible que en la región pirenaica, tanto la zona militar, como los cinco puestos fronterizos, no seab obstaculo para el turista que trata de penetrar en Navarra.

El control de Endarlaza es absurdo y perjudicial, y se ha llegado a decir que su único objeto es beneficiar a las provincias limítrofes. Los de Elizondo y Velate deben ser reducidos a la única misión de seguridad que les corresponda, evitándose las molestias que proporcionan a los usuarios de estas vias de penetración.

Estamos seguros que la economía privada sabrá adaptarse a las exigencias que impone el turismo, no por altruismo, sino por el imperativo de la obtención de mayores beneficios.

Y no olvidemos, por último, que en los paises que saben que el Turismo es una de las más productivas, fructiferas y considerables fuentes de riqueza, se ha llegado a la irrefutable conclusión de que el turista siempre tiene razón, o al menos hay que darsela. Bajo este lema vemos prosperar muchas tierras ni tan hermosas, ni tan ricas arqueológicamente, ni tan favorecidas por la Naturaleza como Navarra. Mas, tampoco hay que olvidar que a la iniciativa privada es preciso vigilarla para que el buen trato y educación sean patentes en todos los servicios, así como la igualdad de precios con la aplicación de tarifas previamente aprobadas con la debida publicidad.

Penoso resultaría para nosotros que un turista extranjero, a la hora de hacer el balance de sus recuerdos, junto al rosario de sus mejores impresiones espirituales y artísticas, dejara caer el jarro de agua fria que representa la queja de que porparte de los hoteleros, transportistas o abastecedores no haya existido el trato ni la rectitud en los precios que, confiado en nuestro proverbial carácter hospitalario esperaba encontrar.

CONCLUSIONES

Resumiendo todo lo expuesto, podemos afirmar que en la actualidad para poder conseguir una saneada fuente de ingresos para nuestra provincia, derivada de la corriente turística, es preciso y conveniente impulsar el desarrollo o construcción de lo siguiente:

1.- Mejora del acondicionado, características, variantes, tramos, curvas peligrosas, etc., de todas aquellas carreteras, tanto provincial como vecinales, susceptibles de aprovechamiento turístico.

2.- Acelerar por todos los medios factibles la pronta terminación de las nuevas carreteras en construcción y, al propio tiempo, gestionar de los Organismos Estatales o Provinciales competentes, se lleve a efecto los oportunos estudios para la realización de lasobras de la carretera de Zubiri a la frontera francesa; las de la autopista Madrid-Irún, pasando por Pamplona, o, en su defecto, por inposibilidad actual, incrementar el mejoramiento de la actual carretera, sía Soria, con la correspondiente construcción del Puente de Castejón sobre el río Ebro.

3.- Reajustar los horarios de los autobuses, al objeto de dar el máximo de facilidades, sobre todo en el tiempo veraniego, a nuestros visitantes turistas.

4.- Gestionar de la RENFE el establecimiento, por lo menos durante los meses de verano, de un servicio de coches TAF Irún-Pamplona-Zaragoza y mejora de los horarios de enlace enAlsasua.

5.- Solicitar la continuación de las gestiones que, tanto por diversos Organismos Provinciales, como por Entidades Locales, se han vendido realizando ante el Estado a fin de conseguir la reanudación de los servicios del Ferrocarril "Plazaola", con la correspondiente reorganización de sus vias y material de tracción, dotándolo de los elementos precisos para convertirlo en un rápido medio de comunicación entre las provincias de Guipuzcoa y Navarra, estudiando, en su defecto, las posibilidades y rendimientos económicos de su transformación en una carretera turística.

6.- Mejoramiento y perfección de nuestra red hotelera, a cuyo efecto debe de vigilarse atentamente por las Autoridades correspondientes no solo el estricto cumplimiento de las disposiciones dictadas por el Gobierno en cuanto a higiene, precios, etc., sino tambien el estado de pulcritud y presentación de los locales.

Solicitar del Ministerio de Información la creación de Paradores y Albergues de turismo en Roncesvalles, Estella y Sangüesa, como principales núcleos artísticos e históricos de la provincia y, al propio tiempo, impulsar la construcción del Albergue de Tudela, cuyos proyectos ya están aprobados por el Gobierno.

7.- Activar las gestiones para la más rápida realización del proyectado aerodromo de Noain, a fin de dotar a la capital de la provincia de un elemento preciso y necesario para que por el mismo pueda desarrollarse, al igual que en otras provincias limítrofes, el constante progreso de las comunicaciones aéreas.

8.- Solicitar de los Organismos Provinciales y Ayuntamientos afectados, contribuyan con la mayor esplendidez y largueza al sostenimiento de una intensa y bien dirigida propaganda, encauzada en todos sus ordenes, tendente a dar a conocer y a resaltar, tanto en la Peninsula como en el extranjero, todas nuestras incalculables bellezas naturales y artísticas; folklore; deportes de cazar y pesca; fiestas locales con sus peculiarísimas atracciones de espectáculos, como los encierros, etc., etc.

Pamplona, Marzo de 1.954

P 6

P 7

LA COMISION DE ESTUDIO

Presidente	:	Don Jaime del Burgo Torres, Licenciado en Filosofía y Letras y Bibliotecario de la Excma. Diputación Foral de Navarra.
Vocal	:	Don Manuel Corti Samaniego, Jefe del Sindicato Provincial de Transportes de Navarra.
"	:	Don José Luis Kutz Muñagorri, Abogado y Presidente de la Sección Económica del Sindicato de Hosteleria de Navarra.
Asesor técnico	:	Don Manuel Sainz de los Terreros, Ingeniero de Caminos

--------o-------

Comunicación del Interés,

Agricultura, Ganadería y Bosques

"El caserío"

Comunicación a la Sección Económica del Congreso Mundial Vasco

por

Juan de Castilla (pseudónimo)
Ingeniero agrónomo.

Bilbao Julio 1956.

Respétense todos los derechos del Sr. Juyo y mío.

AGRICULTURA, GANADERIA y BOSQUES

EL CASERIO

por Juan de Castilla

Quien estas lineas escribe no es nacido en este país ni lleva sangre de su raza. Debe a esta tierra no obstante, fuera de su vida, cuanto es y cuanto tiene. Lo menos que puede, es corresponder a aquellos beneficios. Lo hace con verdadero deleite, porque lo ama como si fuera su propia patria. Espera además que, un día, cuando el país vasco se encuentre a si mismo en su propio gobierno y en sus peculiares instituciones, le será reconocida como naturaleza jurídica la que es ya su condicion espiritual, con arreglo a lo dispuesto en el articulo primero del Estatuto de Autonomia.

Hombres eminentes, como San Ignacio de Loyola, San Francisco Javier, el Padre Vitoria, Elcano y Unamuno, representan la inteligencia y el aporte vascos a la obra de la civilizacion. Pero San Ignacio es el fundador de la Compañia de Jesus, Javier el primer misionero de Cristo, el Padre Vitoria el precursor del derecho internacional, Elcano el primer navegante que circunvaló la tierra y Unamuno el enamorado de Castilla y el maestro de la paradoja. Ninguno de ellos representa esta tierra como el aldeano, el hombre de mar, el ferrón, el cura de pueblo y el secretario municipal. Yo dedico pues este ensayo al primero y mas representativo de los vascos que fueron y que son hoy mismo: al aldeano, al casero; y lo presento al Congreso Mundial al través de la más autentica representación del pueblo vasco, que es su Gobierno en exilio.

El tema tratado afecta a la agricultura, a la ganaderia y al monte en el país vasco. Pueden ser aplicadas por igual a Vizcaya, Guipuzcoa y la montaña de Navarra, de manera singular a sus regiones

cantabricas
que vierten aguas al Golfo de Vizcaya; pero las estadisticas
refieren
relacionadas se exclusivamente a Vizcaya, siguiendo la pauta
realizado por
y las lineas generales del trabajo
la Caja de Ahorros Vizcaina, con la colaboración de
los ingenieros Don Daniel Trueba y Don Bernardo Mesanza y del profesor
Don Isidoro Escagues,
Trabajo
honesto en cuanto al planteamiento del
decirse aquí,
problema, pero que silencia, porque no puede cual es el reme-
dio más eficaz para los males que denuncia.

Antecedentes

La economía de los pueblos tiene una base geografica y
por si sola
otra humana. La geografia/no hace la historia ni forja la economía,
las
pero estimula fuertemente.

Las
se presentan a los ojos del observador como
tima vasca una especie de milagro, renovado varias veces al
año. Es el propio milagro de la vida. En la tierra vasca, además, el
hombre ha moldeado fuertemente a la naturaleza, merced a la continuidad
de su esfuerzo.

Vizcaya cuenta 2.165 kms cuadrados. Su contorno terrestre mide 247 kms
geologica
y el maritimo 80. La constitucion/de su suelo es pobre. El sistema
su
cretaceo ocupa casi la totalidad, con depositos cuaternarios
y afloramientos eruptivos reducidos. Adan de Yarza ha hecho
un magnifico estudio del suelo de Vizcaya, que es ya clásico.

En tierra vasca se encuentran con dificultad alineaciones geologicas
y las lluvias
bien definidas. Los montes, y los rios/se han encargado de dislocar los
las
materiales depositados en epocas prehistoricas, formando
los valles y ondulaciones que dan caracter a su
suelo actual.

Los valles, abiertos al mar, reciben el influjo de su humedad, mientras que las cadenas montañosas, paralelas a la costa, cortan ese influjo hacia el interior de la peninsula, dando lugar a la aridez de la meseta central. La temperatura, templada junto al mar, disminuye con la mayor altitud del suelo.

Las laderas con fuertes pendientes se prestan mal al cultivo, por el peligro de erosion, dificultad que también se presenta en superficies sombreadas, frecuentes en el pais vasco, de dificil aplicación agricola, y de buen aprovechamiento forestal y ganadero.

La temperatura media de Vizcaya es de 13 a 15,3 grados. En Enero oscila entre 9 y 10 y en Julio entre 21 y 22. Hacia el interior, esa temperatura disminuye en medio grado por cada cien metros de altitud. Los vientos dominantes en el Golfo de Vizcaya dependen del centro anticiclonico de altas presiones en Azores y el ciclonico de bajas presiones de Islandia, que determinan el S.O. y el N.O., con muchas variaciones de dirección e intensidad según las estaciones y el sol. Estos son los vientos beneficos, a los que la zona cantabrica debe su temperatura y humedad. Son los vientos del S.E. los que la perturban. La lluvia vierte 1.250 milimetros durante un promedio de 160 a 170 dias por año.

Vizcaya ofrece en su suelo, desde el nivel del mar a 1.000 metros de altitud, abundante y variada flora, expontanea e importada. El paisaje actual está humanizado por el hombre. El paisaje expontaneo, que tuvo siglos pasados, se caracterizaba por los adjones de Europa, brezos y especies humedas, alamo, fresno, arce, platanos y zarzas, las encinas Tauzin, Lusitana y pendunculada y el madroño. Pero hoy, en algunos rincones de Vizcaya, existen los agrios, como los naranjales de Ondarroa. El propio castaño es de origen meridional; fue importado y conservó su nombre, extraño a la lengua del pais, no obstante entrar

de lleno en su economia y folklore. Hoy se encuentra en peligro de extinción. Las podas bárbaras y la "tinta del castaño"/ están en trance de acabar con el arbol que uno se imagina cubriendo el caserio con su sombra simbolica. Esta plaga viene arrastrada ya de hace un siglo. En 1871 se señaló su presencia en Ondarroa y Lequeitio. Se trata de un hongo, que se desarrolla al aliento de los climas occeanicos. Por eso tiene la enfermedad dificil remedio. Eso es uno de los motivos por los cuales, el paisaje del castano se está sustituyendo por el del pino.

Pero la economía es la ciencia de las actividades humanas dirigidas a la obtención de medios materiales para la satisfacción de sus necesidades. Por eso, la preponderancia de la riqueza personal sobre la material es un índice del desarrollo economico. Hasta mediados del siglo XIX la economía vizcaina y su poblacion, no habian recibido los vientos de la revolución economica del maquinismo. El censo de 1846 daba 74 habitantes por kmtro cuadrado. Los hombres estaban en sus caseríos. Hoy....junto al incremento de todos conocido, nos encontramos con algunos municipios de la tierra lana que han visto su población reducida en un cuarenta por ciento/ en los últimos cien años, mientras que en la zona maritima /oriental de Vizcaya la población aumentó en el mismo lapso de tiempo en un 48 por ciento, y en Bilbao y su zona minera el incremento es del 456 por ciento. La Vizcaya rural de las zonas oriental y meridional ha reducido su población entre el 10 y el 19 por ciento. Los caseros han abandonado sus caserios dirigiendose a las zonas industriales y los montes vascos se despueblan lentamente.

Que la agricultura vasca sea una realidad multisecular no puede ponerse en duda. Ahí estan para acreditarlo las palabras vascas aitzur, aitzkorra, utzari, artzi, aitzorotza, entre otras, para significar respectivamente azada, hacha, yugo, pico y horca, forjadas en los laboratorios de la edad de piedra. Rholfs entiende que los romanos influyeron en la agri-

cultura vasca, introduciendo la viña, los árboles frutales, y las hortalizas y el centeno. El alimento básico de los vascos era el mijo (arto). Cuando, siglos de Roma, después, el maiz sustituyó al mijo, paso a ser denominado también arto y el nuevo pan talua, borona y artua. No sería prudente exajerar la influencia romana en la agricultura vasca. En Vizcaya, los textos romanos solamente hacen la mención del puerto de Flaviobriga, probable Castro-Urdiales. Más influencia puede atribuirse a las lecciones de navegación que los vascos recibieron de los romanos y que aplicaron desde su explendida cornisa.

A mediados del siglo XV el manzano cubría grandes extensiones de tierra vasca. Lo acusa así el texto de los peregrinos checos dirigidos a Compostela por Guipuzcoa y Vizcaya, que contemplan un país pobre, pero hacen la salvedad de que en ninguna parte se encuentran tantos manzanos, hasta el punto de que, "una sola persona posee millares". Muchos otros textos más precisos y el propio idioma vasco ponen de manifiesto la antiguedad del cultivo del manzano y la fabricación de la sidra en Euzkadi.

La influencia agricola se ve en el propio euskera. Epail es Marzo, el mes de la poda. Orill es Mayo, el mes de la hoja. Garagarrilla es Junio, el mes de la cebada. Garrilla es Julio, el mes del trigo. Fraila es Septiembre, el mes de la siega del helecho. Bildilla es Octubre, el mes de la recojida de la hojarasca. Zemendina es Noviembre, el mes del monte desnudo por la caida de la hoja. Abendu es Diciembre, el mes del monte paralizado y de la naturaleza muerta. Y algo parecido podemos decir de las estaciones: Uda-berria, la primavera, el verano nuevo; Udia, el verano; Udaz-kena el otono, final de verano; y Negua, el invierno. La poda de la viña, epailla, dió nombre al mes de Marzo, lo que pone de manifiesto la antiguedad del cultivo de la viña en Euzkadi.

Iturriza sostiene que los primeros caseríos vascos se componían de manzanales, en los que se sembraba cebada, centeno, panizo y mijo, mas

árboles frutales y monte para hacer madera y helecho. La escasez de granos era real. Los vascos maritimos fueron por ellos a Inglaterra y Holanda. Esta necesidad explica el vigor con el que los vascos defendieron siempre el libre cambio, que les permitia subvenir a sus mas vitales necesidades alimenticias.

La introducción del maiz en el siglo XVI supone una verdadera revolución en la agricultura vasca. Al siglo siguiente, el maiz era base alimenticia fundamental. Ello supuso una elevación del nivel de vida de los vascos. El cultivo del maiz se alterno con alubias y calabazas. Y los restos de la planta de maiz produjeron estiercol. Al maiz se debe, entre otras consecuencias, el crecimiento de la población, con el desenvolvimiento de la vida industrial, marinera y comercial.

La construcción de la carretera de Castilla fue en cambio un golpe serio para la viña, pues por ella comenzaron a llegar los vinos riojanos, mas alcoholicos que los chacolies. Ya en los primeros años del siglo XIX los viñedos de las Encartaciones se transformaban en manzanares o tierras de pan traer. Con todo, a mediados del siglo XIX, Vizcaya no producía mas que la cuarta parte del trigo necesario para su consumo. La agricultura se desenvolvía en gran mediocridad. Hoy, en los valles y zonas costeras, el trato del ganado en los establos ha remplazado al pastoreo, la máquina nueva ha suplido al viejo arado, y los ferrocarriles y camiones vienen sustituyendo al carro chillón y a los bueyes que tiraban de él.

Durante muchos siglos, la vida pastoril superó en importancia a la agricola en tierra vasca. Ya en el periodo neolitico, segun Don Jose Miguel Barandiaran, las tribus franco-cantabricas que ocupaban ambos lados del Pirineo, antecesores de los vascos, cambiaron la caza por el pastoreo. Los nombres vascos de los animales, sin influencia alguna indo-europea, acreditan que la domesticidad de aquellos fue reali-

zada antes del eneolitico, en el que comienzan los indoeuropeos a invadir el occidente. El ganado constituía la riqueza familiar. Aberatza sirve para designar igualmente al rico y al propietario de ganado. Los pactos sobre pastos, libre paso de ganados, etc, tienen una importancia real en la antiguedad del pais. En el siglo XVIII el ganado era ya instrumento de exportación. Un documento de esa epoca afirma que "los bueyes y carneros se venden bien en las carnicerias de Pamplona y otras villas de Guipuzcoa". Y la atencion y alimento del ganado obligó al agricultor a doblar la produccion, sembrando nabos despues de recojer la cosecha de maiz.

La cría del ganado, practicada de manera harto arcaica y primitiva, comenzó a modernizarse a mediados del siglo XVIII por influencia del pais vasco-frances. Los avatares del siglo XIX, guerras, maquinismo, desamortizacion, etc. llevaron perturbacion a la vida agricola, determinando su mejora como saldo de aquellos. Y en los terrenos enagenados fueron construidos muchos caserios.

El bosque, en tierra vasca como fuera de ella, aparte las consideraciones de paisaje, sanidad, defensa, etc, sin salir del orden puramente economico, desempeña un doble papel. De una parte proporciona madera y primeras materias para la industria y de la otra ejerce influencia sobre el suelo y sobre el clima. Euzkadi estuvo recubierta de bosques. Vino la tala desconsiderada y brutal. Y es el hombre el que ha vuelto a repoblar sus montes. El ano 1777, las "Reflexiones sobre el sistema agricola del pais vascongado" pudieron contener este párrafo, revelador del curso de la guerra contra el arbol: "El aumento que en estos últimos tiempos ha adquirido la labranza en el pais vascongado, singularmente en Guipuzcoa y Vizcaya, llega a ser casi increible. Puede pues asegurarse sin exageracion que la extension de las tierras rozas y labradas es en el dia una tercia parte mayor que a principios de este siglo". Lo que el bosque fuera para Euzkadi antaño lo dicen los apellidos vascos: Aristegui, Ariztia, Arizala,

Arizaleta, Aristubelza, Arizaga, Ariz, Aristizabal, e inumerables mas compuestos a base del aritz, roble; y Urquiza, Gorostiza, Lizarraga y Lecharraga, Otaolara, Inchaurza e Inchaurrandieta, Aranzadi, etc.etc. significando respectivamente abedul, acebo, fresnal, flor de argoma, nogal y hacia el gran nogal, y espinal. Al lado de aquellas especies autoctonas, crecen hoy pinos, abetos y acacias, que en uso vulgar se llaman en euskera con los mismos nombres castellanos adaptados, pinua, abetua, acasia. Son especies importadas y de ellas hemos de ocuparnos más adelante.

La tierra, el ganado y el monte de hoy

En Vizcaya se confecciona en estos momentos su catastro rústico. Esta labor se halla terminada en 73 de sus 113 municipios. Ella nos permite conocer su solar bajo el punto de vista economico. Contiene:

Terrenos de huerta	900	hectareas
Cereal	33.600	"
Frutales	4.000	"
Pradera	30.500	"
Total	69.000	hectareas agricolas
Terrenos forestales	131.350	" forestales
Improductivo y descuentos	19.650	" improductivas
Total	220.000	hectareas

Terreno de huerta es el dedicado al cultivo horticola. Cereal quiere decir el aplicado al trigo, maiz, alubia, nabos, patata, treboles, alfalfa, remolacha y habas principalmente. Pradera es la que de manera permanente se dedica al pasto. Frutal se refiere casi exclusivamente al cultivo de manzanal con pradera, muy corriente en Vizcaya.

La estadistica ganadera arroja los numeros siguientes, proporcionados por el Laboratorio Pecuario Vasco-navarro y

y el Servicio [illegible] de Ganaderia de Vizcaya.

Caprino --------	4.400
caballar	4.200
mular	500
asnal	10.300
ovino	39.000
porcino	10.200
gallinas	260.000
palomas	1.700
patos, ocas etc	1.600
conejos	50 .000
Colmenas	4.000
vacuno	75.800

Las cabras, tan abundantes antaño, casi han desaparecido, perseguidas por las medidas draconianas tomadas, de plena justeza y acierto, contra ellas. El caballo ha resistido mejor la evolución de los tiempos, pero hoy carece de lugar preponderante en la economía agraria del pais, así como el ganado mular, sustituido por la vaca y el buey. El ganado asnal conserva su número, pero no así su ascendiente. El ovino es más importante. La selección de razas, la especulación conercial y las guerras civiles han influido en su número y condición. La oveja lacha o vizcaina, de lana apta para colchonería y buena productora de leche para quesos, disminuye cada año, a consecuencia de la repoblación forestal y de la preferencia otorgada al ganado vacuno en la economia del caserío. A diferencia de lo que ocurre en Alava y Navarra, donde la cría del cornero continúa, en Guipuzcoa y Vizcaya, la cria atendida es la de la oveja. El ganado porcino ocupa posición inferior. Su cría carece de valor comercial en Vizcaya, conservando un sentido casero.

El ganado básico en sentido economico es el vacuno. Las

75.800 cabezas de vacuno de Vizcaya valen siete veces más que todo el resto de la ganaderia junto. Su distribución es como sigue:

Holandesa	31.060	cabezas
suiza	17.749	"
mestiza	18.599	"
pirenaica	1.528	"
tudanca	2.489	"
otras razas	4.375	"
Total	75.800	"

Este ganado se agrupa por edad y sexo del modo siguiente:

Vacas	59.629
novillas	5.279
terneras	3.518
sementales	267
bueyes	7.107
Total	75.800 cabezas

El ganado llamado mestizo es casi todo holandés mezclado. La raza holandesa prima sobre las restantes, como productora de leche. La vaca pirenaica, agil, vigorosa, energica y sobria, era la indicada para desarrollar aptitudes mecanicas. De su cruzamiento con la Schwiz suiza se ha obtenido la Schwiz pirenaica, que da 16 litros de leche diarios, en vez de los 6 a 8 que da la pirenaica. Esta se conserva en caserios apartados, en lugares abruptos, donde la leche no tiene otras necesidades que las de orden familiar y donde la falta de caminos aconseja conservar animales aptos para servicios mecanicos. El engorde de novillos no tiene preferencias y el casero se desprende de ellos rapidamente, para dedicar sus vacas a la producción de leche.

86 millones de litros de leche han sido producidos en Vizcaya en 1955.

75.000
litros de leche consume Bilbao diariamente, procedentes, una parte de los caserios vizcainos y el resto de Santander. Al problema vendremos mas adelante.

En plena ruina se hallaban los bosques al comienzo de siglo. Robledales, hayedos y grandes castañares habían desaparecido, sustiduidos en su suelo por otacas, brezos y helechos. En 1880, Don Francisco Elorza comenzó las repoblaciones forestales en Oñate a base de pino maritimo. Poco más adelante le seguía Adan de Yarza en Vizcaya con pino insignis. La producción de pino es en la zona maritima vasca por término medio cinco veces y media superior al rendimiento de cualquier pais del Norte de Europa. En 10 y 20 años se obtienen en suelo vasco pinos con grosores que en la Europa central y nordica requieren de 60 a 100 años para igual desarrollo. Las 131.350 hectareas de tierra forestal vizcaina estan distribuidas asi:

Eucaliptus	2.200	hectareas
Arboles de ribera	150	"
Pinar	53.000	"
Alto de frondosas	5.600	"
Monte bajo	21.000	"
Pastizal y erial	49.400	"
Total	131.350	hectareas forestales

Las 55.200 hectareas ocupadas por especies de crecimiento rápido, pinos y eucaliptos, se convertirán, probablemente, a plazo corto, en 62 a 65.000. Pasan de 6.000 los propietarios forestales de Vizcaya, con 35 a 40.000 montes particulares. El Estado posee en el Señorío 32.000 hectareas en 129 montes. El municipio mas rico en montes de utilidad pública es el de Carranza, con 6.600 hectareas.

La corta anual media es de 225.000 metros cúbicos, de los que el 90 por ciento corresponden al pino insignis. En un plazo de veinte anos, Viz-

caya está en condiciones de producir 300.000 metros cúbicos, "cifra que podria elevarse a 600.000 metros cúbicos con una politica forestal apropiada". Este cálculo, formulado por técnicos competentes y honestos y basado en la realidad que está a la vista, requiere sin embargo un comentario, sin perjuicio de su ulterior ampliación. La politica forestal apropiada a que los técnicos se refieren no puede racionalmente esperarse verla implantada mientras el país no disfrute de autonomía, con facultades legislativas suficientes para otorgarse a sí mismo una legislacion civil, agraria y forestal que responda a sus necesidades. La frase transcrita podria haberse redactado asi: "La producción podría duplicarse si se primera en vigor el Estatuto de Autonomia, aplicandose los preceptos de su articulo segundo". Los tecnicos autores de la primera frase transcrita participan de ese mismo criterio. La única manera de expresarlo de que disponen en las actuales circunstancias es la que dejamos reproducida.

Las especies frondosas, roble, haya, etc, tienden a desaparecer en la zona cantabrica vasca. A costa del terreno que hoy ocupan y de una parte del pastizal y erial, aumentará el solar del pinar.

Es también consecuencia economica de gran importancia en el pais vasco y de manera singular en Vizcaya, la función de los bosques en la fijación del suelo, evitando sus erosiones. Un desgaste anual de un centimetro de tierra no se acusa y en cincuenta años supone la pérdida de medio metro. Medio millón de metros cúbicos de tierra es extraida cada año de la ría de Bilbao para mantenerla navegable. Esa ingente masa de tierra agricola se formó en el transcurso de millones de años. El día en que la repoblación sea ordenada y metodica, ese daño se habrá reducido a la mínima expresión. No será ese el beneficio menor que, en el Nervion y en las restantes cuencas de la tierra vasca, pueda alcanzarse con una aplicación racional de las facultades otorgadas al país en

el Estatuto de Autonomia. Si aquel texto hubiera de ser objeto de ulteriores modificaciones, sus gestores deben tener en cuenta este hecho para procurar a todo trance conservar tan preciosa facultad, que es de aquellas que a nadie pueden ofender y de cuya aplicación debe beneficiarse el pais de manera extraordinaria y trascendental.

La madera es base de civilización. Con ella fueron construidas en el pasado casas, fábricas y talleres, navíos, muebles, objetos de arte, juegos y deportes. Hoy el país vasco esta sembrado de fábricas de elaboracion a base de madera. Destacan las de de muebles y otros objetos de madera. Los 287 aserraderos que hay instalados en Vizcaya emplean 2.000 obreros. Las explotaciones forestales ocupan otros 1.000. En jornales de repoblaciones son invertidos anualmente cinco millones de peseta Solo en Vizcaya hay cuatro fábricas transformadoras de madera en pasta de papel, tres en pasta quimica, Aranguren, Arrigorriaga y Celulosa del Nervion, y dos en pasta mecanica, Marquina y Apatamonasterio.

RENDIMIENTOS Y VALORACIONES

Tierras de cultivo	Hectareas	Precios unitarios	Valor comercial	
Huerta	900	50.000	45.000.000	
Cereal	33.600	35.000	1.176.000.000	
Frutal	4.000	30.000	120.000.000	
Pradera	30.500	25.000	762.500.000	2.103.500.000
Montes				
Eucaliptus	2.200	10.000	22.000.000	
Arboles de ribera	150	9.000	1.350.000	
Pinos	53.000	8.000	424.000.000	
Resto de monte	76.000	4.000	304.000.000	751.350.000
Total de valor de las tierras en pesetas				2.854.850.000

Ganados	numero	precio por unidad	valor conercial
Vacuno	75.800	7.426,28 (promedio)	552.912,100
Ovino	39.000	600	23.400.000
Caprino	4.000	400	1.760.000
Porcino	10.200	1.500	15.300.000
Caballar	4.200	2.500	10.500.000
Mular	500	3.500	1.750.000
Asnal	10.300	750	7.725.000
Gallinas	260.000	75	19.500.000
Palomas	1.700	20	34.000
Patos,ocas,etc	1. 600	50	80.000
Conejos	50.000	30	1.500.000
Colmenas	4.000	300	1.200.000
Total del valor del ganado en peseta			635.661.100 - 635.661.100

A las estimaciones precedentes habría que añadir, para que la evaluación sea exacta, el valor de las viviendas, edificaciones, mejoras territoriales y capitales entretenidos en la explotacion.

La valoración de los productos agricolas es la siguiente:

Huerta	900 Hectareas	a 19.700 pts una	17.730.000
Cereal	33.600 "	11.200 "	376.320.000
Frutal	4.000 "	4.000 "	16.000.000
Praderas	30.000 "	3.600 "	109.800.000
Total de los productos agricolas en bruto			519.850,000
Vendibles o de consumo en el caserio por sus habitantes ...			203.230.000
Consumidos por los animales del caserio			316.620.000

El valor de los productos forestales es:

Madera, apeas, puntales ..	225.000 metr.cub.	a 400 pts uno	90.000.000
Monte bajo	21.000 hectareas	a 350 pts una	7.350.000
Pastizal y erial.....	49.400 "	180 "	8.892.000

Valor total de los ~~productos~~ aprovechamientos forestales ..... 106.242.000 pts

Hay que tener en cuenta que, los productos de pastos y eriales y mohte bajo son consumidos en el caserio. En cambio la partida más importante, ~~importe~~ producto de maderas aprovechadas, una vez apeada, transportada, puesta en la serrería y labrada para su transformación, adquiere un valor sensiblemente doble del estimado, yendo a parar esta diferencia a leñadores, transportistas, aserradores, etc.

El valor de los productos de la ganadería, según el Laboratorio Pecuario Vasco-navarro, es el que arrojan las cifras que siguen:

Valor del trabajo	127.176.000 pts
carne, cueros y pieles	74.844.500 "
leche	219.412.250 "
huevos	32.400.000 "
estiercol	95.000.000 "
lana	1.524.800 "
miel	867.600 "
cera	650.700 "
Total	551.873.850 pts.

El resumen de los productos anuales del campo vizcaino es pues:

Productos agricolas	519.850.000 pts
Productos forestales	106.242.000 "
Productos pecuarios	551.873.850 "
Totales ....1.177.965.850 pts	

Estos productos son en bruto. De ellos hay que restar: de los agricolas 316.620.000, de los forestales los pastos y eriales que suman 8.892.000, y de los pecuarios el trabajo, y el estiercol que suponen 222.176.000. Los productos líquidos son pues:

agricolas	203.230.000
forestales	97.350.000
pecuarios	329.697.850
total de los productos exportables	630.277.850 pts.

—ya lo decimos antes—

Para lograr estas cifras, es preciso importar piensos, fijados por la Unión Territorial de Cooperativas del Campo y grandes Almacenes de Bilbao en 20.300 toneladas anuales, con un valor de 55.325.000 pts. El abono mineral empleado en los cultivos es de 8.000 toneladas por año, que al precio medio de 1,25 pts kilo, suman 10.000.000 pts.

Como en una economía todos los productos son concurrentes y complementarios, es preciso para tener una idea de lo que supone la economía agraria, compararla con las básicas, en Vizcaya el hierro y la pesca. La Memoria de la Cámara de Comercio de Bilbao de 1954 recoje las cifras restantes para el mineral de hierro, de 1.160.160 toneladas metricas, que al precio medio de 160 pts tonelada, suman 185.625.600 pts, y la de 35.080.196 kgs para la pesca, con un valor de 204.311.676 pts.

EL CASERIO

Es la célula de la agricultura en el país vasco marítimo, el caserío vivero de la raza y garantía de continuidad y permanencia del pueblo vasco en su peculiar fisonomía. Al caserío se debe muy principalmente el que hoy sea lengua hablada el euskera. Ya son estos motivos para que merezca consideración todo aquel estudio, propio o extraño, que estudie la vida económica de Euzkadi, entendiendo la economía al servicio del hombre, tal como la hemos definido al comienzo de este trabajo.

El caserío es una unidad económica de explotación. Comprende casa, tierra y ganados. El caserío no es solo una residencia. Es al mismo tiempo laboratorio, taller y herramienta de trabajo, sin salir de su aspecto puramente económico. El caserío une al hombre y a la tierra en función permanente. Es elemento esencial de la actual fisonomía del país vasco marítimo.

En Vizcaya existían en 1936 15.500 caseríos. Desde entonces no

ha sido confeccionada nueva estadistica. Este hecho define, por si solo, el régimen que da lugar a que pueda ser aducido. Quien ejerza autoridad en suelo vasco, ~~cualquiera que sea su titulo y significacion,~~ no puede volverse de espaldas al caserío, porque, al fin de cuentas, el caserío es el país mismo, o al menos el núcleo mas íntimo, cordial de su constitución, y necesario, cualquiera que sea el aspecto en el que se le considere, y muy en especial bajo el punto de vista economico.

De los 15.500 caserios, alrededor de 4.000 son dobles, por lo cual, pueden admitirse la existencia de 19.500 viviendas. Entre estas 19.500 viviendas están distribuidas las 69.000 hectareas de tierra de cultivo y las 75.800 cabezas de ganado vacuno. Los habitantes de estos caserío suman 85.000 almas, lo que equivale al 15 p% de la poblacion total de Vizcaya. Constituyen excepción aquellos caserios que se sirven de mano de obra asalariada, y cuando este caso se da, el servicio es prestado por un criado fijo.

La extensión media de los terrenos que constituyen la pertenencia del caserío en la zona oriental de Vizcaya suele ser alrededor de cinco hectareas, dos y media dedicadas al cultivo, media a pradera y otras dos a helecho y argomas. En el caserío de la zona occidental o encartada, la extensión media oscila entre seis y siete hectareas, dedicadas en su mayor parte a pradera, dejando para el cultivo la superficie indispensable para producir alubias, patatas y maiz para el consumo familiar.

En el estudio auspiciado por la Caja de Ahorros al que nos hemos referido se afirma textualmente: "Las condiciones higienicas de estas viviendas son verdaderamente desastrosas, tanto para las personas como para los animales...Hemos visto cientos de caserios...solo excepcionalmente hemos encontrado algún retrete. La inmensa mayoría de estas casas son construcciones antiquisimas en estado ruinoso...El índice de mor-

talidad por enfermedades infecto-contagiosas en el medio rural es sensiblemente el mismo que entre las aglomeraciones de personas economicamente mal dotadas en las zonas fabril y minera..."

Dejemos, por ahora, otros motivos de consideracion, para referirnos al aspecto puramente economico. Tres hectareas de terreno de cultivo en la zona maritima del pais vasco no constituyen base economica suficiente, ni pueden producir por ello los beneficios necesarios para realizar mejoras y renovar edificaciones. La responsabilidad de que este hecho pueda darse el año en que vivimos no es ciertamente imputable al casero, sino a los gobernantes del país.

La explotación del caserio se efectúa en tres formas. En cultivo directo los propietarios del caserío, lo cual sucede en Vizcaya con el 60 p%; en arrendamiento, condición que alcanza el 35 p%; y en aparcería, que emplea el cinco por ciento restante. Parece innecesario hacer constar la conveniencia, tanto en el orden economico como en el social, de que desaparezcan las especies de arrendamiento y aparceria, para llegar a que, salvo casos excepcionales que no obedezcan a motivos de orden economico sino familiar o afectivo, todos los caserios estén ocupados por sus dueños respectivos, reduciendose a la primera de las tres clasificaciones relacionadas. Y esta debe constituir una aspiración nobilisima de todo gobernante que se estime, cualesquiera que sean sus ideas en otros aspectos de la vida politica, social y economica.

Pero no basta con hacer al casero dueño de su caserío. Aquellos caserios ocupados por sus propietarios, están, en general, tan desastrosamente como los restantes. Lo cual tiene explicación en el orden economico. Porque el caserío no es un buen negocio. Si al fin del año se capitalizan gastos y jornales de todo orden, resulta que la explotacion no produce beneficios. Junto a este hecho nos encontramos con la invasión industrial, que trae el jornal seguro y fijo. Más de la

mitad del censo laboral de los caseríos de Vizcaya y Guipuzcoa está inscrito en las plantillas industriales, una parte dedicado a ellas plenamente y otra simultaneando ambas actividades, trabajando en el taller y en la huerta. El autentico casero, el que vive dedicado exclusivamente a su casa y tierras, forma un grupo social que en Vizcaya no alcanza hoy la cifra de 10.000 personas. Y a complementar aquellos hechos, viene el arbol, el amigo del hombre, pero que, en el Pais Vasco es una de las causas que han contribuido a la transformacion del caserio. El arbol no necesita la atención y cuidados de los cultivos agrarios. Estos no son negocio y el arbol lo es. Y el casero convierte sus tierras en bosques, aprovechando las excelentes aptitudes del suelo vasco. La economía liberal aplicada individualmente por el casero le conduce a los extremos relacionados. El ordenamiento juridico adecuado debe ser el que, haciendo compatibles la fábrica y la huerta, el cultivo y el bosque, resuelva los problemas economicos planteados, afirmando con bases sólidas de orden social y economico la continuidad del caserío, puesto hoy en peligro de extinción. Porque el hombre que tiene un mal negocio en las manos acaba por abandonarlo. El trabajador que gana más en el taller que en el campo, termina convirtiendose en obrero industrial. Y el terrateniente que obtiene beneficio mayor del bosque que del cultivo, transforma sus tierras en pinares. El saldo de estas consideraciones, sin otros complementos de ordenamiento politico-social y economico, conduce de modo fatal al abandono del caserío y a la desastrosa transformación del pais. ¿Como va el casero a renovar sus edificios si tal vez está pensando en abandonarlos?

Vamos a considerar los dos tipos de caseríos que hemos relacionado. El primero, el oriental, con 4,56 hectareas (2,09 de cultivo, 0,57 de Pradera y 1,90 de monte) y 4 cabezas de vacuno, lo que en conjunto supone un capital de 170.770 pts (103.470 la tierra, 30.000 las mejoras territo-

riales, 30.000 de mobiliario vivo y 7.300 de mobiliario mecanico), cuya atencion exije 380,34 jornales, 51,03 con yunta, que suponen 21.108,65 pts, mas el empleo de 835 kgs de mineral, obteniendose de la leche 16.800 pts anuales. El segundo, el occidental o encartado, con 6,08 hectareas (0,76 de cultivo, 3,04 de pradera y 2,28 de monte), 5 vacunos y 200.280 pts de capital invertido (125.480 en tierra, 30.000 en mejoras territoriales, 37.500 en mobiliario vivo y 7.300 en mobiliario mecanico), lo que requiere un empleo de 332 jornales, 37,05 con yunta, con un valor de 19.350,50 pts, 1.400 kgs de abono mineral y 21.000 pts de produccion lechera. En ambos casos puede completarse el panorama de la explotación con 20 o 30 gallinas, un cerdo para engorde y 15 o 20 manzanos generalmente mal cuidados sitos en las lindes de la propiedad. Como está a la vista, el saldo de ambas explotaciones, cientificamente computado los dos arroja pérdidas en ambos casos, de 5.701,10 pts en el caserio oriental y de 5.455,60 en el occidental. No hay para deducirlo mas que restar del valor de los jornales el producto de la leche. Los restantes elementos se compensan. Estos son los hechos, expuestos con la brutalidad de los números.

La "Revista de Estudios Agrosociales en su número del segundo trimestre de 1955 publica un estudio transcrito de la revista "Fortune", segun el cual, "en los Estados Unidos, gracias a una técnica progresiva, el trabajador agricola medio es hoy un ciento diez por ciento mas productivo que lo era hace 25 anos, y de esta forma, un 37 p% menos de trabajadores producen en menos horas un 54 p% mas que hace un cuarto de siglo". Eso es lo que pide el campo vasco: una técnica progresiva, que nadie se ha cuidado de llevar al caserío, dejandolo en el mas absoluto y lamentable abandono en todos los órdenes de la economía, el trabajo y la higiene. Pero "eso" no podrá disfrutarlo mientras al frente de los destinos del país no sea puesto un Poder vasco,

gestores
cuyos [illegible] sean capaces de considerar los problemas inherentes al ca-
serío con la atención y el cariño con que los hombres cuidan [illegible] las niñas de sus
ojos. Las facultades de orden legislativo y ejecutivo necesarias para adoptar y aplicar aquela técnica progresiva, como ya antes lo decimos y no nos cansaremos de repetirlo, están [illegible] contenidas con plenitud en el texto del Estatuto Vasco.

Bajo cualquier aspecto en que tratemos el tema, llegaremos a la misma conclusión. La dosis de abonos minerales empleada en el campo vasco es de 313 kgs para hectarea de pradera y 368 para la de cultivo en algunos caseríos privilegiados de la zona encartada, siendo el empleo medio por lo general de 120 kgs por hectarea. La FAO ha publicado el informe agricola de 1953-1954. En el mismo consta el abono [illegible] aplicado por hectarea de tierra arable, en Suiza de 611 kgs, en Belgica de 1.190 kgs y en Holanda de 1.697 kgs por hectarea. ¡Donde quedan los 120 kgs que en promedio emplea el casero vasco! [illegible]

La leche es la base de los ingresos del caserío. Su venta produce 219.412.250 pts. La Sección de Estudios Economicos, Estadisticos y de Matematica aplicada del Instituto Nacional de Investigaciones Agronomicas del Ministerio de Agricultura, tomando como base los precios del trienio 1933-1935, da para el ano 1954 como indices: [illegible] 916 para la cebada, 839 para el maiz, 729 para el ganado vacuno, 689 para el heno de alfalfa y 555 para la leche. Lo cual quiere decir que el precio de la leche ha quedado bajo. Si la leche es la base economica del caserío, este no puede ser con los precios vigentes negocio floreciente.

Junto a este aspecto de corte pesimista, se ofrece al caserío el saldo positivo de la repoblación forestal. Una hectarea para repoblación vale, en precio medio, de 8 a 10.000 pts. Los gastos de repoblacion y reposicion de faltas de una hectarea de pinar suman [illegible] a lo más 4.000 pts. El entretenimiento anuales de entretenimiento, incluidos administracion, contribucion, guar-

derio, plagas etc., suman 500 pts. El pinar puede cortarse a los 25 años. El valor mínimo de 250 metros cúbicos de pino por hectarea a los 25 años es de 100.000 pts. La repoblación forestal, a base del pino insignis es hoy/un gran negocio. Y si los caseros no abandonan su caserío y repueblan de pinos sus tierras es porque, aunque 25 años no sean demasiados para la evolución economica y para la historia, siempre se trata de una inversión a larga fecha,/improductiva al año siguiente de hecha. Pero no debemos olvidar la frase de Cavestany: "La agricultura es, antes que otra cosa, una actividad economica y después una muy noble manera de vivir". Y para quien considera con proyección el caserío, hay algo, mucho, lo mas/ que escapa a esa definición. Y debemos procurar liberarnos del riesgo de caer bajo el imperio de lo economico deshumanizado.

El casero/ahorra. Sus ahorros proceden de jornales en la industria, de pequeñas industrias propias, de transportes, de explotaciones forestales, de trabajos de madera, de venta de algun pinar, de trato de ganado, del hijo indiano, del pastor de Idaho o Nevada, de la pesca o de la capitalizacion de la miseria. Pero, eso no quiere decir que por si, produzca beneficios. La explotación agricola y ganadera constituye hoy un desastre economico, que tiene como consecuencia fatal el hecho, que está a la vista, de la paulatina despoblación de los caseríos, cuyos moradores acuden a los centros industriales, atraidos por jornales seguros.

Dos legislaciones forales existen en el pais vasco con vigor legal, la de Vizcaya y la de Navarra. Las dos están fundadas en el designio de afianzar la familia, garantizar la unidad de su patrimonio y liberarla de la catastrofe de los minifundios, precauciones indispensables en unos paises de tierra pobre. La clásica división de Vizcaya en tierra llana y villas no tiene hoy razon de ser. Se conserva porque el país carece de facultad legislativa suficiente para acometer la renovación de sus

propias leyes. Hoy constituye un arcaismo. Las tierras de Durango, Marquina y Guernica en las que predomina el caracter rural, aplican el Fuero con vitalidad. En Bilbao y Valmaseda no sucede lo propio. El Fuero se elaboró para que fuera la ley del caserío. Necesitaría adaptación, modernización, adecuación a la actual economía. Ese es uno de los beneficios, grandes beneficios que venían al pais con el Estatuto autonomico. Su aprovechamiento a nadie hubiera pernudicado. Ello explica la popularidad que entre los vascos goza. Y quien, extrano al pais, tiene ocasion de conocerlo, piensa, como los naturales, en la gran conveniencia de que el futuro inmediato permita la vida autonoma vasca, en beneficio de sus hijos y sin perjuicio de nadie. Las leyes modernas de constitución del peculio familiar y de su protección, vienen llamadas y rogadas al aliento del espiritu de las disposiciones forales.

La renovacion del caserío

La unidad media de explotación de tierras en el caserio absorve la actividad de la familia campesina vasca, y con el actual sistema de cultivo no produce lo bastante para que dicha familia pueda vivir decorosamente. Esta es la crisis fundamental del caserio.

La revista norteamericana "Fortune" que antes mencionamos, reproducida por la "Revista de Estudios Agro-sociales" afirma que el incremento de la produccion agricola en Estados Unidos se debe al empleo de las maquinas, a la mejor utilización de las razas ganaderas y a la mejor organización economica. En 1930 vivía de la agricultura al 25 p% de la poblacion. Hoy vive el 13,50 p%. Eso mismo mantenía el Sr. Cavestany en su conferencia del 18 de Octubre de 1955: "Menos agricultores y mejor agricultura". Ello nos llevaría en tierra vasca a la formación de unidades de cultivos superiores, de orden de unas ocho hectareas, de buenas praderas, que per-

mitan mantener diez a doce vacas. Con esto y una revalorización del precio de la leche, bien sea en el mercado o por medio de protección económica, tecnicamente puede resolverse el problema.

Para la explotación racional de una empresa agricola es preciso lograr una estructuración lógica de la misma, una cultura suficiente en el agricultor y una aplicación ordenada y metodica de la técnica agricola en lo que se refiere a abonos, semillas, selección de ganado, maquinaria, insecticidas, piensos compuestos, etc. Pero, ?qué aplicación tienen en tierra vasca, al menos en zona maritima, estas reglas? La maquinaria agricola apenas es aplicable. El saneamiento ha sido acometido con buena voluntad por el Laboratorio Pecuario Vasco-navarro. Pero, sus efectos quedarán minimizados mientras el ganado se albergue en los caserios en las desastrosas condiciones higienicas en las que hoy se encuentra, donde sus establos son pocilgas. La investigación está en sus bostezos, y la urgencia de acometerla es evidente. Hoy, en no pocos lugares y aplicaciones, reina la superstición. Investigaciones sobre el maiz hibrido que costaron diez millones de dolares en Estados Unidos permitieron un aumento de cosechas valorado en 750 millones de dolares al año, rindiendo un 7.500 p%. Los estudios sobre el cólera de los cerdos costaron 50.000 dolares, pero incrementaron los beneficios en 15 millones por año, con aumento del 30.000 p%. Tras el estudio genetico de la gallina, la medida de cuarenta huevos anuales que producía, logró convertiese en doscientos. Cada peseta invertida en estudios agronomicos rinde una media anual de mil pesetas a la colectividad beneficiaria. Este es el panorama que espera a una situación estable en que el pueblo vasco, dueño de sus destinos, pueda aplicar su espiritu práctico al estudio y resolución de los problemas que la realidad ha planteado. Las fincas-tipo o caserios-modelo que pudiera crear el Poder vasco, contribuirían poderosamente a encauzar la vida agricola de la actual generación. Porque, es

indudable que para saber se hace preciso investigar, para enseñar es preciso saber y para llevar a la práctica los avances de la ciencia es preciso vulgarizarlos. Para esto ultimo sería de gran utilidad el caserio-escuela.

La legislación debe servir a esta norma general. La vieja ley foral hay que remozarla, llevando a ella las conquistas del derecho social moderno en favor de los obreros, la reducción de la jornada de trabajo, el aumento de los beneficios. la fijación de un mínimo vital, la indemnización por accidentes, el subsidio para la vejez, el subsidio familiar, etc. Dada la estructura social de la agricultura vasca, pocos de los beneficios de aquellos avances sociales alcanzan al caserío. La sociedad vasca más representativa, que es el caserío, se encuentra en desamparo, abdndonada a su propio esfuerzo, en un mundo de politica dirigida. ?Es una reforma agraria la indicada? ?Basta con una adaptación a la ggricultura y al caserio de la legislacion laboral que se aplica en el mundo civilizado? ?Hay que reformar la ley civil, la ley foral? Todo ello puede ser cuestion de palabras. Porque lo necesario, lo indispensable es dar de alta la preocupacion del problema y acometer su resolución con el espiritu de quien afirma la vida futura del pueblo vasco. Para todo ello dispondrá de facultades el país el día en que su ley autonomica sea puesta en vigor de aplicación.

La politica de los precios agricolas protegidos, en un momento determinado, puede significar una solución. Pero, a la larga, por si sola, no resuelve nada, considerada bajo el prisma del interés público. El propio Cavestany afirmaba desde el lugar que ocupa que, "los precios de protección constituyen un tributo que es necesario pagar para conseguir una mejor organizacion agricola; pero si esta última no se logra, no se pueden sostener". Nosotros aspiramos a lograr esta mejor organización. Y si hemos hecho aflorar el tema de los precios protegidos, no es para que, esta proteccion forme aquella mejor organizacion, sino para

que, una vez formada, la sirva y de tal manera la vigorice.

En lo que si puede pensarse es en nuevas industrias agricolas. En Vizcaya existen, en su flora natural, 275.000 especies vegetales. Solo un centenar son aprovechadas. ?Quien duda de que, muchas de las restantes son aprovechables? La investigación tiene mucho que hacer y la química puede esperar segura de ulterior aprovechamiento. Pongamos algún ejemplo de especie aprovechada ya pero con amplias perspectivas ulteriores. Del maiz puede obtenerse alcohol, aceite, antibioticos, cera, proteinas y el resto dedicarlo a aprovechamiento del ganado. La soja puede convertirse en plasticos, los zuros del maiz en penicilina, la paja del trigo en papel, la remolacha en caucho sintetico, etc. Es pues muy amplio el horizonte que se ofrece a la investigación y al trabajo, tomando como base la agricultura.

Esta misma norma podemos aplicarla de manera concreta a los productos forestales. En 1953 se reunieron en Ginebra los representantes de 18 paises europeos para estudiar estos problemas. En su largo estudio se ve que el consumo de madera aumenta en Europa a partir de 1.900 y seguirá creciendo en el futuro inmediato en ritmo parecido a la disminución de la producción. "Dentro de diez años, añadian, la demanda europea de madera será superior a la oferta en cincuenta millones de metros cúbicos anuales". Ello obliga a adoptar medidas atinentes. Francia, por Decreto del 20 de Diciembre de 1954 ordeno la concentración forestal, para salir al paso del minifundio y permitir la aplicación de las disposiciones de la ordenación de montes. Sería torpe que el Pais Vasco, cuando sea dueño de sus destinos, no adopte una medida similar, que en nuestro caso es, además, de gran conveniencia.

Otra medida idonea es la de intensificar la protección contra incendios, producidos, las más de las veces, por descuidos y no por mala voluntad.

De igual manera deben ser obligatorias las normas decretadas sobre tratamiento de plagas, clareos, podas, etc. pues que, las malas practicas en aplicación de aquellas, pueden llegar a producir disminucion hasta del cincuenta por ciento del rendimiento de los montes. La construcción de una red de caminos forestales es aconsejable. La Diputacion de Navarra la acordó, siguiendo las reglas de la técnixa forestal, el año 1930. Desgraciadamente, no es mucho lo que, en ejecución de los planes aprobados ha sido llevado a la práctica. Pero, planes como aquellos, debidamente ejecutados, interesan no menos que a Navarra, a Guipuzcoa y Vizcaya. Los problemas de plantaciones, poda, clareos y plagas debieran merecer la existencia de un centro de investigación para el mejor aprovechamiento de los montes. Un solo botón de muestra vale para dar a conocer la importancia de esta vigilancia técnica. Una fábrica de pasta mecanica, de celulosa, para que pueda sostenerse, necesita una producción mínima de 10.000 toneladas anuales. Para producir esa cantidad es preciso disponer de cincuenta a cien mil metros cubicos de madera. Si tal producción puede ser obtenida a poca distancia de las factorías de transformación, esta se plantea en condiciones inmejorables. El obtener esas condiciones debe ser misión de cualquier gobernante honesto de este país.

Un ordenamiento agrario-forestal del país es indispensable. Cierto que pueden verse plantaciones de pinos en explendidos terrenos llanos aptos para el cultivo agricola; pero no es menos cierto -y es mas frecuente- ver terrenos cultivados en zonas altas con 40 y mas grados de pendiente, llamando a la erosion forzosa producida por las lluvias. La tierra, como la propiedad toda ella, debe cumplir una funcion social, proveyendo a las necesidades humanas del modo mas adecuado a su constitución. Por eso, el ordanemiento es necesario, para hacer que los motivos de orden técnico, economico y social, dquieran contornos

juridicos y se conviertan en legislación aplicada. Que todos los intereses estén representados y puedan ser consultados al través de Consejos Tecnicos nos parece obligado. Pero aquellos intereses no deben ~~tener~~ detener el desarrollo y aplicacion de la función social de la tierra.

En resumen: la explotacion agricola y ganadera del pais vasco en su zona maritima, tal como hoy se realiza, al traves del caserío, es un negocio ruinoso. Lo único que consiguen nuestros agricultores, trabajando intensamente, es asegurarse un jornal insuficiente a lo largo del año. El campo no prospera. El caserío se arruina. Las condiciones higienicas de la vivienda rural son desastrosas. El ganado no mejora. No hay estimulo de ninguna clase. La emigracion a otras actividades se impone. Hay que revalorizar el precio de la leche. Es preciso llegar a la formacion de unidades familiares de explotación del orden de ocho hectareas, adoptando para ello las leyes civiles, sociales o agrarias que sean necesarias. La instrucción agricola es indispensable. ~~Independientemente de ella~~ Es necesario crear caserios-tipos o granjas-caserios, que la complementen. Es igualmente indispensable y urgente el establecimiento de institutos de investigación y experimentación agricola, ganadera y forestal. En el orden agrario debe llegarse a normas de aplicación sobre variedades de semillas, alimento del ganado y abonos, tanto para los minerales como para la mejora del estiercol. La campaña de saneamiento del ganado no es bastante eficaz sin la higienización de los establos. Procede el ordenamiento de las tierras del país, para que cada cual cumpla la función social que le es inherente. Deben ser construida una red de caminos rurales y forestales. Hay que estimular el ahorro. Es preciso defender la riqueza agricola con nuevas industrias derivadas tratadas por la agroquimica. Se hace aconsejable una politica forestal dinamica que permita duplicar nuestro potencial economico, adoptando las medidas de orden administrativo, tecnico, cooperativo, de guarderio, fiscal y juridico

atinentes para lograrlo.

Toda esta politica ha de basarse sobre el caserio, comenzando por hacer del edificio familiar un lugar humano, digno, cómodo, dotado de servicios higienicos indispensables. A tal finalidad deberán ser adoptadas todas aquellas medidas que hagan eficaz los postulados sentados, de acuerdo con los interesados siempre que ello sea posible, al amparo del vigor de las leyes en otro caso, disponiendose para tales menesteres de los presupuestos que permitan convertir en realidad lo que aqui se propugna.

Misión primordial del Gobierno Vasco, el día en que le sea dado volver a prosternarse bajo el Arbol de Guernica, será la de aprovechar las facultades que le otorga la Ley autonomica para adoptar las medidas de orden civil, agrario, administrativo, técnico, economico y social que sean necesarias para que el caserio, vivero de la raza, templo de su idioma y base de su economia, cobre ante nosotros y se presente ante las generaciones futuras como lo que debe ser, tanto a los ojos de los vascos como a los de los que, no siendolo, han sido ganados por el hecho vasco y unieron la vida propia a la subsistencia, desarrollo y progreso de Euzkadi.

Juan de Castilla

Bilbao Julio 1956

DELEGACION PROVINCIAL DE SINDICATOS

VIZCAYA

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL

Ponencia: EL CAMPO VIZCAINO Y SUS PROBLEMAS

Ponente:
CAJA DE AHORROS VIZCAINA
Con la colaboración de los ingenieros agrónomos
D. Daniel Trueba Hernaiz
y
D. Bernardo Mesanza Ruiz de Salas
y del catedrático de Geografía e Historia y doctor en Derecho
D. Isidoro Escagüés y Javierre

Bilbao, 1956

PROLOGO GEOECONOMICO DE VIZCAYA

Los antiguos historiadores españoles comenzaban sus trabajos pintando un anchuroso fresco de las tierras hispanas. Eran a manera de pintores que, antes de ocuparse de los detalles (lances y figuras), nos presentaban el lugar en que los personajes iban a moverse. Así comenzó su magna tarea Alfonso X el Sabio, y así principió su obra colosal el Padre Mariana, ejemplo que fructificó, pues posteriormente muchos autores les imitaron.

Las tierras que los historiadores de la vieja España describían eran magníficas casi siempre. Como a vista de pájaro, desde lo alto, colocado el observador entre erráticas nubes, éste veía abajo la extensión bellísima que ofrecía el paisaje, pintando la geografía con unos colores a veces demasiado vivos y optimistas; exageraciones que hoy disculpamos en atención a las pocas informaciones veraces que en aquellos siglos se poseían acerca de nuestro medio físico, económico y humano.

Desgraciadamente en los tiempos modernos, excepto en algunos autores y revistas, fué cayendo en desuso el hábito de presentar la exposición de los hechos económicos, sociales, etc., de un país o provincia precedidos del cuadro geográfico de las tierras que a continuación iban a ser estudiadas, si bien en naciones extranjeras este sistemas lógico, desde hace algunos años ha sido resucitado, habiendo marcado el camino con tal finalidad algunos trabajos magistrales de varios investigadores, principalmente ingleses y franceses, muchos de ellos magníficos portavoces de la vida y riquezas de sus países en destacados congresos económicos internacionales.

Por esta razón, y, además, por considerar que la riqueza o pobreza de los pueblos tienen una base geográfica indiscutible en la cual también ha de fundamentarse su economía futura, siguiendo la acertada costumbre de algunos de nuestros viejos historiadores, comenzamos nuestro trabajo dedicando la primera parte de este estudio al análisis geográfico de las tierras a las que van dirigidas las investigaciones de esta Ponencia. Y por tal motivo, el lector seguramente nos ha de agradecer si antes de hacerle caminar por las rutas económicas de la producción y vida rural que constituyen el objeto de esta comunicación, le detengamos algunos instantes, a modo de introducción, en la exposición del cuadro geoeconómico de la tierra vizcaína.

Pero también le ofrecemos este panorama geoeconómico porque otra razón fuerte nos impulsa a ello. Como dice un escritor, el paisaje geográfico no determina causalmente, inexorablemente, los destinos de un pueblo. Es decir, la geografía no arrastra a la historia y a la economía necesariamente, pero sí las incita. El dato geográfico es muy importante para la vida de un pueblo, aunque en sentido opuesto al que Taine le daba; no es aprovechable como causa que la explica, sino al revés, como síntoma y símbolo de ese carácter, afirmación que se ve patentemente en las tierras vascongadas que vamos a describir.

Bilbao, el valle del Nervión y toda Vizcaya en general, presentan claramente la influencia de la tierra sobre el hombre, pero ofrecen también la muestra de que el hombre que habita esta región es un ser reactivo, cuya reacción ha podido transformar el medio físico en que se ha desarrollado.

En el desenvolvimiento de estas ideas hemos utilizado el método comparativo, que es considerado hoy como el más eficaz en la investigación geoeconómica, por cuanto permite la interpretación de los hechos superando así la antigua técnica de la pura exposición descriptiva, lo que permitirá, al propio tiempo, presentar el mutuo enlace e influjos que la geografía, la economía rural y el campesino han tenido en esta región desde tiempos muy lejanos, influencias que todavía no han sido estudiadas como merecen, en forma de la gran monografía exhaustiva que están demandando en atención al abultado beneficio que dejan y al alto porcentaje que alcanzan en la valoración conjunta de toda la economía vizcaína.

Es por estas causas por lo que, después del estudio de los fenómenos físicos y biológicos, extenderemos nuestra investigación a los humanos, de acuerdo con el concepto moderno de la geoeconomía como ciencia de las relaciones entre el hombre, la economía y el ambiente que les rodea. Sistema que nos permitirá, finalmente, poder detallar los problemas más urgentes que hoy se ofrecen al campo vizcaíno, y tras ello, recoger en unos apartados especiales las reformas y medidas necesarias, a juicio de esta Ponencia, para darles satisfactoria solución.

PRIMERA PARTE: EL PAIS Y LOS HOMBRES

1.—FUNDAMENTOS NATURALES DE LA ECONOMIA RURAL VIZCAINA.

I.—*Condiciones geográficas generales.*

El milagro, siempre renovado, de la recogida en Vizcaya de las cosechas, maravilla a veces repetida en varias ocasiones del año y que en el fondo es el milagro mismo de la vida, constituye el objeto de la primera parte de este trabajo. Prodigio reiterado hasta el infinito entre los aldeanos de Mendeja, Orozco, Durango, Carranza y Abadiano, bajo las brumas suaves de Berango y en las nieves de Ochandiano y Ubidea, sobre los suelos polvorientos de hierro en Gallarta, sobre los campos estériles de la Peña Gorbea, en las zonas costeras de Lequeitio y Bermeo y en las montañas de Elorrio y Barázar; esfuerzo en virtud del cual se han formado agrupamientos humanos y civilizaciones materiales y morales fundados sobre los trabajos de la tierra. Es el cultivador rural, el aldeano vizcaíno, el que en su vida, problemas, anhelos y aspiraciones se describe aquí, el cual, aplicando sus fuerzas con la experiencia adquirida por más de un centenar de generaciones, con su inteligencia y la utilización de la técnica y de algunos de los adelantos científicos proporcionados por la industria moderna, ha creado un paisaje agrícola, siempre en vías de continua renovación, y a cuyo mejoramiento se dirigen los temas de esta Ponencia, aportando sugerencias que pueden ser útiles en el porvenir.

Como la geoeconomía es al mismo tiempo ciencia de descripción y de repartición, el lector es convidado en este trabajo a un viaje entre los campos de Vizcaya, a los caseríos de las Encartaciones, a las heredades de la Busturia y a los maizales del Duranguesado, bajo todos los aspectos geográficos de Vizcaya; es decir, a todas aquellas latitudes en las que el aldeano siembra, planta, recoge, cuida su ganado y mira continuamente con ansiedad a ese cielo que le dispensa la alegría o la miseria.

Pero como en pocos lugares de España, las relaciones entre la geografía por un lado y la economía por otro forman, como en Vizcaya, una trama espesa e indisoluble, como es preciso considerar la persistencia de las condiciones naturales y la continuidad de los esfuerzos humanos para comprender a los lugares, a las gentes que los habitan y a las actividades de éstas, por eso, a continuación, ofrecemos un somero cuadro físico del medio vizcaíno, que nos ayudará a comprender la actividad económica de la provincia en general, de sus habitantes rurales en particular, y las posibilidades agropecuarias del futuro.

Las condiciones que principalmente determinan el valor físico de una región son varias: el subsuelo, el relieve, el clima, etc.; de las que derivan el litoral, la hidrografía y las aptitudes naturales; la geografía económica, la humana y hasta la política no son más que un consecuencia inmediata de esas condiciones. Y Vizcaya presenta en este orden de ideas un ejemplo característico, pues por tratarse de una zona eminentemente montañosa, nos ofrece, como todas las tierras accidentadas del mundo, una transformación lenta en sus modos de vida, sobre todo rurales, debido a hallarse éstos perfectamente influídos por su medio físico y su pasado humano.

II.—*La geología vizcaína como fundamento de su agronomía.*

Cubre la provincia exactamente 2.165 kilómetros cuadrados, ocupando por esta extensión el 0,43 % del total de España: y su contorno tiene 80 kilómetros de longitud en el litoral y 247 en sus fronteras terrestres, datos de los que podemos deducir que aunque esta tierra forma parte de la Península Ibérica, de contornos macizos y regulares, nuestra provincia, por el contrario, ábrese para el mundo con una amplia fachada marinera, utilizada por el hombre desde tiempo inmemorial para el establecimiento de sus contactos y relaciones económicas y comerciales.

A facilitar en el pasado la vida económica de Vizcaya contribuyeron también las características de su relieve, formado por montañas de mediana elevación, dispuestas de modo desordenado y laberíntico. En tiempo geológicamente muy remoto, la formación de lo que fué primeramente Golfo y después Valle del Ebro, debió frenar poderosamente el empuje ascensional del suelo vascongado, por lo que el territorio de éste aunque movido y fragmentado, quedó deprimido, careciendo de alturas preeminentes, como puede apreciarse en la llamada depresión vasca, en la que sus montañas más elevadas presentan una altura inferior a la que posee la orografía que se extiende por la zona del Pirineo navarro o en la santanderina.

Si en vista de la carencia de datos y estudios que se dejan sentir en estos temas, no nos es posible hacer aquí un análisis completo y definitivo de los elementos geológicos y morfológicos, de tanto influjo y de primordial papel en la vida agropecuaria, al menos vamos a permitirnos ensayar a grandes rasgos las características de los mismos, pues el estudio de los materiales del suelo, es decir, la composición de éste, constituye una premisa indispensable para la comprensión de los capítulos posteriores de nuestro trabajo, sobre todo teniendo éste como finalidad principal el estudio de la estructura agraria, rama económica que con mucha mayor intensidad que la industrial, se ve influída por la composición geológica. Por eso se ha dicho que el suelo, por ser punto de sustentación de las estructuras económicas, tiene una importancia extraordinaria, no sólo como determinante de algunas actividades fundamentales cual las agrícolas y pecuarias, sino también porque condiciona de una u otra forma a todas las demás que son objeto de la economía.

La constitución geológica de Vizcaya es, en verdad, poco variada, siendo en este sentido mucho más pobre que otras zonas de la Península, estando solamente representados el sistema cretáceo, que ocupa la casi totalidad de la provincia y los depósitos cuaternarios y recientes que se hallan en superficies muy reducidas, abundando en todo caso los afloramientos eruptivos de la serie moderna, en general de muy corta extensión, y hallándose reproducidas las rocas ácidas por las traquitas del monte Axpe, y las básicas por los numerosos apuntamientos de ofita, encontrándose el principal de todos los de la provincia en los contornos de Guerricáiz.

La escasa variedad gelógica de Vizcaya fué también apuntada por Adán de Yarza, autor del mejor trabajo publicado en esta materia hasta la fecha, y en el cual éste expone los siguientes datos, que citamos por su importancia para justificar y explicar la explotación agrícola.

Dos horizontes presenta el sistema cretáceo: el infracretáceo o inferior y el superior o cretáceo propiamente dicho, que ocupa mucha mayor extensión que el primero. El infracretáceo atraviesa la provincia de S. E. a N. O., formando las capas más bajas que en él quedan al descubierto un potente conjunto de rocas detríticas, observándose que el elemento cuarzoso se hace más preponderante hacia el extremo N. O. de la zona, o sea en los confines de la provincia de Santander, mientras que en las tierras de Arratia las rocas presentan estructura más pizarrosa.

Las calizas que limitan por el lado N. E. esta zona infracretácea, presentan un enorme espesor al Sur del valle de Durango, donde constituyen las empinadas montañas de Amboto, Urquiola, Mañaria y Dima, reduciendo su espacio al avanzar hacia el N. O. y llegando en algunos trechos a desaparecer por completo, reapareciendo en las cercanías de Arrigorriaga y presentando varias fajas con soluciones de continuidad desde allí hasta Somorrostro; y al entrar en Santander por Ontón vuelve a crecer extraordinariamente su potencia.

Iguales o parecidos cambios en su espesor presentan las calizas en las ramas S. O. del pliegue anticlinal. Se las ve muy potentes en la falda norte del Gorbea

y Peña Lecanda, desde donde se dirige hasta Areta, estrechándose gradualmente; llega a desaparecer en la falda occidental del monte Ereza, adquiriendo gran espesor cerca de Galdames, faltando luego en algún trecho para reaparecer en las cercanías de Mercadillo y La Baluga (Sopuerta) formando varias fajas; se las ve más allá, al Oeste, en la vertiente meridional del monte Lalen, desde donde se extienden hacia Trucíos; tocan a la provincia de Santander, y pasan al norte del Valle de Carranza con una potencia muy considerable, que aun se hace mayor en las cercanías de Ramales.

La otra zona infracretácea comienza al Este de Marquina, yendo a terminar en la desembocadura de la ría del mismo nombre, estando imitada al S. E. por una línea casi recta que pasa por Murélaga y por las proximidades de Gauteguiz de Arteaga, extendiéndose luego hasta el mar con los cabos de Anzona y Ogoño; formando sus límites por el Norte una curva que vuelve su concavidad hacia el océano, pasando al Norte de Ereño y de Ispaster, avanzando luego las rocas infracretáceas hacia el mar; constituyendo el monte Oloño, cabo de Santa Catalina e Islote de San Nicolás de Lequeitio, y retrocediendo hacia el S. O., vienen a cerrar el perímetro de esta zona al oriente de Marquina.

Desde Forua hasta Mundaca corre otra faja del cretáceo inferior, que en realidad es una continuación de la anterior, aunque aparezca separada de la misma por los aluviones de la ría de Guernica; existiendo otros afloramientos infracretáceos en las cercanías de Lemona, Berriatúa, Baquio, etc.

De los estudios practicados por varios geólogos para determinar la existencia y extensión del tramo aptense, se deduce que son varios los lugares vizcaínos en que se ven calizas urgoaptenses cubiertas por margas o calizas arcillosas.

En cuanto a los depósitos aluviales y recientes, nos inclinamos a creer que pasado el período del último y principal movimiento orogénico y pirenaico que se verificó entre el oligoceno y el mioceno, la distribución de mar y tierra firme no ha debido variar sensiblemente, y que desde el período mioceno comenzaría la denudación de las tierras emergidas, y por ende, la apertura de los valles y la formación de sus depósitos de acarreo; pero que estos fenómenos no adquirirían su mayor intensidad sino en la época cuaternaria. Y advirtiéndose que a esto debe atribuirse, por lo tanto, los depósitos de acarreo formados en los valles donde no llegan actualmente los ríos ni aun en su mayor crecida, siendo de origen más reciente o actual aquellos otros depósitos en puntos más próximos a las actuales vaguadas; pero claro es que, entre unos y otros, no pueden señalarse siempre límites precisos, máxime faltando los restos orgánicos o de las primitivas industrias humanas que servirían para dar alguna luz sobre su respectiva antigüedad.

III.—*El relieve y su papel económico.*

El examen rápido de este pasado geológico nos lleva necesariamente al estudio del relieve actual, de acusada participación en los diferentes tipos de vida económica que se advierten en Vizcaya. En el variado relieve vizcaíno, lo mismo que en el resto de las provincias vascongadas, raras veces se descubren alineaciones bien definidas, pues los materiales acumulados en viejas épocas geológicas han sido dislocados por la rica red fluvial, formándose un verdadero laberinto de valles que determinan la dispersión de sierras y montes.

La geología, junto con la erosión continuada debida a la abundante pluviosidad, ha contribuído a formar las suaves ondulaciones del suelo vizcaíno, y también a la existencia del crecido número de valles que en él se asientan, cada uno de ellos con individualidades geográfica y económica; núcleos de montañas y valles que son los que han formado psicológicamente al pueblo, ya que obligando a los hombres a la lucha contra los obstáculos naturales, han ido imprimiendo en su carácter el sello de la tenacidad y de la perseverancia, que el vizcaíno ha demostrado poseer a lo largo de los siglos.

Está muy lejos de nuestro ánimo el mencionar aquí una larga lista de sierras, montes y picos desperdigados por Vizcaya; poca trascendencia económica tendría la referida enumeración; por ello solamente indicaremos como rasgos más destacados de su relieve, que en la parte occidental, casi pegados al extremo de las montañas cantábricas, se encuentran los importantes montes del entrecortado país de las Encartaciones, y más al Este, el monte Oiz constituye el origen de una hilera de montes que corren próximos a la costa (Axpe, Arechavaleta, Iturraitz) con varios contrafuertes, cuyos estribos penetran en el mar, y otros que van a enlazarse lejos de Vizcaya con el macizo pirenaico de Haya. El valle burgalés de Mena separa de las Encartaciones a la Peña de Igaña y la sierra Salvada a la destacada Peña de Orduña, y por las colinas llamadas Gradas de Altube se pasa a la imponente Peña Gorbea (1.537 metros), comienzo de una cordillera que se dirige al Este con las sierras de Arlabán, Elguea y otras no reseñadas por no afectar a este estudio. Pero sí importa destacar que, al contrario de otras zonas de la región cantábrica española, en las que predominan las alturas elevadas y los grandes acantilados sobre el litoral, las áreas de altitud media ocupan la mayor extensión de Vizcya, y las montañas, que rara vez corren paralelas a la costa, disminuyen sus alturas antes de alcanzarla, curioso fenómeno físico causantes de otro climatológico al que poco después nos referiremos. Este relieve, pues, ejerce su influencia de dos maneras: Las cadenas montañosas detienen la penetración de los vientos húmedos en las provincias situadas más al Sur, agravando, por ello, la aridez natural de la España seca: pero sobre todo conviene destacar que la temperatura disminuye en razón directa del aumento de la altitud y, además, por encima de un cierto grado de inclinación las pendientes no se prestan para la explotación agrícola, puesto que el trabajo de las tierras predispone estos suelos al embarrancamiento; y sin olvidar tampoco que ciertas exposiciones, cuales son las vertientes sombreadas, agronómicamente son netamente desfavorables, por lo que siendo muchas las zonas elevadas vizcaínas con esta orientación, son también abundantes las tierras impropias para los cultivos, si bien tienen aptitudes para las praderas y repoblación forestal.

IV.—*El mecanismo del clima vizcaíno.*

Hemos indicado que el fenómeno de la disposición orográfica del suelo-vizcaíno tiene como rasgos generales el que sus montañas poseen una altitud media y que rara vez corren paralelas al mar, disminuyendo en su altitud antes de alcanzar la costa, curioso fenómeno causante de la influencia oceánica en el suelo de Vizcaya, pues los vientos marinos encuentran anchos portillos para penetrar en el interior, dando así a la atmósfera de las tierras más alejadas del océano, un ambiente húmedo y regular. Pero como los fenómenos climatológicos afectan no solamente a los rasgos geográficos de Vizcaya sino también y decididamente a los económicos y aun a los psicológicos, expondremos a continuación y con algún detenimiento las características de la climatología de la provincia.

La importancia de ésta en la vida es muy grande, pues sin duda alguna, de todas las circunstancias físicas que hemos de considerar, son éstas las más destacadas por su influencia en la morfología del suelo y aptitudes agrológicas, en la distribución de las plantas, de los animales y hasta del hombre; es decir, en todos los aspectos de la vida económica y social. El clima, no sólo en Vizcaya, sino en toda la Tierra, traza los grandes cuadros naturales de la existencia, constituyendo por eso, como se ha dicho, la llave de las actividades humanas.

Son las temperaturas, el viento y la lluvia, los factores climatológicos que en estrecha dependencia unos y otros imprimen a cada rincón de Vizcaya sus características propias, bien traducidas, como tendremos ocasión de ver, en su revestimiento vegetal, y por ello, en la distribución de las zonas agrícolas; factores que sucesivamente vamos a examinar.

Vizcaya, en general, presenta temperaturas moderadas, pudiendo calcularse de 13 a 15,3° su media térmica anual. La temperatura media de enero varía entre 9 y 10° y la de julio entre 21 y 22°; nótase también que la amplitud de la variación anual es algo diferente en las diversas partes del país, con valores que van aumentando del litoral para el interior desde Punta Galea (9,9° en enero, 21,3° en julio), hasta Sondica (9.6° enero, 21,1° julio) y Basauri (7,6° enero, y 21,3° julio).

El mar se presenta en este modo como el gran regulador de la temperatura vizcaína; el desvío térmico es decir, la diferencia en la temperatura del mes más caliente y del mes más frío es mayor en la zona Sur de la provincia, donde pueden observarse climas extremos que revelan características continentales acusadas. En cuanto al trazado general de las líneas isotérmicas impresiona su regularidad, y sobre todo, el acentuado paralelismo en relación con la línea costera que nos presenta. La temperatura es aproximadamente la misma en Guecho y Lequeitio, poblaciones situadas a la misma distancia del mar.

La temperatura en Vizcaya varía, pues, con la latitud geográfica,, creciendo en verano y decreciendo en el invierno a medida que caminamos del litoral para el interior; y puede decirse que, en términos generales los contrastes térmicos se notan más acusados entre las zonas litorales y las áreas más alejadas del mar en cualquier parte que consideremos de la provincia.

Y es curioso notar la inflexión que las líneas isotermas de julio o diciembre experimentan en sentido contrario en los valles de las rías de Guernica o del Nervión, a través de los cuales se dan entrada en el interior de la provincia a las influencias del mar, el gran regulador por excelencia de la temperatura.

La influencia ejercida por el relieve del suelo sobre el régimen térmico también es patente, pues sabiendo que la temperatura disminuye aproximadamente cerca de medio grado por cada 100 metros de altitud, se comprende perfectamente que las zonas más elevadas (Ochandiano, Barazar) presentan rasgos climatológicos especiales, que luego se manifiestan por la naturaleza especial del revestimiento vegetal, y por el atraso que se observa en el nacimiento y desenvolvimiento de las plantas.

En cuanto a la circulación atmosférica, ésta en la zona cantábrica se halla condicionada por dos grandes centros establecidos permanentemente sobre el Atlántico: El centro anticiclónico de las altas presiones de las Azores y el centro ciclónico de las bajas presiones de Islandia. Desde el primero hacia el segundo, para restablecer el equilibrio atmosférico, se instaura un régimen de vientos dominantes del S. O. y del N. O., por la desviación hacia la derecha que experimenta el hemisferio Norte, los cuales varían mucho de intensidad y orientación, según las estaciones, pues también los centros de que dependen constantemente cambian en el sentido de la marcha aparente del sol.

Son estos vientos los que hacen penetrar la influencia oceánica hacia el interior de Vizcaya, sobre todo a lo largo de los valles fluviales; son aquéllos los que templan el rigor invernal y los calores estivales, determinando al mismo tiempo la abundancia de precipitaciones acuosas; pero al lado de esta poderosa influencia oceánica es preciso considerar que hay otra, la formada por las corrientes del S. E., que elevan considerablemente las temperaturas al entrar en conflictos con los vientos oceánicos y prevalecer sobre éstos; vientos extraños, turbadores, atrabiliarios como los llamó Salaverría, que arrojan las nieblas y afinan la atmósfera, y cuyo común denominador es la variabilidad.

El importante papel desempeñado por la orografía en la distribución de las lluvias, queda bien patente en un mapa pluviométrico de Vizcaya. Y aunque toda la provincia se halla claramente incluída en la denominada Iberia lluviosa, sin necesidad de acudir a datos meteorológicos, el mismo paisaje vegetal nos revela que la cantidad de precipitaciones disminuye, siquiera sea en pequeña cantidad, desde la zona litoral hacia el límite Sur de la provincia.

Los vientos marinos cargados de vapor acuoso, al chocar con las tierras litorales y después con las montañas, origina el clásico sirimiri; corrientes aquéllas que predominan sobre las del S. E. que antes hemos indicado, por lo que abundan los días de lluvia en la provincia, la cual arroja un total aproximado de 1.250 milímetros anuales, repartidos entre 160-170 días por año.

El mar, pues, combinado con el relieve, es el gran regulador del clima de Vizcaya, no sólo por las lluvias que proporciona, sino también por la suavidad que presta a la temperatura, bastante uniforme en todas las estaciones del año, regularidad que es desconocida en

la mayor parte de las tierras españolas. La naturaleza rara vez conoce aquí las expresiones bruscas, ya que toda transformación climatológica se efectúa suavemente, siendo raro lo mismo un sol deslumbrador que las tormentas impetuosas, por lo que podemos concluir este apartado diciendo que en la provincia reina el medio térmico y la condescendencia, o sea, que climáticamente evita la revolución violenta. Precisamente se considera como dato curioso y raro, por lo que aquí se recoge, el que en el mes de noviembre de 1953 hubiese en Bilbao dieciocho días consecutivos con el sol espléndido, de cielo totalmente limpio; y el que, desde las ocho de la mañana del día 26 de septiembre de 1953 hasta la misma hora del día siguiente, el pluviómetro del depósito de aguas de Larrasquitu recogiese 176 milímetros, o sea 176 litros por metro cuadrado de superficie, cantidad que explica la gran avenida que entonces sufrió el Nervión y sus tributarios, causante de elevadísimas pérdidas económicas, a cuyo remedio tuvieron que acudir las autoridades nacionales.

V.—*Los dos paisajes vegetales de Vizcaya: el espontáneo y el derivado.*

Las características geológicas, topográficas y climáticas engendran una vegetación espontánea en armonía con las mismas. Reflejan tan exactamente las plantas el medio físico, que han sido llamadas «termómetros vivos de la humanidad».

La constitución geográfica de Vizcaya, dotada de alturas comprendidas entre el nivel del mar y los 1.000 metros, con suelos áridos y fértiles y con mezclada geológica, ofrece una abundante variación en su flora, que comprende una gama de especies bastante ricas, completada con las superficies dedicadas a pastos, los campos de cereales y las múltiples plantas de huerta cultivada.

En la vegetación espontánea el vizcaíno a veces ha ejercido una influencia destructora: pero también ha sabido sacar de ella el máximo partido, estableciendo algunas industrias rurales a las que nos referiremos más adelante.

No toda la vegetación espontánea es originaria de Vizcaya. En diferentes épocas el hombre introdujo especies nuevas antes que en otros lugares peninsulares, debido a que por su situación, el país vasco fué punto obligado de paso a pueblos procedentes de la Europa central. Y con estas aportaciones vegetales, que no siempre son fáciles de descubrir en el paisaje, los rasgos primitivos de éste sufrieron hondas transformaciones.

Es manifiesto, pues, el influjo de la geografía física en los rasgos generales del paisaje vizcaíno; pero también es patente el papel ejercido por la obra del hombre, que ha creado un vivo paisaje humanizado, manifestado en los campos cultivados y en las aglomeraciones de pueblos y comunicaciones. Conjunto de paisajes, el físico y el humano, cuya descripción detallada puede constituir la mejor manifestación de la potencialidad y riqueza de la provincia bajo el punto de vista natural, pues han sido esas características, unidas al tenaz trabajo de sus naturales, las que han convertido a ciertas partes de Vizcaya en una de esas manchas vegetales con las que a veces puede enorgullecerse la agricultura española.

Pero dentro de este conjunto vegetal se presentan dos paisajes que se prestan a nuestra interpretación, y que vamos a analizar con algún detenimiento por la importancia que tienen para la economía agraria de la provincia: el espontáneo, reflejo del suelo y clima, y el derivado, consecuencia de la acción humana sobre la vegetación originaria.

Gracias a algunos trabajos de autores de siglos pasado se conocen los elementos principales de ese paisaje espontáneo: a primera vista esta zona presenta una gran uniformidad (excepción hecha de las zonas más elevadas de la provincia) debido a la omnipresencia de adjoncs de Europa, de brezos y de especies amigas del agua: álamo, fresno, arce, plátanos y zarzas. Se caracteriza por el desenvolvimiento de cuatro especies vegetales: la encina Tauzin en estado de vestigio; la encina Lusitana a la que se añade siempre la pendunculada; y el madroño, extendido sobre los suelos calcáreos y pedregosos de Vizcaya, entre los 0 y 300 metros a lo largo de la costa al O. de Ondárroa y al Norte de una línea que va de Guernica a Valmaseda.

Vizcaya tiene también especies características propias del clima mediterráneo, gracias a la elevación de las medias térmicas, con la presencia de la encina verde y de algunas otras variedades. Pero esta encina verde se encuentra raramente después de Zumaya, debido, sin duda, a los vientos violentos que soplan perpendicularmente a la costa en muchas épocas del año. Pero como al oeste de ese pueblo la costa se orienta hacia el N. O. de suerte que los vientos del N. O. y del O. no le tocan más que de banda, reaparece la encina verde sobre las alturas que miran al mar, más al interior del país, a partir de Deva, extendiéndose su dominio hacia el Sur para englobar Durango, el valle de Orozco y el distrito de Valmaseda, alargándose todavía hasta entrar en la provincia de Santander.

Pero a decir verdad, el paisaje vegetal tal como lo hace el relieve y el clima, está lejos de permanecer intacto; hay en él un paisaje vegetal derivado: en las proximidades de los lugares habitados, en un radio más o menos amplio según las aldeas, el suelo deja de estar arborizado, al menos de manera continua, para revestirse de pastos, praderas, cultivos y plantaciones de árboles variados; al paisaje vegetal espontáneo sucede otro, derivado de la acción destructiva o constructiva del hombre. E independiente de los campos y prados, y de otros cultivos que citaremos, es preciso mencionar, como característica de las tendencias climáticas de algunos rincones de Vizcaya, que existen algunos ejemplares de agrios, situadas en aquella parte de la costa bien protegida contra los vientos del O. beneficiadas de medias térmicas más elevadas. Es así como en las orillas de la ría de Ondárroa, se ven naranjales, o también en plena tierra interior; y sobre todo es preciso destacar el castaño común (en vasco castagna, palabra sin duda alguna derivada del latín castañea) de origen meridional, especie importada en esta región, puesto que la lengua vasca no tiene ninguna palabra específica para denominarlo. Arbol propio de suelos

siliciosos y húmedos que alcanza con su cultivo alturas próximas a los 500 metros.

Desgraciadamente el castaño muere en gran número víctima de dos enemigos: la enfermedad denominada vulgarmente «tinta del castaño» y las podas irracionales que la estimulan. Mal antiguo por lo demás, pues ya en 1871 se señalaba su aparición entre Ondárroa y Lequeitio, y que no cesa de progresar, habiendo ocasionado el que muchos caseríos que se desenvolvían con holgura tuvieron que ser abandonados. Sucesivamente esta doble epidemia que llegó a Vizcaya por la zona de Eibar, apareció en los alrededores de Durango y Bilbao, habiéndose observado que su desarrollo se hacía remontando los valles; los castaños más atacados son aquellos situados en las partes bajas, mientras que los que se hallan en lugares elevados, más claros y mejor aireados, escapan a la enfermedad. Así parece ser que la humedad propia del clima oceánico es medio óptimo para el desarrollo del hongo.

Pero el esfuerzo del hombre se multiplica frente a estas adversidades del medio vegetal natural. Si en ciertos lugares se perdieron los castaños, en otros sitios se aplica a reconstituir el paisaje por plantaciones de pinos con las que se repueblan los bosques destruídos por sus antepasados y a las que después nos referiremos.

Para terminar este capítulo indicaremos que un examen del paisaje vegetal derivado muestra que, frente a esa fuerza de la naturaleza que representa la vegetación espontánea, materialización de esa otra fuerza natural que es el clima, se dirige el esfuerzo humano destructivo o constructivo, agente de transformación del medio vegetal originario; pero esto nos lleva de la mano al estudio del hombre, fundamento también importantísimo de la economía rural.

2.— LAS CONDICIONES HUMANAS DEL AGRO VIZCAINO.

I.— *Las actividades agropecuarias y el poblamiento humano del campo.*

La explotación del campo vizcaíno no se haya influída solamente por los factores geográficos naturales; en ella ejerce igualmente una influencia muy grande el factor «hombre», al cual ahora nos vamos a referir por entender que es extrordinaria la importancia del fundamento humano en la economía agraria de la provincia.

Hace años la economía era definida como la ciencia de la riqueza o como un estudio de la producción, cambio y distribución de los bienes. Hoy es corriente cargar el acento sobre el hombre más que sobre las cosas materiales, admitiéndose que la economía es la ciencia de las actividades humanas dirigidas a la obtención de medios materiales para la satisfacción de sus necesidades. He aquí, por esta definición, la extraordinaria importancia que tiene el estudio del labrador vizcaíno.

Las investigaciones sobre el valor económico del hombre realizadas en diversos países, han llevado a la conclusión final de que el grado de preponderancia de la riqueza personal sobre la material es un índice del desarrollo económico. El hecho de que en España la relación del valor de los hombres al de los bienes no pase de 1,2, es decir, que sean sensiblemente iguales, lejos de restar importancia al factor humano, pone de relieve el atraso de nuestro potencial demográfico y el interés de estudiar sus características, para que la política económica actúe con eficacia en un campo que, precisamente por hallarse tan alejado de su punto de saturación, asegura amplios avances.

Durante muchos siglos (hasta mediados del XIX), la distribución de la población de Vizcaya permaneció sensiblemente igual: las tareas propias de la vida pastoril y agrícola, combinados con algunas industrias rurales, continuaron siendo practicados de la misma manera que antes; pero aumentado el número de individuos por la superioridad de los nacimientos sobre las defunciones (74 habitantes por kilómetro cuadrado era la densidad de Vizcaya en 1846) la existencia aldeana era bastante penosa, si bien la fuerza del hábito era tal en ellos que sus necesidades quedaban reducidas a subsistir como un fenómeno natural. En el país vascongado todavía no se había producido ninguna revolución económica capaz de sacar a las masas de sus caseríos natales. Pero el triunfo del maquinismo había de cambiar esta situación, para dar paso a una nueva distribución de la población aldeana; cambio al que contribuyó también primordialmente el desarrollo de los medios de comunicación en la zona rural.

Los modernos medios de transporte han mezclado los habitantes de Vizcaya con los de otras provincias de España, llevando consigo un cambio en la mentalidad y en los viejos medios de vida peculiares en el campo, y al ferrocarril hay que atribuir también el que Vizcaya haya evolucionado bajo el punto de vista sociológico más que en los restantes siglos de su Historia, pues la continua demanda de brazos para sus actividades económicas, que desde hace varias décadas se deja sentir en esta región, ha engrosado de modo impresionante el censo de personas nacidas fuera de Vizcaya, pero avecindadas en esta provincia; auge demográfico que ha traído un cambio en las costumbres, en la economía y la continua desaparición del derecho popular, y sin olvidarnos del continuo éxodo rural que a pesar del fuerte apego del vascongado al campo, es tan fuerte en estas tierras como en otra cualquier provincia de España. Por eso algunos municipios de la llamada tierra llana han visto disminuir su población, en los últimos cien años, en un 40 por ciento.

Los valles principales que se extienden entre Bilbao y Guipúzcoa presentan una alta densidad de población, explicada, bien por el desenvolvimiento de la agricultura intensiva, bien por la pesca o las industrias rurales; allí la población entre 1846 y 1930 creció en un 48 por ciento. En las zonas mineras que rodean a Bilbao, la fiebre del hierro hizo aumentar la población en aquel espacio de tiempo en un 456 por ciento.

Pero como hemos indicado, hay otras partes de la Vizcaya rural en la que lejos de aumentar la población, ésta ha menguado al no retener a los agricultores a la tierra; por ello, la estadística marca una disminución media del 10 al 19 por ciento en las zonas oriental y meridional.

Estudiando la repartición actual de la población se llega a una triple conclusión: Primera, que hay una marcada oposición entre la zona industrial superpoblada, y la rural con escasa densidad; segunda, que la evolución humana no ha descrito en el curso de los siglos una marcha necesariamente ascendente, sino que ha seguido una línea sinuosa de máximas y mínimas, a veces acusadas, que se explican por las vicisitudes de los modos de vida, la progresión de la industria y el retroceso del agro; y tercera, que un factor muy importante de esas alteraciones lo constituye el problema del desplazamiento de la población campesina, que abandona los trabajos del campo para, entrar en las fábricas, problema al que nos referiremos después.

SEGUNDA PARTE: LA PRODUCCION

1 - LA ECONOMIA AGRICOLA DE VIZCAYA.

I.--*Ojeada sobre la historia agrícola de Vizcaya.*

Un estudio de los medios de vida agrarios en Vizcaya no tiene relaciones solamente con los factores físicos y humanos de hoy; en él deben entrar igualmente en juego un largo pasado de hábitos (fruto de la acción recíproca del hombre y de la naturaleza) cuyo peso se deja sentir fuertemente (incluso hoy día, a pesar de los adelantos modernos) sobre la vida y habitantes de la provincia.

Aislados en sus valles o en las laderas de las montañas, consagrados a la vida agraria, pastoril o pescadora, los habitantes de Vizcaya llevaron durante siglos una existencia miserable, que ellos no podían mejorar más que de dos maneras: dedicándose al pillaje en épocas turbulentas, o emigrando a otras tierras en épocas de paz.

Poco a poco, sin embargo, esta situación se mejoró; los habitantes se dejaron ganar por la vida menos ruda de los pueblos agrícolas de los valles del Ebro y Duero con los que estaban en contacto y con los que trataron con motivo de las expediciones guerreras de la época de la Reconquista; mientras que aquellos otros que ocupaban las zonas litorales se iniciaban en la vida marinera; transformación a la que contribuyó el crecimiento continuo de la población durante los períodos de paz que siguieron a la desaparición de los banderizos y al terminar la lucha de oñazinos y gamboinos, tras la Concordia de los Reyes Católicos, dictada en los años últimos del siglo xv. Pero esta evolución fué lenta, y prácticamente abarcó varios siglos de la Edad Moderna, debido a que las montañas, y con ella su vida arcaica, opusieron una fuerte resistencia a los modos de vida modernizados, que partiendo principalmente de las villas, tendían a penetrar en el interior del país. Por ello, la vida agraria vizcaína, a despecho de algunos hechos modernos que la caracterizan, lleva todavía en muchos sitios una fuerte impronta del pasado; de ese pasado, siempre presente que constituye la epopeya de la labor del aldeano vizcaíno y en la que nos vamos a fijar a continuación.

No hay duda de que en la Edad de Piedra en esta provincia la agricultura alcanzó algún desarrollo; y esta afirmación podemos hacerla con toda seguridad apelando al idioma: la palabra aitzur, que corresponde a la azada, encierra como raíz el vocablo «aitz» equivalente a piedra; el mismo prefijo que también aparece en otros instrumentos agrícolas: aitzkora (hacha), utzari (yugo), artzi (pico), aitzorotza (horca), aizturak (tijeras), etc.

Según Rholfs, la influencia romana se hizo sentir con la introducción de la viña, árboles frutales y hortalizas. Algunas expresiones de la agricultura, así como de los frutales y huertas llevan nombres derivados del latín y entre las especies cereales, la introducción del centeno (sekale) debe atribuirse también a la influencia romana. Detalles que nos hacen ver que antes de la llegada de este pueblo conquistador, la agricultura de la provincia presentaban una forma sencilla, orientada hacia la obtención de cereales para la panificación. El alimento básico fué para esos primeros agricultores el pan fabricado con mijo (arto); y cuando muchos siglos después el maíz sustituyó al mijo en la alimentación, la palabra arto pasó a significar maíz, con el cual se fabricó el nuevo pan (talua, borona, artua). Pero es preciso no exagerar la influencia de Roma en el viejo paisaje agrícola de Vizcaya, puesto que aquel pueblo, habituado al modo de vida mediterráneo, no encontró en el país vasco un medio apropiado para el desarrollo de sus aptitudes, por lo que, lo más probable es que quedase alejado de su influencia; mas como Vizcaya se hallaba provista de admirables zonas costeras, se puede asegurar que durante la dominación romana, la zona litoral fué ganada para la vida marítima, pues acerca de ello hay algunos datos en este sentido, proporcionados por Estrabón; si bien de esta costa vizcaína no parece que sacaron muchos beneficios los conquistadores, pues solamente nos hablan los textos antiguos del puerto Flaviobriga (¿Castro Urdiales?) sin mencionar para nada el emplazamiento de Bilbao. La hora de los yacimientos de hierro de Vizcaya, que habían de ser descritos y elogiados por Plinio el Viejo, no había sonado todavía.

En cuanto al interior de Vizcaya, ésta era demasiado montañosa para despertar las posibilidades agrícolas que codiciaba Roma; y como las rutas y calzadas que este pueblo trazó en España no tocaron suelo vizcaíno más que de modo accidental, hay que concluir afirmando que en estos siglos la provincia se hallaba apartada de las grandes corrientes de cambio. Nada sabemos concretamente sobre la vida agrícola de aquella gente, pues los datos de Estrabón se refieren a tierras situadas al Oeste de la Vizcaya actual, no citando el escritor para nada a los hombres que habitaban en esta provincia.

Al tener lugar la invasión árabe, los pueblos españoles expulsados de los ricos campos de cereales de los valles del Ebro y Duero se replegaron hacia las fronteras actuales de Guipúzcoa y Vizcaya, mezclándose con los nativos; el país durante varios siglos llevó una vida aislada, que defendió su colonización agrícola, favorecida también por el gran número de conventos que se crearon en el país a lo largo del camino que llevaba a los peregrinos europeos a Santiago de Compostela. Según dicen los peregrinos checos que en 1466 se diri-

gían a Santiago por Guipúzcoa y Vizcaya, estas tierras aparecían muy pobres y, sin embargo, sorprendían por el número incalculable de sus pomaradas: «en ninguna parte se ven tantas. Una sola persona posee millares». Esta afirmación parece referirse al manzano silvestre, que crecía en abundancia extraordinaria en altitudes comprendidas entre 100 y 600 metros, como en otros lugares accidentados de Europa. Pero, afortunadamente, los vizcaínos y guipuzcoanos no se contentaron con coger aquellos frutos, sino que pensaron mejorarlo por el procedimiento del injerto; y se sabe que ya en el siglo XI, los vascos, al igual que los asturianos, comenzaron a exportar injertos de buenos manzanos hacia regiones europeas, que como Normandía y Bretaña, no los habían conocido.

La antigüedad del cultivo del manzano y la fabricación de sidra está atestiguada por el idioma y por abundantes textos; y fué entonces cuando los pescadores de la ballena y del bacalao comenzaron a tener por costumbre el llevar para sus largas travesías marineras abundante provisión de sidra.

Estas eran las facetas agrícolas principales de la Vizcaya medieval; en todos los pueblos, viviendo continuamente en contacto con la naturaleza, sus habitantes regían instintivamente por ésta las fechas de todas las actividades rústicas, creándose un verdadero calendario agrícola, que tuvo su retrato fiel en el idioma nativo, en el que cada mes del año se indicaba por el cultivo característico o la ocupación agraria predominante; y así epail (marzo) es el mes de la poda; orill o mayo es el de la hoja; fraila o septiembre es el mes de la siega del helecho; bildilla u octubre es el mes de la extracción de la hojarasca; cemendina o noviembre es el mes de la caída de la hoja, del monte desnudo; y abendu o diciembre es el mes del monte paralizado; y la misma significación tenían en el viejo euzkera los nombres de las estaciones: udia, el verano, negua, el invierno; siendo la primavera uda-berria (verano nuevo) y el otoño udaz-kena (final del veraneo).

Por la falta de comunicaciones, en todos los pueblos se procuraba hacer producir en sus propios campos un poco de todo; el trigo y la cebada dieron cada uno su nombre a un mes del año en el calendario agrícola vasco: garilla, mes del trigo (julio), garagarrila (mes de la cebada o junio); en éste no existe un mes del mijo; pero esta planta, designada con el nombre vasco de artho, servía para confeccionar el pan del país, y en cambio el trigo constituía una producción de gran precio, que se utilizaba para pagar las rentas y los impuestos a los reyes y señores.

El cultivo de la viña era también muy antiguo, porque parece existía ya en el siglo XII; y el calendario vasco lo ha recogido en uno de sus meses: epaillas, mes de la poda, o sea marzo.

Los primeros caseríos de Vizcaya, según Iturriza, se componían de manzanales, en los que sembraban cebada, centeno, panizo y mijo, cerrados con heno para el ganado de toda especie, y de montazgos con frutales y árboles que proporcionaban maderamen para fabricar casas y navíos; al que quería edificar caseríos, fuese particular o comunidad, regularmente se le daba el sel o porción de terreno con 200 ó 300 pies de manzano a media ganancia.

La escasez de granos fué durante siglos el mal padecido por Vizcaya, de lo cual procedió la necesidad de traerlos de Inglaterra y Países Bajos, principalmente. Por ello, la libertad de cabotaje era condición vital imprescindible; y de ahí la consideración alcanzada por los marineros encargados de traer esas vituallas, que no se daban en cantidad suficiente en la provincia, pero que eran imprescindibles para su vida.

II.—*La revolución agrícola del maíz.*

El siglo XVI marca para la vida agrícola vizcaína el comienzo de una verdadera revolución: la introducción del maíz en los ciclos de cultivo, a consecuencia del descubrimiento de América; acontecimiento que tuvo para el mundo rural que estudiamos el carácter de una verdadera revolución.

Esta planta encontró en Vizcaya magníficas condiciones geográficas, abundante humedad y temperaturas de 16 a 20 grados durante los 4-5 meses que dura su crecimiento. Y la fortuna de la planta nueva fué tal, que ella acabó por suplantar totalmente al mijo, aunque este triunfo no fué obtenido sino como consecuencia de una larga evolución. Durante el XVI sus progresos fueron lentos; y no hay duda que durante muchos años se utilizó solamente como forraje verde. Pero en los años finales del XVII, el término de esa evolución, que había comenzado en el XVI, era total, y ya, hacia 1700 constituía uno de los elementos fundamentales de la vida de Vizcaya.

Esta introducción del maíz en el ciclo de los cultivos vizcaínos ocasionó a éstos consecuencias capitales en los órdenes humano y agrícola. En cuanto al primero, consistió el cambio en una elevación sensible del nivel de vida de los habitantes debido a que su cultivo fué más remunerador que el del mijo, ya que sus granos, una vez secos, daban una harina excelente para la alimentación. En el aspecto agrícola, las variaciones que introdujo se derivaron de sus sistemas de cultivo: Este cereal no se siembra a voleo como los otros, y sus granos suelen ser colocados en grupos de 4 ó 5, espaciados unos de otros por 40 centímetros de distancia, estando separadas las líneas entre sí por anchura de 50-60 centímetros, debido a que, por ser planta de largas hojas, precisa gran aireación; entre sus pies, pues, hay espacio para otro cultivo, y por ello el cultivo del maíz permitió la plantación simultánea de alubias y calabazas; además los tallos del maíz proporcionaron buenos elementos para convertirse en estiércol, de lo que se benefició grandemente la tierra.

Así, por la adopción del maíz, el aldeano mejoró su vida; sobre su mesa, el pan de maíz, el plato de calabaza o las judías reemplazaron al débil pan de mijo. Cambio no efímero, como una moda pasajera, sino duradero, que se inscribió profundamente en la vida rural vizcaína y que trajo consigo junto con el desenvolvimiento de la vida industrial y marinera, una consecuencia de importancia considerable: el crecimiento continuado de la población (mejor alimentada que antaño) y ello a despecho de las guerras de los siglos XVII y XVIII.

Tal fué en líneas generales la evolución agraria de Vizcaya en los siglos citados, cuyos progresos no fue-

ron solamente fruto del oscuro esfuerzo de los aldeanos sino también de las medidas tomadas por los gobiernos del Despotismo Ilustrado.

En esta época la mayor parte del chacolí de la provincia era producido en la mitad occidental de la provincia: zonas de Bilbao, Orduña y Valmaseda; pero esta producción era insuficiente, y por ello, la provincia precisaba importar anualmente 32.000 hectolitros; siendo otro hecho, independiente del agro, la apertura de la carretera de Orduña, el que indirectamente transformó también notablemente el campo de esta zona, puesto que por aquel camino comenzaron a llegar en abundancia y baratos los vinos riojanos, infinitamente más alcohólicos que los chacolíes. Y fué poco después (en los años primeros del XIX) cuando se convirtieron numerosos viñedos de las Encartaciones en tierras de cereales o pomaradas.

En general, en los comienzos del XIX, la producción agrícola revelaba una gran mediocridad, siendo insuficiente para la subsistencia de Vizcaya, calculándose que cada pueblo solamente producía la harina que precisaba para tres meses del año; e incluso en años de cosechas abundantes, era muy fuerte la importación de productos básicos para la alimentación.

El aumento de la población trajo consigo nuevas exigencias alimenticias, que hicieron crecer el área maicera cultivable; pero a satisfacer la demanda de productos acudió también la ganadería, que proporcionó mayores cantidades de leche y carne; faceta ésta de la que nos ocuparemos en el capítulo dedicado a las actividades pecuarias.

III.—*La uniformidad de la vida agrícola de hoy.*

La vida siguió corriendo en Vizcaya; y esta marcha, lenta en los siglos pasados, se aceleró desde mediados del XIX bajo el impulso del maquinismo triunfante, y de tal manera que en primer lugar es preciso destacar el haber metamorfoseado las condiciones y el aspecto de la actividad rural de esta provincia. En los valles, sobre todo en los vecinos a las zonas costeras, el engorde del ganado de los establos ha reemplazado al pastoreo, la máquina nueva ha suplido al viejo arado, los ferrocarriles y camiones vienen sustituyendo al carro chillón y a los bueyes que tiraban de él; pero de todas estas transformaciones, las que han dejado un sello más profundo en el paisaje rural de Vizcaya, han sido las de los ferrocarriles, al poner en contacto los medios de vida aldeanos con otros más evolucionados, ligando con el mundo exterior una serie de rincones de la zona montañosa o semimontañosa que hasta entonces había permanecido siempre aislados.

La importancia de los ferrocarriles y de los otros medios de transporte terrestre y marítimo, muestran que el país se ha transformado no sólo bajo el efecto de fuerzas internas sino principalmente por el influjo de otras de fuera; pero causa también sorpresa, sobre todo a los extraños a Vizcaya, el que si se examina de cerca la vida diaria de los campesinos vizcaínos, se observa que ésta, a pesar de los progresos, se halla fuertemente influída por los factores del suelo y clima, como en el pasado. Así se percibe un fuerte ascendiente del medio físico y de los medios antiguos de vida a pesar de los progresos de los días en que vivimos; y al mismo tiempo se contempla la resistencia pasiva de la montaña, favorecida por su aislamiento, que se opone en numerosas ocasiones a las tentativas de modernización venidas del exterior. Para estudiar, pues, los modos de la vida rural actual de Vizcaya, es necesario no sólo dirigir nuestra mirada hacia el porvenir, sino al propio tiempo también enviarla hacia el pasado, hacia ese pasado siempre vivo que se descubre frecuentemente en las actividades actuales de muchas aldeas de Vizcaya.

La transformación de los modos de vida ha sido más intensa en las actividades agrícolas que en las pastorales, por hallarse aquélla más en contacto con los centros urbanos; pero su modificación ha sido muy desigual, atenuándose a medida que las aldeas y caseríos se alejan de las grandes aglomeraciones o de la ría del Nervión. Así se acusa fuertemente la oposición entre la zona montañosa y los valles costeros de una parte y también entre las zonas del Este de la provincia y la del Oeste; es decir, entre las tierras del Duranguesado y la de Encartaciones; pero teniendo presente que, como hemos dicho, en todas ellas el influjo del pasado se deja sentir continuamente.

La evolución demográfica ejerció sobre el utillaje una profunda influencia. Cuando la industria vizcaína sacó de sus campos a millares de labradores para llevarlos a las fábricas, viéronse disminuir las necesidades de los caseríos, que con sus terrenos reducidos y sus módicos recursos atendían a las exiguas necesidades de los que quedaban en la casa. Pero, ¿qué hubiese sucedido si esa emigración no se hubiera realizado a los centros industriales? Que habría sido preciso atender a las necesidades de sus habitantes mediante nuevos cultivos y la adopción de utillaje y métodos modernos. Por esta razón, ese utillaje aparece cada vez más perfeccionado a medida que se aproximan las zonas de población concentrada, y con ellas la vida industrial modernizada. Y por el contrario, el alejamiento de ésta, al acercarnos a la zona montañosa, al relieve quebrado y a la población dispersa, se nos presentan los pequeños caseríos y explotaciones en los que es de uso corriente el viejo arado, las hoces y los típicos carros; en una palabra, se ve multiplicado el utillaje tradicional.

IV.—*Calificación y clasificación de los terrenos agrícolas.*

En la actualidad se está confeccionando el catastro de la riqueza rústica de Vizcaya, habiéndose completado este trabajo en 73 de los 113 términos municipales. Se conoce, pues, con exactitud la calificación y clasificación de los terrenos en la mayor parte de los municipios. Este conocimiento, unido al general de la provincia y a los datos publicados en estadísticas oficiales, ha servido para calcular cuál pueda ser la distribución de los diferentes cultivos y aprovechamientos,

que es la que, redondeando cifras, se hace constar a continuación:

Terrenos de huerta	900	hectáreas.	
Cereal	33.600	»	
Frutales	4.000	»	
Pradera	30.500	»	
TOTAL	69.000	»	agrícolas.
Terrenos forestales	131.350	»	forestales.
Improductivo y descuentos	19.650	»	improductivas.
TOTAL	220.000	»	

Estas denominaciones que aplica el catastro en la calificación de los terrenos tienen la siguiente significación: Por terreno de huerta se entiende aquel que, como su nombre indica, se dedica al cultivo hortícola muy intensivo situado en general en las proximidades de los núcleos importantes de consumo. El grupo «cereal» comprende las tierras dedicadas al cultivo corriente en alternativa en las que se siembra el trigo, maíz, alubia, nabos, patata, tréboles, alfalfa, remolacha y habas, principalmente; enumeración con la que hemos citado las plantas de cultivo más importantes de la provincia. Bajo el nombre de praderas se designa a las que tienen el carácter de permanente, generalmente en laderas de pendiente variable; y la agrupación de «frutal» se refiere, en estos trabajos catastrales, casi exclusivamente a la pradera con manzanal, tan típica en esta provincia.

2.—LA ECONOMIA GANADERA DE VIZCAYA

I.—*Los viejos métodos de explotación ganadera.*

La vida pastoril jugó un papel primordial en la vieja Vizcaya dominando durante muchos siglos a la agrícola. Como dice Barandiarán, en el neolítico las tribus franco-cantábricas que se dedicaban a la caza y pesca cambiaron sus modos de vida, optando por el pastoreo en las comarcas montañosas, tras una etapa larguísima de decadencia y pobreza material. Por ello, se puede decir que la vida pastoril adquirió tanto arraigo que sin exageración alguna puede pregonarse que Vizcaya fué pueblo de pastores, pues la agricultura, durante siglos, desempeñó un papel de segundo orden.

El hecho de que el léxico vasco que se refiere a los animales domésticos no manifiesta influencia de las lenguas indo-europeas, demuestra que la domesticación se efectuó antes del eneolítico, época en que aparecieron los primeros aluviones indoeuropeos. El ganado constituía la riqueza familiar; y por ello, la palabra aberatza, como se llamaba al rico, servía también para designar al que poseía ganado. Existiendo otro argumento confirmando lo anterior: Los numerosos documentos y preceptos en los que se legisla sobre la ganadería, y que se refieren a las costumbres de apropiación colectiva de pastos, de libre paso por los valles y montañas, etc.; síntomas de una noble preocupación por el ganado. Lo cual tiene todavía mayor importancia por tratarse Vizcaya de un país que se hallaba cubierto de bosques, entonces frecuentados por osos y lobos, que según datos de viejas Ordenanzas, eran muy abundantes en la Edad Media e incluso hasta finales del XVII.

La vida de muchas anteiglesias vizcaínas dependía de sus ganados, lo que explica el que defendiesen, incluso a mano armada, las incursiones contra sus pastos. Esta y no otra es la explicación de las frecuentes luchas que, disimuladas bajo un móvil político, hubo entre muchos pueblos vizcaínos en la época medieval.

En casi todas las localidades montañosas hallamos voces toponímicas que nos hacen recordar la vida pastoril; actividad que durante muchos siglos no sufrió alteración alguna, hasta que surgieron tendencias pastorales nuevas, coincidiendo con la revolución causada en el agro por el maíz.

Aunque más refractario a los cambios que el agro, los modos de vida pastoril no pudieron escapar en Vizcaya a las transformaciones que afectaban a la vida agrícola, a la industrial y a la marinera. El maíz procuró al ganado bajo la forma de grano una excelente alimentación, sin echar en olvido que sus hojas, sus flores y tallos constituyeron para las bestias un preciado sustento y un estiércol para los campos. Por otro lado, el crecimiento de población en Vizcaya aumentó rápidamente las necesidades alimenticias de las ciudades, con lo que los aldeanos, poco a poco, aumentaron el efectivo de sus rebaños, orientando éstos hacia la cría y ampliación de las especies vacuna y porcina. En documento del XVIII referente a la «Baja Navarra», se lee que «los bueyes y carneros se venden bastante bien en las carnicerías de Pamplona y otras villas de Guipúzcoa». Y en Vizcaya fué ya a fines del XVII cuando los habitantes de sus valles aluviales comenzaron a provisionar a las villas de carne. Pero el día en que el aldeano vizcaíno comenzó a aumentar sus rebaños para producir más leche y carne, se presentó ante él el terrible problema (durísimo para esa época) de alimentarlo durante el invierno; problema que resolvió sembrando nabos después de recoger las cosechas en tierras que hasta la primavera no habían de acoger las semillas del maíz. De este modo, él pudo alimentar en sus cuadras y en invierno una parte de la ganadería estabulada.

La práctica de la estabulación si bien fué parcial, permitió al aldeano devolver a la tierra, bajo la forma de estiércol, una parte de lo que aquélla le daba. Y así, en la medida que él se liberaba de la trashumancia del invierno, aumentaba el rendimiento del ganado y devolvía la productividad a sus campos, gracias al empleo de cultivos intercalares. Pero como estos tipos de cultivos se hacían a base de plantas forrajeras, una estrecha interdependencia, muy diferentes a las precedentes, nació en los valles vizcaínos entre los modos de vida pastoril y agrícola, ayudándose en los progresos el uno por el otro. La cría del ganado, hasta entonces practicada muy arcaicamente, comenzó a modernizarse lentamente, aunque de manera muy local. No tenemos datos para poder fijar cronológicamente esta evolución, pero estaba acabada en la segunda mitad del XVIII en ciertos lugares del país vasco francés; y en el año 1802, según datos del Diccionario de la Real Academia de la Historia, era corriente en las partes más bajas de Vizcaya.

Pero es preciso no exagerar la importancia económica de este progreso; a finales del XVII, todos los bueyes se utilizaban para el trabajo, no existiendo diferenciación entre los animales de engorde y de trabajo; el aldeano renovaba él mismo sus rebaños, reservando la leche de las vacas para alimentación de los terneros o corderos; y la carne no se vendía, pues se consideraba casi como un crimen el matar una vaca con esa finalidad.

Tal fué la evolución de la ganadería vizcaína desde el siglo XVI hasta finales del XVIII, no existiendo ningún antagonismo entre pastores y agricultores, sometidos y subordinados estos últimos netamente a los primeros. Pero cuando unos y otros comenzaron a aumentar sus aspiraciones para atender las necesidades alimenticias de la población, en vías de crecimiento, todo cambió; la exigüidad de los campos de labor obligó a roturar nuevas tierras para alimentar las bocas nuevas; y como para acrecentar los ganados, se precisaba ampliar los pastos a costa de terrenos incultos, nació así, por esta oposición, una pugna tenaz entre labradores y pastores, lucha que tuvo lugar entre los ganaderos, fieles al arcaísmo pastoril, y los agricultores que deseaban modernizar sus explotaciones.

Esta contienda se manifestó en Vizcaya en gran parte del XIX; numerosas localidades llenas de deudas a consecuencia de las guerras contra Napoleón primero, y después por las luchas carlistas, deseaban vender sus terrenos comunales, a fin de procurarse el dinero del que carecían, cayendo muchas de estas tierras en manos privadas que las arrebataron al dominio del pastoreo para convertirlas en campos de cultivo. Tras esta roturación de terrenos antes incultos, se construyeron muchos de los caseríos que hoy salpican Vizcaya; y al progreso agrícola contribuyeron también los inventos de nuevos sistemas para arar la tierra, y el uso como abono de la cal, para cuya fabricación se construyeron gran número de caleras, cuyas ruinas están desparramadas por valles y montes.

Pero el conflicto entre los habitantes del agro vizcaíno tuvo, sin embargo, un potente factor de unión: la hostilidad que lo mismo los pastores que los agricultores tuvieron al árbol, tema del que nos ocuparemos más adelante, al reseñar en otro capítulo la importantísima economía forestal.

X X

II.—*Importancia económica de la ganadería.*

Las condiciones nuevas de existencia que ha impuesto la evolución del mundo contemporáneo, no permitían la subsistencia en Vizcaya de los métodos antiguos de explotación ganadera, la cual también se ha modernizado. Pero es preciso destacar aquí que, a pesar de los cambios, no se ha menguado la importancia del ganado en la vida aldeana, constituyendo hoy la explotación ganadera uno de los puntales básicos de la vida económica de la Vizcaya rural.

En la composición de la ganadería vizcaína encontramos dos grandes grupos: el primero formado por cabras, caballos, mulos, cerdos y ovejas, cuya aportación a la economía aldeana disminuye a medida que nos aproximamos a los valles inferiores, por ser, esencialmente, animales de montaña; y el segundo, constituído por el ganado vacuno, que está fuertemente representado, lo mismo en la zona montañosa que en la baja, si bien es, por excelencia, el típico de la Vizcaya más próspera, es decir, de los valles inferiores y de la Vizcaya litoral.

Según datos del Servicio Provincial de Ganadería y del Laboratorio Pecuario Vasco-Navarro, el número de cabezas existentes hoy en la provincia es el siguiente:

Caprino	4.400
Caballar	4.200
Mular	500
Asnal	10.300
Ovino	39.000
Porcino	10.200
Gallinas	260.000
Palomas	1.700
Patos, ocas, etc.	1.600
Conejos	50.000
Colmenas	4.000
Vacuno	75.800

Fueron draconianas las medidas tomadas por las autoridades contra el ganado cabrío por los daños que causaban en los árboles y cultivos, habiendo dictado en Vizcaya, en diferentes ocasiones, disposiciones legislativas contra las mismas, por todo lo cual, y por la cifra indicada se verá que casi ha desaparecido en la provincia, hallándose los mayores rebaños en la zona de Valmaseda, en la que las montañas cubiertas de encinas y brezos, anuncian la proximidad de Santander.

Aunque el ganado caballar ha resistido mejor que el cabrío la evolución económica a que se ha visto afectada la vida rural, el caballo hoy no tiene lugar preponderante en la ganadería vizcaína; a partir de los comienzos del XIX, el aldeano se fué sintiendo menos propenso a la cría de estos animales al modo tradicional, a consecuencia de los progresos agrícolas, la venta de las tierras comunes y la creciente desamortización que provocó la desaparición del follaje; escasez que también se manifiesta en el ganado mular, sustituído casi completamente en los trabajos por la vaca y el buey, animales lentos pero muy apropiados para los suelos difíciles de las zonas montañosas y en los húmedos de los valles vizcaínos. En cuanto al asnal su número es superior al de los antiguos, considerándose sensiblemente igual al de estadísticas anteriores, si bien su papel en la explotación del caserío es muy inferior al que alcanza en otras regiones españolas, signo sin duda alguna del matiz típico del agro de la provincia, puesto que este animal se halla ligado, casi siempre, a los cultivos de las tierras más o menos esteparias.

El ganado ovino es más importante que los precedentes, explicándose su composición actual por la intervención de tres factores: la selección de las razas, las alzas y bajas experimentadas en un siglo por las guerras civiles, y la especulación comercial.

Es la oveja lacha (o vizcaína, como en la provincia se le llama) la que habita estas tierras, hallándose perfectamente adaptada al clima oceánico de fuerte pluviosidad: su talla no excede de 50-60 centímetros, siendo de cabeza negruzca, lo mismo que sus extremidades, de lana blanca, y poco exigente en su alimentación,

escasa de apetencias, lo cual si bien determina que sus lanas sean de calidad mala por ser demasiado groseras, son aptas, sobre todo, para el trabajo de colchonería, teniendo también el animal buena fama como productor de leche. Sus efectivos van disminuyendo de año en año, como se comprueba comparando el dato que se ha hecho constar, con el que figura en estadísticas anteriores, contribuyendo a esta disminución la repoblación de los montes o su roturación para convertirlos en praderas, fenómeno explicable porque en todas las zonas de gran densidad de población el aldeano abandona los rebaños ovinos para dedicarse al ganado vacuno más apropiado para satisfacer la demanda de las ciudades. El factor que más ha influído en la composición de la ganadería ovina vizcaína, tiene, pues, relación con la especulación económica; y en este aspecto, dos directrices se ofrecen hoy a sus propietarios: ¿Es mejor, comercialmente, la cría de ovejas o la de carneros? En este dilema, Vizcaya, a diferencia de lo sucedido en Alava o Navarra, ha dado preferencia a las primeras, debido a que las necesidades de carne y queso, en pocos años se han centuplicado en todas las poblaciones extendidas entre Bilbao y la frontera francesa.

Al lado del ganado propio de la zona montañosa, el porcino ocupa una posición bastante inferior, ya que su cría, esencialmente casera, carece de valor comercial. Y en cuanto a las gallinas y otras aves de corral, si bien las primeras han aumentado, su número fluctúa notablemente en relación con las demandas del mercado.

III.—*El ganado vacuno y su especialización comercial.*

En la estadística ganadera de Vizcaya, la partida de ganado vacuno es la que, con gran diferencia, y con un número de 75.800 cabezas, tiene mayor importancia, no sólo porque su valor es, aproximadamente, siete veces más grande que el de la suma de todas las otras especies, sino también por lo que este animal significa en la vida campesina, por cuyo motivo le dedicamos especial atención.

Desde los comienzos del siglo XIX, por la complejidad de las especulaciones y la importancia de los cambios a que dió lugar, la cría del ganado vacuno, antes relegada a un lugar secundario, ha conquistado el primer lugar en la vida pecuaria de Vizcaya, habiendo experimentado un aumento considerable desde 1850 hasta hoy. Y estimamos de interés para esta ponencia, dar a conocer la distribución del mismo, por razas y edades, según los siguientes detalles:

Holandesa	31.060	cabezas
Suiza	17.749	»
Mestiza	18.599	»
Pirenaica	1.528	»
Tudanca	2.489	»
Otras razas	4.375	»
Total	75.800	cabezas

En cuanto a la edad y sexo de este ganado, se agrupan de la siguiente forma:

Vacas	59.629
Novillas	5.279
Terneras	3.518
Sementales	267
Bueyes	7.107
Total	75.800 cabezas

Es de significar que el ganado comprendido bajo la denominación de mestizo, encubre, en su mayor proporción, al holandés, raza esta última que cada día se extiende más, a costa de la disminución de ejemplares de las otras razas, lo que nos da a comprender el cambio que se vislumbra en la agricultura vizcaína, al que después nos referiremos, ya que los agricultores van orientando fundamentalmente sus explotaciones en el sentido de la producción de leche. Comparando estos datos con los conocidos de estadísticas más antiguas, se demuestra la tendencia en el sentido indicado.

Se caracteriza la raza vacuna pirenaica por su agilidad y vigor, temperamento enérgico y sobrio, como conviene a su aptitud mecánica. Tiene una cabeza corta, de frente ancha, cuerpo largo y bajo, piernas cortas y finas y pelo muy suave, rindiendo de 6-8 litros por día. De su cruzamiento con la Schwiz suiza pura, se ha obtenido la Schwiz pirenaica, que llega a dar 16 litros por día; también se ha empleado la raza holandesa, para conseguir con su cruzamiento con la pirenaica un ganado apto para la producción de leche. En las caserías en las que las necesidades de la leche no se extiende más allá del grupo familiar, y en las que se requiere una ganadería fuerte para los trabajos dificultosos de la labranza, es donde principalmente subisiste la pirenaica.

Debido a que el consumo de leche ha aumentado en las ciudades, los campesinos de las zonas en las que es fuerte la densidad de población, tienden a vender en la edad más temprana posible los novillos; y así en la región costera se comercia con ellos cuando apenas tienen uno o dos meses; en estas regiones el engorde no se limita a las vacas destinadas a producir leche o a ir a la carnicería, ni tampoco a los novillos que tienen este último destino, sino también a los bueyes, que después de haber trabajado varios años, terminan su existencia en algún matadero.

Tiene cada día más importancia la cría de vacas lecheras con destino a la producción de leche (86 millones de litros en 1955), pues son muchas las aldeas que diariamente envían una gran parte de su producción lechera hacia las ciudades: Ochandiano la manda a Bilbao, Durango y Vitoria; Dima a Bilbao, los pueblos de Guernica también a la capital de la provincia. Esta consume diariamente alrededor de 75.000 litros de leche, que le envían en parte, como hemos visto, los caseríos vizcaínos, pero que también procede de Santander. La competencia de esta provincia, por la abundancia y baratura de la leche que produce, se hace sentir cada vez más en el agro vizcaíno.

El crecimiento del consumo de este artículo ha sido debido no sólo al aumento de la población, sino también al mejoramiento del nivel de vida de las clases rurales que ahora consumen algo más leche en la familia que en el pasado.

La demanda de carne impulsa al aldeano a vender prontamente sus novillos, mientras que en épocas pasadas, estas ventas se hacían mucho más tarde; es decir, cuando tenían edad más avanzada. La Vizcaya central y septentrional ha cesado de producir las reses que alimentaban sus rebaños, haciéndolos venir ahora a la edad de un año de las regiones de ganadería tradicional: de las Encartaciones, de la Montaña santanderina o de Asturias; Guernica es un gran centro de compra y distribución de estos novillos, de los cuales unos son conservados para la reproducción y otros engordados y revendidos poco después.

3.—LA ECONOMIA FORESTAL VIZCAINA

I.—*La formación del paisaje forestal de Vizcaya.*

Desde el punto de vista económico, el bosque desempeña un doble papel; no solamente proporciona la madera, producto muy apreciado por la industria, sino que también ejerce una gran influencia sobre el suelo, sobre el clima y hasta sobre la sociedad, pues está demostrado que la desaparición de las zonas arboladas en algunas regiones, ha influído en el empeoramiento de los climas locales y en el de las condiciones sanitarias.

La verdad antedicha hace muchos años que fué reconocida en los medios rurales de Vizcaya; y en los años en que vivimos se ha manifestado una favorable y creciente tendencia hacia la multiplicación de los árboles, por parte de propietarios particulares, deseosos de poblar con diferentes especies selvícolas muchas zonas desforestadas de la provincia. Y consideramos pertinente señalar algunos datos referentes a la historia forestal de Vizcaya, provincia en la que muchas de sus zonas estuvieron ocupadas por densos bosques que después habían de desaparecer.

Quien crea que el aspecto arbóreo del país ofrece hoy unos rasgos más indígenas que el agrícola antes expuesto, no debe perder de vista que una porción considerable de árboles que hoy nos parecen característicos, son de origen extraño, aunque no de introducción tan reciente como los cultivos de maíz o de patata. En conjunto, desde el punto de vista de la ecología vegetal, el país vasco ofrece unos caracteres bastante artificiales, que deben ser puestos de relieve, viéndose que en la disposición y aparejamiento de árboles y arbustos, se siguen normas que revelan con claridad este carácter humanizado a los ojos del espectador perspicaz.

El paisaje forestal en sí, tiene, pues, poco de natural, ya que está creado por la constante intervención humana; es un resultado final; y con esta intervención del hombre se ha puesto freno a la desforestación, iniciada particularmente en el siglo XVIII, en el que la roturación de las tierras (antes cubiertas de árboles, matorrales e incluso prados y manzanales, para dedicarlas a «tierras blancas), fué tan grande, que algunos personajes vizcaínos dieron el grito de alarma e indicaron los desequilibrios que surgirían al desaparecer los medios más necesarios para mantener la economía forestal, la ganadera y las industrias tradicionales. En 1777 decía el autor de unas *Reflexiones sobre el sistema agrícola del país vascongado*: «El aumento que en estos últimos tiempos ha adquirido la labranza en el país vascongado (singularmente en Guipúzcoa y Vizcaya) llega a ser casi increíble; puede, pues, asegurarse, sin exageración, que la extensión de las tierras rozas y labradas es en el día una tercia parte mayor que a principios de este siglo.» Y ya se comprenderá que esta ampliación del suelo agrícola se hizo en merma del bosque.

Hay muchas pruebas documentales confirmadoras del valor que antaño tuvieron los montes; y si quisiéramos ir conociendo la vegetación arbórea autóctona de sus montañas, nos bastaría con enumerar algunos apellidos muy comunes en Vizcaya: Arizaga, que significa robledal; Urquiza, abedul; Gorostiza, acebo; Lecharraga, fresneda; Otaolora, flor de árgoma; Inchaurza, nogal; Inchaurrandieta, hacia el gran nogal, etcétera. Esas especies son las clásicas del territorio, las que existían, como si dijésemos, en los tiempos más lejanos de su historia. Pero al lado de ellas hoy abundan por los montes y laderas de Vizcaya masas de pinos, y manchas de abetos y acacias, especies denominadas en vasco «pinua», «abetua» y «acasia», es decir, con nombres de raíces castellanas; derivación filológica indicadora de que esos árboles han sido introducidos en el país en fechas muy posteriores, y de que, por lo tanto, el paisaje vegetal arbóreo ha sufrido no hace mucho tiempo profundas transformaciones.

II.—*El bosque como valor económico actual.*

No hay duda, pues los datos anteriores lo confirman, que el bosque constituyó un elemento principal del paisaje vegetal vizcaíno en tiempos lejanos, cosa lógica considerando las condiciones que ofrece el suelo y clima de la provincia. Mas contra él y de una manera ilógica, se emprendió una lucha insensata el pasado siglo, que revistió caracteres trágicos por la lucha común emprendida por ganaderos y agricultores contra el árbol para ampliar los espacios dedicados al pastoreo y heredades.

Así es como a principios del siglo XX los montes se hallaban en plena ruina; habían desaparecido los robledales, hayedos y castañales; y en su lugar solamente existían extensiones de otacas, brezos y helechos; pero afortunadamente, el pino marítimo fué introducido, hacia 1880, en la zona de Oñate por Francisco Elorza. Poco más tarde en Lequeitio, Adán de Yarza comenzó las plantaciones del pino insignis en Vizcaya, cuyo desarrollo y rapidez de crecimiento han producido asombro a los forestales del mundo entero.

La producción de pino en Vizcaya es por término medio cinco veces y media superior al rendimiento de cualquier monte del Norte de Europa; y es tan grande su rapidez de crecimiento, que se alcanzan dimensiones útiles para ser empleadas en la construcción, minería o industrias celulósicas, entre los 10 y 20 años, cuando estos mismos grosores requieren períodos de 60 a 100 años en la Europa nórdica o central.

En este aspecto es mucho lo que Vizcaya ofrece como inventario forestal en la actualidad; y en la calificación

y clasificación de los terrenos forestales, éstos ocupan una extensión de 131.350 hectáreas, distribuídas del modo siguiente:

Eucaliptal	2.200	hectáreas
Arboles de ribera	150	»
Pinar	53.000	»
Alto de frondosas	5.600	»
Monte bajo	21.000	»
Pastizal y erial	49.400	»

es decir, un total de 131.350 hectáreas forestales.

En los datos anteriores es preciso destacar la importancia que tiene la superficie ocupada por las especies de crecimiento rápido (pino insignis y eucalipto) con sus 55.200 hectáreas. Es probable que en un espacio de tiempo relativamente breve se logre alcanzar con estas mismas especies la superficie de 62 a 65.000 hectáreas, extensión ésta última que se considera ya como el límite máximo susceptible de ser logrado con ellas, por motivos de adaptación al terreno; y de la importancia que tiene (y que todavía puede aumentar en el futuro) como riqueza popular, basta indicar que pasan de 6.000 los propietarios de pinares que hay en Vizcaya, con 35 a 40.000 montes particulares; cifra alta pero que se explica considerando que, aunque geográficamente los montes existentes en la provincia son muchos menos, las parcelas y divisiones que hay en ellas dan esa cifra aproximada. El Estado posee 32.000 hectáreas en 129 montes; y el Ayuntamiento de Carranza, que es el más rico en montes de utilidad pública, posee 6.600 hectáreas.

En todos los montes, la corta anual media de estos últimos años se cifra en 225.000 metros cúbicos, de los que corresponden el 90 por ciento al pino insignis. Los cálculos hechos a la vista de la activa repoblación, permiten calcular que en un plazo de 20 años, Vizcaya puede producir anualmente 300.000 metros cúbicos de madera, cifra que podría elevarse a 600.000 metros cúbicos con una política forestal apropiada.

Las especies frondosas (haya, roble, etc.) ocupan cada día menor extensión superficial, tendiendo a desaparecer. Seguramente que disminuirá algo la superficie del monte bajo (borto, encina, etc.), aunque no mucho, porque de él se obtienen las leñas de muchos pueblos y porque en bastantes lugares pertenecen a los municipios, que se reservan los aprovechamientos para sus vecinos. A costa de estas dos últimas agrupaciones, y en parte también por el terreno pastizal, se realizará el aumento previsible de la superficie de pinos y eucaliptos.

En cuanto a los pastizales y eriales, es lo más probable que su superficie se conserve sensiblemente igual durante mucho tiempo, ya que no siendo algunos terrenos adecuados para la plantación de las mencionadas especies, pinos y eucaliptos, es preciso estudiar la adaptación de otras que, probablemente, habrían de ser de desarrollo más lento, con turno de corta próximo a los 50 años, lo que hace que pierda ya interés para los particulares, reservándose, por tanto, la posible repoblación a los Ayuntamientos o entidades públicas de carácter permanente.

En este capítulo de la aportación económica de los bosques vizcaínos, no podemos silenciar una labor callada que realizan, pero no menos importante que las anteriores: la defensa que efectúan fijando el suelo.

Desde que el hombre comenzó el cultivo de las tierras, el equilibrio entre la erosión natural y la formación de nuevas tierras se alteró, agravándose de día en día, hasta que empezó a constituir un gran problema, y todavía más en Vizcaya por su abundancia en terrenos montañosos y laderas empinadas. Un desgaste anual de un centímetro de tierra no es notado; pero en 50 años supone una pérdida de medio metro de tierra arable, espesor que actualmente no existe en muchos campos cultivados.

La erosión como fenómeno natural seguirá produciéndose, a no ser que se corte con el empleo de medios eficaces entre los que Vizcaya cuenta con la repoblación forestal. Y pensemos la importancia que ésta tiene en la provincia sabiendo que anualmente se dragan sólo en la ría del Nervión, y para mantenerla navegable, medio millón de metros cúbicos de tierra, es decir, una cantidad ingente de suelos agrícolas que ha costado millones de años en formarse; pérdida que apelando a medios apropiados puede reducirse al mínimo. El día en que todo el suelo no apto para otros menesteres quede repoblado con unas u otras especies, se habrá detenido, en gran parte, la destrucción de nuestra mejor tierra cultivable.

Pero no termina aquí el inventario de los beneficios que Vizcaya obtiene de los montes; nos queda un punto importante al que referirnos: el ser materia prima de muchas industrias a lo que a continuación nos referimos.

III.—*Las industrias forestales.*

La cultura popular de la raza inteligente y fina que habita sobre este territorio, ha tomado la madera del bosque como sustancia principal, en la que plasmó gran parte de su cultura material, de sus necesidades y aún de sus estéticos anhelos. La madera (antes la de castaño, haya, robles, etc.) penetró y dirigió durante muchos siglos la vida campesina, interviniendo activamente en la edificación de la casa, en el ajuar doméstico y aún en la misma vieja cuchara aldeana con que tomaba sus alimentos, en la construcción de los típicos carromatos, en el yugo de los bueyes y hasta en su calzado (zuecos), nueva defensa contra la humedad por todas partes fluyente en el campo vizcaíno. Sus juegos, los bolos y la bola misma con que se birlan, y muchos instrumentos de la vida material estaban labrados en madera; y en ella también el arma que fué de ataque y defensa: el palo alargado. Si la madera tomó parte activa en la vida material y moral de la lluviosa Vizcaya, lo hizo creando, al propio tiempo, una serie de industrias derivadas de la misma, encargadas de fabricar en el pasado aquellos utensilios; facetas curiosas de una cultura que existió aquí hasta el siglo pasado, y cuya pérdida coincidió con la desaparición de las especies arbóreas autóctonas, para dar paso a otras especies exóticas a la tierra, cual el pino, pero que ha dado vida en la Vizcaya actual a un potente conglomerado industrial maderero.

Contrastando con la disminución experimentada en Vizcaya por la industria rural del carbón vegetal, prácticamente carente hoy de significación económica, ha

habido otra que, año tras año, adquiere un creciente desarrollo, y que nacida o no en el bosque, está más o menos ligada con él; pequeño número de oficios y de industrias de transformación, entre las que destacan la fabricación de muebles y de otros objetos de madera.

En este mismo apartado hemos de destacar que existen en la provincia 287 aserraderos, en los que trabajan alrededor de 2.000 obreros; y además, en las explotaciones forestales se puede calcular que de una manera fija o permanente se ocupan unas 1.000 personas, invirtiéndose anualmente en jornales en las repoblaciones, unos cinco millones de pesetas.

Por otra parte, como industria derivada de la madera y de gran importancia en Vizcaya, existen fábricas de papel, cuya materia prima es casi exclusivamente el pino insignis. Hay cuatro fábricas transformadoras de madera en pasta de papel, tres en pasta química (Papelera de Aranguren, Papelera de Arrigorriaga y Celulosa del Nervión) y dos en pasta mecánica (en Marquina y Apatamonasterio), si bien estas dos últimas son menos importantes que las anteriores.

X X X

4.— VALORACION ECONOMICA DE LOS RENDIMIENTOS AGROPECUARIOS DE VIZCAYA.

1.— *Valor de la tierra y ganados.*

Una vez expuestos la economía agrícola, la ganadera y la forestal de Vizcaya juzgamos interesante dar a conocer el valor de la tierra y ganados, así como la valoración de sus producciones anuales, comparándolos con otros más conocidos para que se pueda juzgar de la importancia relativa de la agricultura vizcaína y de su significación dentro de la economía provincial.

A las superficies de los terrenos anteriormente relacionados, desprovistas de mejoras, les vamos a aplicar los precios medios, hoy corrientes en el mercado inmobiliario para las diferentes calificaciones, sin tener en cuenta otra estimación que la propia de terrenos agrícolas o forestales, pero desprovistos de todo valor como solar o terreno edificable.

De esta forma obtenemos el valor de los terrenos.

Terreno agrícola:	Hects.	Precio	Valor	
Huerta . . .	900	50.000	45.000.000	
Cereal . . .	33.600	35.000	1.176.000.000	
Frutal . . .	4.000	30.000	120.000.000	
Pradera . . .	30.500	25.000	762.500.000	2.103.500.000
Terreno forestal:				
Eucaliptal .	2.200	10.000	22.000.000	
Arboles de ribera .	150	9.000	1.350.000	
Pinar . . .	53.000	8.000	424.000.000	
Resto del monte	76.000	4.000	304.000.000	751.350.000
Total pesetas valor de los terrenos . .				2.854.850.000

Valor del ganado:		
Vacuno (según detalle del anejo n.º 1)		552.912.100
Ovino	39.000 a 600 ptas.	23.400.000
Caprino	4.000 a 400 »	1.760.000
Porcino	10.200 a 1.500 »	15.300.000
Caballar	4.200 a 2.500 »	10.500.000
Mular	500 a 3.500 ptas.	1.750.000
Asnal	10.300 a 750 »	7.725.000
Gallinas	260.000 a 75 »	19.500.000
Palomas	1.700 a 20 »	34.000
Patos, ocas, etc.	1.600 a 50 »	80.000
Conejos	50.000 a 30 »	1.500.000
Colmenas	4.000 a 300 »	1.200.000
Total pesetas valor del ganado		635.661.100

A los valores anteriormente citados de tierra y ganado habría que agregar el valor de las mejoras territoriales, viviendas, etc., y el valor del capital mobiliario mecánico para juzgar, con más exactitud, las sumas que representan el capital total que se pone en juego para la explotación de la tierra en Vizcaya.

11.— *Valoración de la producción anual agrícola forestal y pecuaria.*

Vamos a hacer ahora una valoración aproximada de la producción anual agrícola, forestal y pecuaria, debiendo advertir previamente lo que sigue:

En los terrenos de huerta y en los de «cereal», se sigue una alternativa de cultivos bastante complicada, y variable además de unos años a otros, según las circunstancias, por lo que no se valoran independientemente los diferentes productos que de estos terrenos se obtiene, sino que, como consecuencia de diferentes cuentas efectuadas de gastos y productos, se ha deducido el valor medio de los productos brutos que pueden obtenerse de estos grupos de terreno.

Por lo que se refiere a las superficies forestales, la cifra más importante, con gran diferencia, es la derivada de la explotación de los pinares. En la actualidad hay, como se ha dicho anteriormente, unas 53.000 hectáreas pobladas de pinos, esperando que en un lapso de tiempo breve se llegue, entre pinos y eucaliptos, a cubrir una superficie de más de 60.000 hectáreas. Si estas hectárea estuvieran ordenadas, podría lograrse en ellas anualmente unos 600.000 metros cuadrados de madera; de modo que esta puede ser previsiblemente la producción media futura de madera en la provincia de Vizcaya.

Pero como la mayor parte de la superifice repoblada es de época relativamente reciente, no se ha logrado llegar a estas producciones de madera. El promedio de estos últimos años ha sido de 225.000 metros cúbicos, de los cuales más de un 90 % pertenecen a la especie de pino insignis, y a este último dato nos atendremos para hacer la valoración.

En lo que se relaciona con la valorización de los productos pecuarios, cuyo detalle figura en anejo aparte, hemos agrupado los valores del trabajo, carne, leche, huevos, estiércol, etc., debiendo hacer la siguiente aclaración: el trabajo y el estiércol son producidos y consumidos en la propia explotación en el ciclo de la producción agrícola; de la misma manera que una gran parte de los productos agrícolas son consumidos por el ganado sin salir de la explotación. Valoraremos primero la producción agrícola total, y luego solamente los productos agrícolas que pueden ser exportables.

Valor de los productos agrícolas:

Huerta	900 hects.	a 19.700 ptas.	17.730.000	
Cereal	33.600 »	a 11.200 »	376.320.000	
Frutal	4.000 »	a 4.000 »	16.000.000	
Praderas	30.500 »	a 3.600 »	109.800.000	519.850.000
Total valor de los productos agrícolas, ptas.. .				519.850.000

Ahora bien; de esta cantidad, 185.500.000 pesetas, deducidas con arreglo al detalle que figura en hoja aparte, más 17.730.000 pesetas que es el valor de los productos de huerta, o sean en total 203.230.000 pesetas, representan el valor de los productos agrícolas que pueden ser exportados del caserío o consumidos por las personas que lo ocupan. La diferencia a 519.850.000 pesetas significa el valor de los productos que consume el ganado. De modo que la cifra anterior la podemos descomponer en los dos siguientes sumandos:

Valor de los productos agrícolas vendibles o que pueden ser consumidos por las personas del caserío	203.230.000
Idem, ídem, ídem que normalmente son consumidos por los animales del caserío.	316.620.000
Total valor de los productos agrícolas, ptas.	519.850.000

Valor de los productos forestales:

Madera, apeas, puntales: 225.000 metros cúbicos a 400 pesetas metro cúbico	90.000.000
Monte bajo: 21.000 hectáreas a 350 pesetas hectárea	7.350.000
Pastizal y erial: 49.400 hectáreas a 180 pesetas hectárea	8.892.000
Total valor de los productos forestales, pesetas	106.242.000

Analicemos estos tres últimos sumandos. El valor de pastos y eriales es consumido por el ganado para alimentación o camas. El monte bajo es aprovechado en general para leñas de los caseríos. Y la partida más importante, la de los 90.000.000 de pesetas, representan la que, como promedio de estos últimos años, han recibido los propietarios de los montes por el valor de la madera, apeas y puntales en pie.

Esta misma madera, después de apeada, transportada, puesta en las serrerías y labrada para transformarla de rollo en tablón, adquiere, aproximadamente, un valor doble del señalado, habiéndose beneficiado de esta diferencia leñadores, transportistas, aserradores, etcétera. Cifras, muy prudencialmente calculadas, que nos dan una idea de la importancia tan grande que tienen los aprovechamientos forestales dentro de la provincia.

Valor de los productos de la ganadería: (1)

Valor del trabajo	127.176.000	ptas.
de carne, cueros y pieles	74.844.500	»
de la leche	219.412.250	»
de los huevos	32.400.000	»
del estiércol	95.000.000	«
de la lana	1.524.800	»
de la miel	867.600	»
de la cera	650.700	»
Total valor de los productos pecuarios	551.873.850	»

(1) Datos proporcionados por el Laboratorio Pecuario Vasco-Navarro

Resumen valor de los productos anuales del campo de Vizcaya:

Productos agrícolas	519.850.000	ptas.
Idem forestales	106.242.000	»
Idem pecuarios	551.873.850	»
Total valor de los productos del campo	1.177.965.850	»

Ahora bien; teniendo en cuenta que, como se ha dicho anteriormente, la explotación agrícola y pecuaria forman un ciclo casi cerrado en el cual son consumidos por el campo parte de los productos pecuarios y por el ganado parte de los productos agrícolas, es preciso restar de la anterior suma el valor de esos productos consumidos en ese ciclo productivo y que son los siguientes: De los productos agrícolas hay que restar la cantidad ya dicha de 316.620.000 pesetas; de los productos forestales se sustrae el valor de pastos y eriales, que es de 8.892.000 pesetas; y de los productos ganaderos, son consumidos en la producción, el trabajo y el estiércol, cuyos valores suman 222.176.000 pesetas.

Lo que queda después de estas sustracciones representa el valor de los productos del campo que pueden ser vendidos o consumidos por los ocupantes del caserío. Quedando entonces, como valor de los productos, que llamaremos exportables, los siguientes:

Productos agrícolas	203.230.000	ptas.
Idem forestales	97.350.000	»
Idem pecuarios	329.697.850	»
Total valor de los productos del campo exportables	630.277.850	»

Bien es verdad que para lograr estas cifras, en lo que a los productos pecuarios se refiere, es preciso importar de otras provincias o del extranjero, piensos y forrajes en cantidad variable, según la marcha del año, pero que como promedio de estos últimos años y segun datos proporcionados por la Unión Territorial de Cooperativas del Campo y grandes almacenes de Bilbao, fijamos en 20.300 toneladas, con un valor de 55.325.000 pesetas.

De la misma manera a los terrenos agrícolas se les añade anualmente unas 8.000 toneladas de abono que, a un precio medio de 1,25 pesetas kilo, representan un valor de 10.000.000 de pesetas.

Con el fin de dar a conocer el lugar que en la economía de la provincia le corresponde al campo de Vizcaya, vamos a comparar ahora estas cifras con los valores de otras industrias extractivas vizcaínas. La base de la gran industria de la ría, la que dió origen a su actual poderío, está en las *minas de hierro*. Pues bien, según datos de la Memoria de la Cámara de Comercio, de 1954, año que ha sido el que más mineral de hierro se ha extraído en la provincia desde 1941, se ha llegado a la cifra de 1.160.160 toneladas métricas, que a un precio medio de 160 pesetas tonelada métrica, hacen 185.625.600 pesetas. Y otra industria extractiva tan típica de Vizcaya, como es la pesca, en la que se basan tantas fábricas y de la que viven muchos miles de per-

sonas en el litoral, produjo el año 1954, según datos de la misma procedencia, 35.080.196 kilogramos con un valor de 204.311.676 pesetas.

Creemos que con lo anteriormente expuesto ha quedado suficientemente centrado lo que es y lo que significa crematísticamente la economía agrícola vizcaína, considerada en su conjunto.

X X X X

TERCERA PARTE: VIDA ECONOMICA DEL CAMPO

1.—EL CASERIO, EJE DE LA VIDA RURAL DE VIZCAYA.

I.—*La célula de la agricultura vizcaína: el caserío.*

Las manifestaciones de la vida agrícola y ganadera aparecen tangiblemente en el problema de la explotación rural o caserío, cuyos problemas han sido estudiados de una manera bastante particular, pues algunos investigadores solamente han visto en él el aspecto exterior de las viviendas (en particular su típica fachada y tejado) y la naturaleza de los materiales empleados en la construcción de la habitación, olvidándose que, además de la morada, las tierras, campos, heredades y montes que la rodean, son elementos esenciales de su vida desde tiempos muy lejanos.

El caserío es una unidad económica de explotación, que comprende casa, tierra y ganados. Al hablar de caserío se puede significar indistintamente la casa de labor, o bien esa misma casa con todas sus pertenencias; así suele decirse que un caserío es muy fuerte cuando tiene muchas tierras y ganado; y se dice que un caserío está bien cuidado refiriéndose sólo a la casa.

El caserío no es para el aldeano simplemente su residencia, sino que más bien constituye una «herramienta» adaptada al trabajo del labrador, por lo que las condiciones geográficas y el género de vida del aldeano explicarán las diferentes partes de esa «herramienta». Así mirado, el caserío vizcaíno aparece como la materialización de tal o cual tipo de explotación, es decir, en último análisis, como la expresión de los modos de vida agrícola y pastoril, considerados en relación con el medio físico y el pasado humano.

En el caserío y sus pertenecidos se marca toda la unión del hombre con el territorio: los materiales de construcción de la casa, el emplazamiento y orientación de ésta, la distribución de las heredades y montes, etc., se relacionan con el relieve, con la naturaleza del suelo, con los cursos de agua, con la temperatura. Por eso se ha dicho que esta explotación rural es tan natural como un árbol, revelándose en ella toda la vida económica y social del campo vizcaíno.

La totalidad de las tierras agrícolas de la provincia que anteriormente se han reseñado, la casi totalidad de los ganados y una pequeña porción de terrenos forestales se explotan a través del caserío; es decir, que éste constituye la célula de la agricultura vizcaína.

Por todos los rincones campesinos de Vizcaya se desparraman aquéllos, lo mismo por valles que por montañas, constituyendo explotaciones en las que viven familias aisladas, con una individualidad segura de sí misma. En muchos lugares, las fábricas y sus chimeneas señalan un jalón de la potencia industrial; pero en otros, las campiñas verdes ceden el paso a las tierras labrantías. Caseríos esparcidos, solitarios en la montaña, en los que el aldeano se siente rey y señor, que se remontan a muchos siglos, pues Caro Baroja señala que las tierras vascas están pobladas y cultivadas por el sistema actual desde tiempos muy remotos, basándose para ello en la gran cantidad de viejos caminos que hay por todas partes, y en la toponimia, dato que asevera también la idea de la antigüedad de esta forma de explotación. Esta, con alguna pequeña modificación impuesta por la marcha de los tiempos y las necesidades del progreso, ha llegado hasta nuestros días, en los que permanece como muestra del espíritu tradicional del pueblo que los explota, pues el campesino sólo los ha transformado muy levemente, con un sentido práctico y utilitario; y, por ello, permanecen con ese aire tradicional, que les permite diferenciarlos de otros tipos de cultivos rurales, que la civilización moderna, con su aire nivelador, está propagando rápidamente por el mundo.

Distribuídos por el total de la extensión de la provincia, se levantan aproximadamente 15.500 caseríos (datos de 1936), de los cuales son dobles unos 4.000, resultando en total 19.500 viviendas agrícolas. Y para juzgar en líneas generales de la modestia de estas explotaciones, basta considerar que las 70.000 hectáreas escasas de terreno agrícola y las 75.800 cabezas de ganado vacuno, se distribuyen entre estas 19.500 viviendas. Siendo excepcionales los que por su extensión superficial o número de cabezas han de recurrir a la mano de obra asalariada, bajo forma, en este caso, de un criado fijo. A pesar de su modestia, los caseríos tienen una hondísima significación en la vida de la provincia, y aun en la nacional, por constituir el origen permanente de la vitalidad que constantemente renueva los mandos que empujan la vida industrial y comercial de Vizcaya. El número de personas que viven de la agricultura provincial, en total o en parte, es aproximadamente de 85.000 almas, es decir, un 15 por ciento de la población total.

II.—*Modalidades de la explotación agraria: el caserío de la zona oriental y el de la Encartada.*

Un hecho de economía agrícola, como hemos dicho, es el que caracteriza al caserío, motivo por el cual hay que clasificar a éste, mejor que por su forma, materiales y cultivos, por las relaciones que se establecen entre las tierras, animales y hombres; es decir, por su plan de distribución y laboreo. En éste se ve cómo las influencias económicas pesan tanto como las físicas; y puede decirse que en aquél se da más importancia a todo lo que se relaciona con el trabajo, que a la comodidad de los moradores.

Desde el punto de vista agrícola, no hay duda que Vizcaya es una de las provincias más homogéneas, lo que se comprende perfectamente teniendo en cuenta su reducida extensión superficial; pero, sin embargo, puede admitirse la división en dos partes desiguales, separadas sensiblemente por los ríos Nervión y Cadagua: zona oriental y zona occidental o Encartada (lindante

esta última con la provincia de Santander), en cada una de las cuales reviste una modalidad típica el cultivo del suelo, como vamos a describir.

En la primera zona; el fin de la explotación es típicamente agro-pecuario, siendo el cultivo clásico el formado por trigo, nabos y maíz-alubia, cultivándose, además, patatas para el consumo doméstico, y trébol o alguna otra forrajera para la alimentación del ganado.

La extensión media de los terrenos que constituyen la pertenencia de este caserío suele ser alrededor de cinco hectáreas, de las cuales dos y media se dedican al cultivo intensivo, media hectárea a pradera, y dos hectáreas las ocupan el monte de árgoma y helechos, que cortado sirve de cama para las cuadras.

El ganado de este caserío ha sido hasta hace poco tiempo mixto de renta y trabajo, de raza parda suiza, pirenaica o mezcla de ambas. Ultimamente se está introduciendo en esta zona el ganado de raza holandesa, orientando la explotación hacia la producción de leche.

Se cultiva gran parte del terreno con el fin de obtener alimentos para los animales, y se tiene el ganado para trabajar la tierra y para abonarla con el estiércol que produce, de manera que en este tipo de caserío los animales y la tierra forman un ciclo casi cerrado. Este ciclo se rompe para dar salida a los únicos productos exportables fuera del caserío, que suelen ser dos o tres novillos, algo de leche, unos huevos y unos kilos de alubias. Se trata, pues, de una explotación típicamente agropecuaria, muy modesta.

Este es el caso general de los caseríos de esta zona primera, con sus naturales aunque muy raras excepciones de fincas de mayor extensión superficial o fincas aún más pequeñas, pero que por estar próximas a los grandes núcleos de consumo se orientan en el sentido hortícola.

El caserío de la zona occidental de la provincia o Encartada es de una extensión media algo superior al anteriormente descrito, alrededor de unas seis o siete hectáreas, dedicadas, en su mayor parte, a ser explotadas como praderas permanentes; y únicamente se dedica al cultivo la superficie indispensable para producir alubias, patatas y algo de maíz para el consumo familiar.

El número medio de cabezas de ganado vacuno existentes en este caserío es alrededor de cinco o seis, de raza holandesa, explotadas por su leche, de forma que los únicos productos exportables de estas fincas son la leche y la carne; se trata, pues, de una explotación típicamente pecuaria.

El caserío de la zona primera responde, en general, a las siguientes características: se trata de una edificación construída a base de mampostería formada con mortero de cal, que suele constar de dos partes fundamentales: vivienda en la parte delantera, generalmente orientada al saliente o mediodía, y establo.

La vivienda tiene planta baja, piso habitable y desván. La planta baja se distribuye en un porche o etarte, cocina-comedor y una habitación que se dedica a dormitorio, almacén, bodega, etc. El piso consta de tres o cuatro piezas.

Adosado a la vivienda y en comunicación directa con su planta baja se encuentra el establo, separado de aquélla por muro medianero, muchas veces incompletamente cerrado, de suerte que desde la cocina u otra pieza de la vivienda se puede dar de comer al ganado.

El establo es de planta rectangular, de dimensiones muy diversas, y casi siempre desproporcionado, con piso de tierra, pesebres de mampostería y tablas llenas de grietas, paramentos sin enlucir y techo formado por un entramado de maderas defectuosísimas, de tal forma que a su través cuelgan yerbas, pajas, etc. En cualquier lugar del establo, montones de estiércol y en un rincón o apartado, la pocilga para los cerdos de engorde; sobre el establo se encuentra el henil. Carece completamente de luz y ventilación. La cubierta es siempre de teja curva a dos aguas.

La vivienda de la zona encartada es algo diferente a la descrita. La planta baja está totalmente ocupada por el establo, y el piso primero por los cuartos; sobre éstos se encuentra el henil, por lo que esta casa puede parecer más higiénica que las habitaciones antes citadas, aunque es menos lógica su construcción, por requerir más trabajo durante el año.

Las condiciones higiénicas de estas viviendas son verdaderamente desastrosas, tanto para las personas como para los animales, como se deduce fácilmente por la descripción que acabamos de hacer. Hemos visto cientos de caseríos vizcaínos, y sólo excepcionalmente hemos encontrado algún retrete. La inmensa mayoría de estas casas son construcciones antiquísimas en estado ruinoso. Prueba de las deficientes condiciones higiénicas es que alimentándose bien nuestro labrador, como en general se nutren en el campo, el índice de mortalidad por enfermedades infecto-contagiosas en el medio rural, es sensiblemente el mismo que entre las aglomeraciones de personas económicamente mal dotadas en las zonas fabril o minera de la provincia.

¿Cuáles pueden ser las causas de esta situación? Creemos que la principal es de orden económico; tres hectáreas de terreno de cultivo en el Norte de España no puden producir los beneficios necesarios para realizar muchas mejoras.

III.—*El régimen de explotación y la propiedad de los caseríos.*

Dentro del sistema agrario vizcaíno hay que tener en cuenta dos facetas: Primera, que es un sistema de explotación organizada con un fin, exactamente el mismo que encontraríamos en cualquier organización económica, es decir, la obtención de un beneficio; y segunda, que se trata, además, a diferencia de cualquier otra explotación industrial, de un sistema con un modo de vida peculiar, creador de una serie de hábitos y costumbres que requieren una especial psicología empresarial.

Conjuntadas ambas características vemos que la agricultura vizcaína responde en su esencia a un sistema, que explica perfectamente el que se malogre si se aplica en otras regiones de España, y también el fracaso de personas que tienen probada con largueza aptitudes de empresarios industriales.

Respecto a la forma de explotar la tierra, tres son las fundamentales:

Primera.—El cultivo directo; es decir, cuando propietario y empresario cultivador son una misma per-

sona, lo cual en Vizcaya sucede aproximadamente en el 60 por ciento de los caseríos.

Segunda.—El arrendamiento, que consiste en hacer que el equipo fijo constituído por la tierra y las mejoras permanentemente adheridas a ella, dejen de ser empresariales y perciban una renta anticipada y fija; sistema que comprende aproximadamente el 35 por ciento de las fincas, y

Tercera.—El de aparcería, que abarca alrededor de un 5 por ciento de las explotaciones agrarias de Vizcaya.

El sistema primero, o sea el cultivo directo por los propietarios, es el que comprende el mayor número de caseríos, a diferencia de lo que sucedía hasta hace muy pocos años en que, por el contrario, era el régimen de arrendamiento el predominante; alteración a la que por la importancia que tiene para la vida del agro vizcaíno, le dedicamos a continuación algunos párrafos complementarios.

En Vizcaya, hasta 1940, nunca se consideró a la tierra como origen o motivo de rentabilidad de un capital. A ninguna persona con dinero se le ocurría comprar un caserío para cederlo en régimen de arrendamiento y sacar un interés razonable al capital invertido. Los propietarios de caseríos que los daban en régimen de arrendamiento, generalmente disponían de otros medios económicos, y si continuaban con esta propiedad era por motivos afectivos.

A partir de 1940, han variado completamente y en opuesto sentido las condiciones del arrendamiento y las del capitalista-rentista. Las rentas han estado prácticamente bloqueadas, y los productos de la tierra, en cambio, han alcanzado precios astronómicos. Bastantes arrendatarios pudieron hacer economías, que, completadas con las ayudas prestadas por algunas entidades de crédito, les permitieron pasar a ser propietarios. Y algunos de los antiguos dueños de los caseríos viéronse inclinados a venderlos porque su ya exigua rentabilidad se ha visto reducida por el aumento de valor de sus fincas.

Es, pues, evidente, el cambio de signo de la propiedad de la tierra, en el sentido de que hoy el número de propietarios supera al de arrendatarios, con la consiguiente importancia que este cambio puede tener desde el punto de vista social.

Es de notar que si bien esta transformación en la propiedad de nuestros caseríos parece ha debido traducirse en el mejoramiento del caserío, no sucede así debido a una serie de causas, que, en síntesis, son las siguientes: Primera, que no es un «negocio» provechoso, pues, como se ha dicho, si al fin del año se capitalizaran los gastos y jornales de todas las personas que intervienen en la explotación, nos encontraríamos con la sorpresa de que muchas veces no produce beneficios. Segunda, la invasión industrial y con ella el jornal seguro y fijo para todos los brazos que acudan a las fábricas; puede decirse que más de la mitad del censo laboral de los caseríos está inscrito en las plantillas industriales, si no plenamente dedicados a ellas, simultaneando ambas cosas, es decir, trabajando en los talleres y en sus huertas; el resto, el auténtico hombre de caserío, el que genuinamente vive de su casa y de sus tierras, forma un grupo que abarca hoy escasamente 10.000 personas. Y tercera, el árbol ha sido otra de las causas que han contribuído a la transformación del caserío, debido a una simple razón económica, pues como el árbol no necesita ni la atención ni los diarios cuidados de los cultivos, el aldeano decide convertir sus terrenos en futuros bosques, aprovechando las excelentes aptitudes del suelo para el rápido crecimiento de algunas especies arbóreas, lo cual perjudica y estrecha los terrenos destinados a los sembrados.

2.—LA VIDA ECONOMICA DEL CASERIO

I.—*La economía del caserío de la zona oriental y la del de la zona encartada.*

Una vez expuesto el papel del caserío en el medio rural, estimamos indispensable analizar detalladamente cómo es la vida económica del caserío, de esa célula en que se descompone todo este conjunto agro-pecuario. Es preciso llegar al fondo del asunto, estudiando todos los detalles que influyen en el desarrollo de la actividad agrícola; y debemos conocer con toda exactitud posible, cuáles son las inquietudes de nuestros aldeanos, cuáles son sus aspiraciones, cuáles son las cosas buenas y malas que hay en la agricultura del caserío, para que conociendo dónde están los fallos y cuál es su causa, podamos intentar ponerles remedio.

Por eso, repetimos, hemos juzgado indispensable el análisis de la economía de nuestro caserío, estudiando detalladísimamente todo el proceso de la producción, con el fin de poder observar las imperfecciones que se presentan.

Con este objeto hemos elegido con todo cuidado posible, dos caseríos estimados como representativos de las dos regiones en que hemos dividido a la provincia: zona oriental y zona Encartada. Son dos caseríos en los que no se desarrolla otra actividad que la exclusivamente agro-pecuaria, por lo que son ligerísimamente mayores que el promedio de las zonas respectivas.

El estudio detallado de ambos caseríos se hace en el anejo número 1. Aquí solamente traemos algunas de las cifras significativas y características de ambos caseríos.

En ambos casos se suele completar la explotación con 20 ó 30 gallinas, un cerdo de engorde y 15 a 20 manzanos muy mal atendidos en las lindes de la propiedad.

Las cifras y datos que nos conviene resaltar son los siguientes:

Superficies

Caserío 1.º		
Terreno de cultivo	2,09	hectáreas
Idem de pradera	0,57	»
Idem de monte	1,90	»
Total	4,56	»
Caserío 2.º		
Terreno de cultivo	0,76	hectáreas
Idem de pradera	3,04	»
Idem de monte	2,28	»
Total	6,08	»

En este segundo caserío, es lo más probable que el agricultor no sea propietario del terreno de monte que se ha hecho constar, puesto que la mayor parte de ellos son comunales, pero cuentan con esa extensión, bien sea suya, bien del común o arrendada, para las camas del ganado.

Número de cabezas de ganado vacuno.

Caserío 1.º	4
Caserío 2.º	5

Importe de los capitales que intervienen en la explotación.

Caserío 1.º		
Tierra	103.470	ptas.
Mejoras territoriales	30.000	»
Mobiliario vivo	30.000	»
Mobiliario mecánico	7.300	»
Total	170.770	»
Caserío 2.º		
Tierra	125.480	ptas.
Mejoras territoriales	30.000	»
Mobiliario vivo	37.500	»
Mobiliario mecánico	7.300	»
Total	200.280	»

Pérdidas

Caserío 1.º	5.701,10 ptas.
Caserío 2.º	5.455,60 ptas.

Número de jornales

Caserío 1.º

380,34 (51,03 con yunta)

Caserío 2.º

332,— (37,05 con yunta)

Valor de los jornales

Caserío 1.º	21.108,65 ptas.
Caserío 2.º	19.350,50 ptas.

Abono mineral consumido

Caserío 1.º	835,— kgs.
Caserío 2.º	1.400,— kgs.

Valor de la leche

Caserío 1.º	16.800,— ptas.
Caserío 2.º	21.000,— ptas.

II.—*Análisis del balance del caserío: el déficit de la explotación.*

De los datos anteriores, de las consideraciones generales detalladas en capítulos precedentes y del conocimiento global de la provincia, deducimos las siguientes consecuencias:

1.ª—La explotación agrícola y ganadera de la provincia no es negocio; no hay beneficio económicamente hablando. Ni lo hay ni creemos que lo haya habido nunca; tal vez en circunstancias de excepción. Esto lo podíamos haber sospechado sin necesidad de haber hecho cuentas, considerando que en esta provincia siempre han sido un desastre económico las explotaciones relativamente grandes, aquellas que han llevado al campo más capital y mayores conocimientos técnicos; aquellas que, por consiguiente, y en buena teoría, debieran de haber constituído un éxito.

2.ª—Se completan y redondean los ingresos con las pequeñas ganancias que pueden proporcionar el engorde del cerdo para el consumo doméstico, engorde que, en general, es económico. Asimismo, la cría de dos o tres docenas de gallinas puede dejar algunas pesetas, alimentando las aves debidamente, con el consiguiente desembolso. Y es raro el caserío en el que deje de haber algunos frutales, que, a veces, producen fruta, consumida en la mayoría de los casos en la finca, aunque en ocasiones también se venden, proporcionando algún pequeño ingreso.

3.ª—La diferencia entre ingresos y desembolsos es, sensiblemente, como puede verse, igual al valor de los jornales; de modo que el posible ingreso que el labrador pueda tener es el jornal acumulado a lo largo del año; jornal que puede ser suyo, de sus familiares, o de ambos, y que no alcanza a cubrir el gasto representado por la suma de los intereses de los capitales que intervienen en la explotación, por lo que claramente se demuestra que hay pérdidas.

4.ª—Creemos que no se ha meditado bastante en lo que significa esta falta de beneficios en el campo.

Esta carencia de ganancias en el agro arrastra consigo consecuencias importantes de muy diversa índole. En primer lugar, el campo se despuebla, la gente va a la ciudad, allí vive mejor y trabaja menos. Pero lo peor de todo es que el campo no progresa, porque la ausencia de beneficios impide toda mejora en los elementos que intervienen en su explotación.

5.ª—Con la diferencia que hemos señalado entre ingresos y desembolsos, el agricultor debe de hacer frente a la totalidad de los gastos personales suyos y de sus familiares: comer, vestir, asistenciales, educación, etc. Privándose de muchísimas cosas, puede incluso ahorrar; pero es a costa de llevar una vida muy estrecha, impropia de la misión que cumple.

6.ª—Es de notar la enorme acumulación de trabajo sobre tan poco terreno, ya que los 380,34 jornales (de ellos 51,03 con yunta) valorados en 21.108,65 pesetas, invertidos en una superficie de terreno de 4,56 hectáreas, en el primer caso, y los 352 jornales (de ellos 37,05 con yunta) valiendo 19.350,50 pesetas, sobre una superficie de terreno de 6,08 hectáreas en el caso del caserío de las Encartaciones y con el ganado correspondiente, son unas cifras tan exageradamente elevadas en trabajo y en valor de éste, que merece la pena hagamos algunas consideraciones.

El terreno es, en general, muy arcilloso, por lo que las tierras son muy costosas de labrar y el clima lluvioso, dando lugar a que no siempre se puedan hacer las labores con buen tempero. Por ambos motivos es preciso dar pasadas y más pasadas a la tierra para conseguir pulverizarla cuando se trata de sembrar, ya que de no hacerlo, efectuando la siembra en deficientes condiciones, pueda afirmarse que los rendimientos ba-

jan notablemente. Se emplean, asímismo, grandes cantidades de estiércol, base de los aceptables rendimientos que se logran, y el manejo del estiércol es muy costoso en acarreos y distribución. Luego, por motivo de las lluvias, viene la invasión de malas hierbas, lo que obliga a penosas escardas, haciendo que se acumulen sobre el mismo terreno jornales y más jornales. A esta acumulación contribuye también el conseguir camas para el ganado, lo que obliga a más trabajos y costosos acarreos, ya que, en general, hay que recorrer largas distancias. Influye también, en la cantidad de jornales, la intensidad de la alternativa de los terrenos de cultivo, principalmente en la zona oriental, ya que la rotación típica es la de trigo—nabos—maíz-alubia, lo que supone la recolección de cuatro cosechas en dos años.

Esta enorme cantidad de trabajo sobre tan poco terreno es hoy, aproximadamente, la misma que hace siglos. En contraste con ello queremos anotar un dato que figura en la «Revista de Estudios Agrosociales» del segundo trimestre de 1955, traducido de un artículo de la revista «Fortune». En este estudio se dice que en los Estados Unidos, gracias a una técnica progresiva, el trabajador agrícola medio es hoy un ciento diez por ciento más productivo que lo era hace 25 años y, de esta forma, un 37 % menos de trabajadores producen en menos horas un cincuenta y cuatro por ciento más que hace un cuarto de siglo.

7.ª—Pero es que, además, los jornales son enormemente caros. Vizcaya es una provincia industrial; la industria llega a los más apartados rincones, y la industria paga jornales relativamente elevados; y estos jornales de la industria, por estar tan generalizados, son los que dan la pauta y se extienden a la agricultura, o sirven para valorar los que en la actividad agraria se emplean; y la agricultura, a los precios a que se pagan los productos del campo, no puede pagar esos jornales. Esta es la razón del fracaso de todas aquellas empresas agrícolas que se han montado a base de mano de obra asalariada; y esto explica, asimismo, el que sean la Rioja o la Ribera de Navarra las que fijan el precio de los productos hortícolas en la plaza de Bilbao. En las proximidades de esta villa hay magníficas huertas, de las que se logran buenos rendimientos por hectárea, en cultivo familiar, trabajando intensamente y transportando diariamente los productos a la plaza; pero quienes fijan el precio, como decimos, son los hortelanos riojanos o navarros, los cuales, a pesar de la enorme distancia, pueden pagar ese transporte, porque producen muchísimo más barato.

8.ª—Las dosis de abonos minerales empleados en praderas y terrenos de cultivo de estos caseríos, son de 313 y 368 kilogramos por hectárea, notablemente más elevadas que la general de la provincia, que es alrededor de 120 kilogramos, pero de todas formas insignificantes en relación con las que se emplean en los países de agricultura progresiva.

A este respecto hemos de decir que tenemos a la vista un informe de la FAO, en el que figuran los datos de consumo de abono mineral en todos los países miembros de las Naciones Unidas, durante el año agrícola 1953-54, y estos mismos datos referidos a la hectárea de terrenos agrícolas y de cultivo. Se expresan las cifras en unidades de N, P2O5 y K2O, que hemos multiplicado por 5, 5,75 y 2, para expresarlas en abonos nitrogenados, fosfatados y potásicos, que luego sumadas nos dan la cantidad total.

Hemos elegido para comparar aquellas naciones que, como Bélgica, Países Bajos y Suiza, pueden tener cierta semejanza con esta provincia de Vizcaya, en lo que a precipitación acuosa y climatología, en general, se refiere, e incluso en la orientación, grosso modo, de los fines de la agricultura.

Pues bien, las cantidades de abono mineral que, según el citado informe, emplearon estos países por hectárea de terreno arable, fueron:

Bélgica	1.190 kgs.
Países Bajos	1.697 »
Suiza	611 »

Bien es verdad, que nuestras pequeñas aportaciones de mineral están compensadas, en parte, por las grandes dosis de estiércol. Pero también es cierto que en los países elegidos para la comparación, de una densidad ganadera superior a la de Vizcaya, se producen enormes cantidades de estiércol que, por otro lado, está magníficamente elaborado. Y además, hemos de añadir, que la producción de estiércol en Vizcaya disminuye de día en día por las dificultades que se encuentran para conseguir camas al ganado, por motivo de la repoblación forestal.

9.ª—La leche constituye la base de la economía agrícola de la provincia. No hay más que fijarse en el valor que se hace constar en las consideraciones generales, con sus 219.412.250 pesetas; cifra ésta mayor que la suma de los valores de todos los productos agrícolas exportables; superior al conjunto de los demás productos pecuarios vendibles; que aventaja también el valor de la totalidad de los productos forestales; y que excede asimismo a las cantidades que representan el valor del mineral de hierro extraído o a los obtenidos en la venta de la totalidad de la pesca.

Esta misma impresión se recoge en el estudio de los dos caseríos medios antes citados, en los que se ve que el valor de la leche es aproximadamente igual a la suma de todos los demás productos agrícolas y pecuarios del caserío. Se deduce, por tanto, que la economía agrícola de la provincia gira alrededor de la leche; y todo aquello que afecte a la leche repercutirá en la economía de la explotación.

Ahora bien; el precio de la leche es bajo. En nuestro cálculo relativo a las cuentas de gastos y productos del caserío, hemos hecho constar el valor de dos pesetas el litro, cifra que puede sorprender al consumidor que paga en Bilbao tres o más pesetas por tal unidad. El productor, en cambio, no recibe en origen, aproximadamente, más que esas dos pesetas; e incluso en algunas épocas del año no llega a alcanzar este precio.

En el coste de producción de la leche influyen fundamentalmente, como se deduce de las cuentas de la ganadería, el valor del ganado y la alimentación del mismo; los demás gastos son muy reducidos en comparación con éstos. Pues bien; según datos de la Sección de Estudios Económicos, Estadísticos y de Matemática Aplicada, del Instituto Nacional de Investigaciones Agronómicas, del Ministerio de Agricultura, que toma como base los precios correspondientes al trienio

1933-35, los números índices del año 1954, de los productos que se indican, son los siguientes:

Cebada	916
Maíz	839
Ganado vacuno	729
Heno de alfalfa	689
LECHE	555

Es decir, que el precio de la leche ha quedado bajo. A análogos resultados podríamos haber llegado haciendo el estudio comparativo del precio de la leche con otros artículos de primera necesidad, como el pan y el aceite. Y como el precio de la leche ha quedado bajo, y la leche es la base de la economía agrícola provincial, se comprende que la situación económica del campo en Vizcaya no pueda ser floreciente ni muchísimo menos.

III.—*El saldo positivo de la repoblación forestal.*

Frente a esta visión con saldo negativo de la agricultura vizcaína, presentamos una faceta completamente optimista, la de la repoblación forestal, que puede alcanzar hasta 65.000 hectáreas en pinares.

Basta para comprenderlo el conocimiento de las siguientes cifras:

Valor medio de una hectárea de terreno de monte adecuado para la repoblación con las especies de crecimiento rápido, pino insignis o eucaliptus: de 8 a 10.000 pesetas.

Gastos de repoblación y reposición de faltas de una hectárea de pinar: 4.000 pesetas, como máximo.

Gastos anuales por hectárea, incluyendo en ellos contribución, administración, guardería, plagas, etcétera: 500 pesetas.

Turno de corta para el pinar: 25 años.

Valor mínimo de los 250 metros cúbicos de madera de pino por hectárea a los 25 años: 100.000 pesetas.

Los números anteriores son los suficientemente elocuentes para comprender el magnífico negocio que hoy es la repoblación forestal con el pino insignis. Esto aclara muchísimas cosas y requiere la explicación de otras varias.

Si es tan magnífico negocio la repoblación forestal y tan malo el de la agricultura, la pregunta que a muchos se les ocurre hacer es la siguiente: ¿Por qué los aldeanos no abandonan su método tradicional de explotación del suelo y lo plantan de pinos? Sencillamente, porque la repoblación forestal es magnífico negocio a larga fecha; pero, mientras tanto ¿de qué se vive? De aquí se deduce que la repoblación es negocio de inversión; es decir, del propietario que tiene otro medio de vida y puede permitirse esperar los años precisos a que se desarrollen los pinos. En más modesta escala también hacen esto nuestros aldeanos cuando tienen algún jornal complementario o pueden ayudarse a vivir de alguna otra forma; inmediatamente abandonan los campos que venían cultivando o las praderas en pendiente, y plantan en esas tierras sus pinos, no ampliando aún más las superficies forestales por impedírselo disposiciones vigentes.

Otra pregunta: ¿Por qué entonces, si es tan buen negocio no se repuebla todo el resto de los terrenos de monte? Por razones de adaptación: Porque en el resto de los terrenos de monte que faltan por repoblar no se darían estas especies de crecimiento rápido en buenas condiciones económicas; siendo preciso el ensayo de nuevas especies para que cubran las superficies de mayor cota de nuestros montes.

Ahora bien; si es verdad que estamos bajo el imperio de lo económico, si lo económico es lo que manda, si repitiendo nuevamente la definición de Cavestany, la agricultura es antes que nada una actividad económica y después una muy noble manera de vivir, terminará por establecerse un equilibrio entre lo agrícola y lo forestal que, en resumidas cuentas, no es más que una sola manera de explotar la tierra, llegando los pinos en su invasión hasta aquel lugar donde su plantación sea negocio, y abandonándose al laboreo corriente aquellas tierras marginales cuyo cultivo no sea remunerador; por consiguiente, llegará un momento en el que ha de ser lo económico quien regule y distribuya el terreno del campo.

3.—EL CASERIO Y EL AHORRO

I.—*El ahorro rural.*

Todos sabemos que ahorro es la diferencia que existe entre producción y consumo. Si un aldeano ingresa en su erario particular, al cabo de un tiempo, una cantidad de dinero, y no lo gasta en ese mismo tiempo más que parcialmente, denominamos ahorro a esa diferencia. Pero el aldeano de que hablamos puede adoptar, respecto a la cantidad no gastada, dos posiciones: mantener en su poder ese dinero, para cubrir eventualidades, o ingresarlo en una institución bancaria o Caja de Ahorros, con el fin de disponer de él cuando lo precise. La primera forma constituye el atesoramiento; la segunda es el ahorro propiamente dicho, el realmente activo, puesto que el dinero así depositado siempre se le hará producir de alguna manera, cuya inversión puede servir para la creación de nuevas fuentes de riqueza, de las que el caserío quizá será el primer beneficiario.

Si reducimos la estructura económica de un caserío vizcaíno a los fríos números de un balance, observamos que los derechos y las obligaciones del aldeano, al igual que las cuentas representativas de la personalidad de esa explotación, están valorados, están reducidos a moneda. Reuniendo unas determinadas cuentas de ese balance, podríamos constituir el capital móvil del caserío, el cual constituye el ciclo activo del mismo; y si examinamos dos balances del mismo caserío, aunque estén separados por un corto espacio de tiempo, veríamos que las cuentas que representa ese capital móvil están continuamente cambiando de valor, transformándose de productos en dinero y de dinero en productos. Todo el ciclo de vida del caserío está constituído por esa actividad que tiene por misión aplicar un trabajo tenaz para transformar ese esfuerzo con el concurso del suelo y clima en artículos vendibles, consiguiendo así dinero; y, a su vez, este dinero obtenido de tal modo, convertido otra vez en mercancía, utilizable de nuevo en el trabajo del caserío o en la satis-

facción de las necesidades del aldeano; continuándose así indefinidamente, año tras año, un ciclo parecido.

Pero trasladémonos imaginativamente bien al nacimiento o a la extinción de cada caserío. Inmediatamente, en cualquiera de esos dos momentos, vemos transformados todos los bienes que hay en esa explotación en dinero, en moneda. De forma que ésta, o sea los medios financieros, son la base originaria y final de cada caserío; y mucho más que en el pasado, en los años en que vivimos. Si el aldeano, al compás del progreso de los tiempos, quiere ampliar sus cultivos, mejorarlos, etc., serán los medios financieros los primeros en que tiene que pensar como medio promotor; ayuda que no puede venir sino del ahorro, ya propio, ya ajeno. Queda, pues, sentado, que la financiación de las empresas rurales han de realizarse mediante el ahorro, y que ese apoyo pecuniario es indispensable, incluso en aquellos caseríos que disfrutan del más fuerte capital.

El ahorro puede producirse en todos los individuos; pero son aquellas actividades que crean o transforman mercancías, y entre ellas la agricultura, las que tienen un período en el que pudiéramos decir que existen mejores aptitudes para ahorrar, y por ello para invertir. De aquí la gran importancia del ahorro hecho por el campesino.

II.—*Orígenes del ahorro del caserío.*

Hemos visto que en Vizcaya, en líneas generales, el nivel de vida rural no es nada acomodado; se ha recalcado y demostrado que no hay beneficio en la explotación del caserío; y sin embargo, en el campo se ahorra dinero; lo dicen las sucursales rurales de los Bancos y Cajas de Ahorro, dando esto lugar a la suposición de que este dinero procede del negocio agrícola, siendo así que nada tiene que ver con la agricultura vizcaína. Hay ahorro, efectivamente, pero también hay miles de fincas hipotecadas y muchos labradores económicamente ahogados. Como hecho anecdótico que demuestra esta afirmación, podemos contar lo sucedido recientemente en un pueblo de la provincia, en donde se distribuyó un importante premio de la lotería de Navidad. Este premio se hallaba repartido en su mayor parte en pequeñas participaciones, entre labradores de las proximidades; pero una gran parte de los premiados no hicieron más que recibir el dinero con una mano, y entregarlo con la otra a los acreedores, con gran sorpresa de la gente, que consideraba a los premiados como labradores acomodados.

Repetimos que, a pesar de esto, en el campo se ahorra dinero, ahorro que necesariamente tiene los siguientes orígenes:

Puede proceder de jornales en la industria, de pequeñas industrias propias, de transportes, de explotaciones forestales, de trabajos de madera, de venta de algún pinar, de aldeanos que son al propio tiempo tratantes de ganado, del dinero que se recibe del hijo indiano o que trabaja como pastor en los Estados Unidos, etc., etc. Otra fuente de ese ahorro procede del mar, del que se obtienen buenos beneficios por medio de la pesca, relativamente frecuente en los pueblos costeros; y también de labradores de tipo medio, que a fuerza de privaciones son capaces de economizar. Pero esto no quiere decir que el campo produzca beneficios. Es preciso que quede bien claro que la explotación agrícola o ganadera de los terrenos de la provincia, es hoy un desastre económico; y ésta, en un Congreso Económico, es una conclusión que debemos hacer constar.

La paulatina despoblación de los caseríos, cuyos moradores acuden a los grandes centros industriales, atraídos por seguros jornales, debe preocupar a las instituciones encargadas en Vizcaya de canalizar el ahorro provincial. Sin éste, no hay riqueza posible, ni esperanza futura de mejora en la vida campesina; y por ello, las instituciones del ahorro dirigen todos sus esfuerzos a cortar el mal con la única arma eficaz que es posible: elevar el nivel de vida del campo; pues si lo consiguiesen, esas instituciones lograrían transformar en beneficios generales los esfuerzos aunados de cada familia, devolviendo después al campo, con una mano y en forma de beneficios múltiples, aquello que en la otra depositaría la economía y sobriedad de los imponentes.

Si el nivel de vida miserable supone la negación de la previsión, a «sensu-contrario» tenemos que afirmar que la elevación de ese nivel de vida, la mejora de las actividades de los caseríos, serán la base de unas reservas que el esfuerzo diario convertiría, no sólo en previsión, sino también en la mejor garantía del futuro agrario de la provincia.

CUARTA PARTE: EL CASERIO Y EL DERECHO FORAL

1.—INSTITUCIONES JURIDICAS VIZCAINAS PROTECTORAS DE LA PROPIEDAD RURAL.

I.—*El derecho de sucesión y la indivisibilidad del caserío.*

Hay en el Derecho de todos los pueblos particularidades notables; mas es raro encontrar una legislación que reúna el doble mérito de la originalidad y aislamiento que se manifiesta en la vida jurídica de Vizcaya. Pero como solamente nos interesa aquí un aspecto de ese Derecho, el que afecta al problema sucesorio, a él nos vamos a referir ampliamente, por considerarlo como base de la vida del caserío, y, por ello, de la organización económica y social de la Vizcaya campesina.

El Derecho de sucesión constituye el punto de contacto entre dos instituciones primordiales del orden social: la propiedad y la familia. La primera se modela según el clima, la naturaleza del terreno y el grado de civilización de cada pueblo, respondiendo a las mismas directrices la familia. Por eso el derecho sucesorio participa fuertemente de la relatividad de esas dos instituciones.

Esas mismas instituciones fueron el origen del fuero vizcaíno, que se ha transmitido desde el siglo XVI hasta nuestros días, y cuyo punto capital consiste en conservar los bienes en una sola mano, velando por este medio por su prosperidad. El agricultor cultiva mejor

y hace producir con ventaja la tierra que le ha visto nacer, y que será suya mientras viva; y, por ello, el pensamiento del legislador tuvo por finalidad dar estabilidad a ese deseo a través de los siglos, mediante una serie de instituciones legales que respondían a ese propósito.

Hemos visto en este estudio que Vizcaya es tierra montañosa y poco rica, en la que la naturaleza del suelo ha impuesto a sus moradores los principios a que deben sujetarse con relación a la conservación de la propiedad, de modo que no se rompa la unidad económica, que es la que precisamente permite vivir a los terrícolas. Tierras de minifundios, su multiplicación hubiera acarreado la ruina general, y por ello se imponía aquí el régimen acasarado, ya que la dislocación de esa unidad económica entre todos los hijos de la familia, llevaría consigo la ruina de todos. Tan solo era así posible evitar el hundimiento de la economía rural.

De ahí las más preciadas instituciones jurídicas, que son aquellas destinadas a proteger la unidad económica que permite la existencia de la familia; y entre ellas, la libertad de testar, con transmisión íntegra del patrimonio a un heredero.

No vamos a emprender aquí la labor de analizar las instituciones civiles de Vizcaya que ya lo han sido por muchos juristas. Unicamente debemos de explicar, como base de nuestra labor, el principio de la indivisibilidad de la casería. Las partes de que se compone ésta (casa, huerto, pastos, animales) no son más que elementos que, combinados armónicamente, consiguen, mediante la unidad económica, la finalidad de hacer posible la subsistencia de la familia, la cual, como producto que es de las condiciones del suelo, presenta una típica formación. Y siendo esta casería una institución necesaria dadas las referidas condiciones de vida, a su mantenimiento se dirigen tanto la ley escrita como la costumbre, prescindiéndose en el Derecho del reparto equitativo entre los hijos, que la economía natural no toleraría.

Es procedente, como preámbulo del estudio que pretendemos, dar a continuación algunos datos sobre la clásica división del país en tierra llana y villas, puesto que en estas últimas no rige el Fuero, si bien aquellas denominaciones no son muy propias de los tiempos en que vivimos.

Esa diferencia procede de la típica constitución social del medievo. En efecto; los antiguos moradores de Vizcaya vivían en caseríos diseminados, sitos por lo común en las laderas de los montes y colinas. Como estaban aislados unos de otros, eran asolados por los malhechores y grupos políticos de banderías tan frecuentes en aquellos tiempos, sin que cupiera defensa a causa de la distancia que los separaba. Por ello, los habitantes pensaron agruparse, tanto con el citado fin de protegerse, como con el de cooperación económica, formándose así las villas, que pidieron a los Señores las exenciones y privilegios que éstos concedían a los pueblos de Castilla; mercedes que les fueron otorgadas con los Fueros de Logroño y Vitoria. La legislación de las villas así formadas, desde el punto de vista jurídico, siguió las vicisitudes de las castellanas hasta que apareció el Código Civil; mientras que el resto del país, a cuyo gobierno y administración preveían las Juntas constituídas frente a las iglesias de los pueblos, continuaron rigiéndose por el Fuero propio, que en ellas se ha conservado, en algunas de sus instituciones, hasta nuestros días.

Esta diferencia entre anteiglesias y villas fueron, pues, las que originaron la interpolación geográfica de la legislación castellana: la expresión «Tierra llana», que en un principio había servido para designar al territorio del Señorío con legislación civil especial, se extendió más tarde hasta abarcar las Encartaciones y el Duranguesado, de modo que hoy es sinónima de territorio en que rige el derecho foral vizcaíno, del que ahora vamos a tratar en el aspecto que nos interesa relacionado con el caserío.

II.—*La libertad de elección de heredero.*

De cuanto en el Fuero se contiene acerca de la legislación civil y agrícola, hoy únicamente tiene importancia y valor legal lo referente a la organización de la familia y la propiedad del caserío. Por eso sólo hablaremos de la hermandad de bienes entre los esposos, del poder testatorio, y de la libertad de la elección de herederos, instituciones que si en número son limitadas, merecen por su importancia y transcendencia tratarse con una extensión que no podemos dedicarle, por ser este trabajo de mera exposición y no didáctico, y requerirse para su estudio muchas más páginas de las que en total puede abarcar esta ponencia.

Casados marido y mujer legítimamente, como dice el Fuero, queda establecida la hermandad de bienes, aunque la mujer tenga muchos y el marido ninguno, o al contrario; estableciéndose con tal solidez esa unión, que el marido no puede vender bienes de la mujer sin licencia de ésta y viceversa.

Completa la legislación este particular con la ley 3 del título 21 autorizando el testamento por comisario, el cual en Vizcaya llenó una gran necesidad. Dada la libertad de escoger heredero, que no se fía al azar del nacimiento, sino a la voluntad y prudencia del ascendiente, único que puede juzgar quién es el más apto y digno, la muerte prematura del padre haría difícil o imposible la elección, siendo sus hijos menores; necesidad que es remediada con el poder testatorio, para que el superviviente pueda escoger el heredero, entre los hijos o profincos. El Fuero concede el plazo de año y día para tal elección (plazo contado desde el día en que los hijos se pueden casar); pero la prórroga del poder testatorio es usada en Vizcaya desde tiempo inmemorial, siendo habitual también el reiterado uso de ese poder por el comisario y la revocabilidad de la elección, siempre que ésta se haga en testamento, existiendo documentos notariales desde el siglo XVI, en los que se consigna y asevera la antigüedad de estas tres últimas prácticas sucesorias.

De este modo conserva la familia unidad, y se coloca a la madre en situación decorosa dentro de la casería, confirmando a su vez el espíritu que inspira el Fuero, que busca que el caserío pase sin gravamen ni condición alguna al hijo o hija que sus padres consideren más apto para manejarlo, aspiración constante de la legislación vizcaína.

Prohibe el Fuero entregar raíces a extraños existiendo ascendientes, descendientes o parientes tronqueros; ordenando las leyes 14 y 18 del título 20 que existiendo parientes, sólo puede disponerse del quinto de los bienes, y de éste únicamente en favor del alma. Los otros 4/5 constituyen la legítima en el caso de que el causante disponga del quinto sobrante con la finalidad piadosa indicada; pues si no ordena nada en ese sentido, la totalidad de los bienes de la herencia constituyen la legítima, que con este carácter y matiz puede pasar íntegramente a poder del heredero principal.

Como contrapeso a esta restricción de dejar forzosamente los bienes inmuebles a los parientes, viene la libertad de elección de heredero, que consigna la ley 11 del título 20. El testador puede dejar todos sus bienes a un solo heredero, en concepto de legítima, ingravable e incondicionable, apartando a los demás familiares que tenga; pero al realizar esta elección, debe necesariamente de excluir de la legítima a los restantes hijos y parientes que tenga, señalándoles y entregándoles algún tanto de tierra, poca o mucha, cuya cuantía y extensión debe marcar el causante. He aquí cómo el Fuero atiende a la unidad de la familia, a la indivisibilidad del caserío y a la conservación de la propiedad, combinando las instituciones de manera que formen un verdadero organismo que responda a las necesidades y exigencias de la sociedad rural vizcaína. Esa prerrogativa, que pone a disposición del padre el porvenir de sus hijos, es notabilísima, pues permitiendo que toda la legítima vaya a una sola mano, concilia la estabilidad y progreso de la familia con la autoridad paterna, siendo un procedimiento cuyos resultados revelan que se funda en el conocimiento práctico de la conveniencia general.

En Vizcaya, dentro de buenos principios económicos, es plausible, casi necesaria, la elección de heredero. En esta provincia no hay aglomeración de propiedad, por lo que si un caserío hubiera de distribuírse a cada fallecimiento entre todos los descendientes o parientes, la explotación agrícola familiar se pulverizaría y destruiría. Lo mismo que también sucedería en los siguientes casos: Si al heredero predilecto se le pudiese condicionar la plena propiedad con cualquier restricción futura; si el Fuero tolerase que los causantes pudiesen imponer al heredero principal gravámenes, fideicomisos u otras limitaciones por las cuales el caserío, al morir el elegido, se dividiese entre 2, 3 o más descendientes del primer testador; si a ese heredero preferido se le pudiese prohibir legalmente por su causante la disponibilidad por actos mortis causa de la propiedad recibida, impidiéndole la entrega de los bienes heredados a la persona escogida por su voluntad, etc. Pues en cualquiera de esas circunstancias, las fracciones que quedarían en cada mano al cabo de una o dos generaciones serían tan microscópicas, que ni su deslinde sería factible. Obligar por medio de una sustitución fideicomisaria o institución condicionada resolutora a dividir la herencia en dos partes, sería imponer la división y muerte del caserío.

Una sola ley consagra el Fuero a los abintestatos, que es la 8 del título 21; pero, nos excusamos de comentarla por su falta de interés práctico, puesto que según reiterada jurisprudencia del Tribunal Supremo, el orden, cuantía y pormenores de la sucesión intestada en todas las regiones aforadas, han de ser los marcados en los artículos pertinentes del Código Civil.

Tienen las donaciones gran importancia en la vida rural vizcaína; el patrimonio se forma generalmente por uno o dos caseríos, y los padres a veces los dan en dote o donación intervivos a sus hijos, al tomar estado, siendo frecuentes los matrimonios que ejercitan ese derecho, para cuya regulación existen varias leyes forales.

Y terminaremos esta parte dedicada a las leyes protectoras del caserío, refiriéndonos al plazo para utilizar las acciones personales, reales y mixtas, las cuales prescriben entre parientes de sangre a los 15 años, y a los 10 años entre extraños; plazos mucho más cortos que los marcados por el derecho común, reveladores de la preocupación del Fuero por asegurar la propiedad del caserío contra futuros litigios.

2.—EL FUERO DE VIZCAYA Y EL CASERIO

I.—*Ambito territorial de aplicación de las normas legales del Fuero*

Al llegar a este punto tenemos que hacernos una pregunta inquietante: ¿Qué persiste hoy de todas las leyes citadas? ¿Viven hoy, efectivamente, esas normas legales, esta supervivencia familiar, esas ideas de proteger al caserío a través de las instituciones citadas? Hay que afirmar, sin duda, que sí, pero muy amortiguadas y sólo en ciertos puntos; y para indicar esto nos apoyaremos en la propia información que tenemos, redactada por los letrados bilbaínos que acudieron al Congreso Nacional de Derecho Civil de Zaragoza, en 1946, al que ofrecieron un informe preciso en el que se habla de este tema. Y con una nobleza digna de los mayores elogios, llegaron a decir cosas tan interesantes para esta provincia como la de que «en los territorios en que rige el Derecho foral vizcaíno, es diferente la vitalidad del mismo, pues en los distritos de Durango, Marquina y Guernica, en los que predomina el carácter rural, el Fuero mantiene su vitalidad, mientras que en los de Bilbao o Valmaseda, por su condición industrial y comarcal, la vitalidad del Fuero está muy atenuada, conservando su interés tan sólo para los labradores que habitan en los caseríos». Cierta y lógica verdad que obliga a una renovación de ese derecho si no queremos su desaparición total; y más que a una renovación, a procurar colocar ese derecho en su ámbito exclusivo, o sea, para que tutele y proteja al caserío, pues ésta fué la única finalidad con que en el siglo XVI se creó.

El Fuero se elaboró para ser la Ley del Caserío; y por eso hay que considerar como un absurdo que se regulen por él la propiedad urbana de las villas o anteiglesias industriales como Sestao, Baracaldo, Guecho, etcétera. No puede, por ello, suscribirse una delimitación geográfica, cualquiera que ella sea, que divida la provincia en dos zonas: una sometida al Fuero y otra a la legislación común. El Fuero debe subsistir conjuntamente con el Código Civil en toda la provincia, limitada su aplicación por razón de las cosas; y de este modo no vendría a ser sino una ley especial aplicable al ca-

serío, que no rompería la unidad legislativa provincial, como no la rompe la existencia simultánea de la Ley de Aguas, otra de Minas, otra de propiedad intelectual, etc., como no la deshace la coexistencia, dentro del mismo Código, de leyes que sólo son aplicables a los censos, verbigracia, y otras que afectan únicamente a los bienes muebles.

Pero este tema, por su importancia actual y por el peligro que supone una necesaria y previsible modificación, requiere mayores explicaciones que las hasta aquí dadas; y a ellas ahora nos vamos a referir.

Que el Fuero de Vizcaya se hizo para regular la propiedad rural, aparte de que es opinión bastante generalizada, bastaría para demostrarlo el hecho de que la propiedad rural ha sido durante siglos la única riqueza del Señorío. Y esta opinión se halla confirmada por varios hechos: por la constitución que tuvo la familia, la cual en la época en que los Fueros se venían silenciosamente engendrando, había dejado de ser de matiz patriarcal, pero conservaba su trabazón y enraice con la propiedad de la tierra; por la característica fisonomía de este Señorío, donde la aspereza del suelo no permite grandes propiedades; por la ausencia de siervos, lo que implica el carácter alodial y libre de la propiedad; por la prohibición y enemistad legal hacia las vinculaciones y mayorazgos, etc., etc. Y con todo esto presente se comprenderá cómo el Fuero de Vizcaya no podía menos de ser la ley de la pequeña propiedad rústica, de la propiedad del caserío en una palabra; pero nada más que de ella.

Por eso todas las instituciones del Fuero tienen su justificación tan solo cuando tienden a fortalecer esa pequeña propiedad, a conservar su integridad. El apartamiento de todos los hijos menos de uno, al que se le entrega intangible e íntegra toda la legítima, es decir, todos los bienes, constituiría un acto especial en casi todos los casos en que se tratara de grandes patrimonios; pero tratándose del caserío, unidad económica indivisble, cuya corta extensión no admite segregaciones, del que no puede separarse ni el modesto ajuar ni los aperos de labranza, ni la yunta ni el carro, ni la parte del monte de donde se extrae la cama del ganado... esa transmisión íntegra de la legítima a un solo heredero, a la muerte de los padres o por donación en vida, es una necesidad.

Y si en sus orígenes y por su naturaleza misma las instituciones civiles del Fuero nacieron íntimamente ligadas a la propiedad del caserío, este carácter se afirma y ratifica en el curso de su historia. Cuando quiera y como quiera que la gran propiedad u otra propiedad distinta a la rural ha nacido en Vizcaya, ha surgido o contra el Fuero o regulada por leyes distintas al mismo.

II.—*El Fuero de Vizcaya y las orientaciones modernas protectoras de la propiedad familiar.*

Se ha dicho con gran exactitud, que en los años transcurridos del actual siglo xx, el derecho civil privado ha cambiado más que en todas las centurias anteriores de la Historia; y de este rápido cambio tenemos muchas muestras en abundantes manifestaciones de la vida jurídica española, que por haber quedado anticuado nuestro Código Civil de 1889, ha sido preciso solucionar con disposiciones fuera de aquel cuerpo legal y muchas veces contrarias a las ideas del mismo. Situación debida, en parte, a que los principios jurídicos en que nuestro Código Civil se asienta, son, en muchas ocasiones, total y diametralmente opuestos a los de la tradición jurídica española y a los supuestos sociales actuales.

Es cosa sabida que España se encuentra hoy ante la tarea de renovar su derecho civil, barriendo muchos principios del Código vigente, que se basan en normas contrarias a las que presiden la vida actual; y para sustituírlas no precisamos copiar leyes extranjeras, como se hizo el siglo pasado, con los funestos resultados de todos conócidos. Sin salir de nuestras fronteras tenemos instituciones jurídicas, forales y consuetudinarias, que en el aspecto concreto que aquí nos interesa (de la protección y conservación de la pequeña propiedad familiar) nos las ofrece también el Fuero Vizcaíno. Esta pequeña propiedad, que ha sobrevivido en Vizcaya defendida por sus instituciones legales, puede perfectamente proyectar su espíritu inconfundible sobre la futura vida jurídica española en este aspecto.

Como ha escrito el ilustre Presidente del Tribunal Supremo, D. José Castán, no hay en el Código Civil un renocimiento claro de la idea de la propiedad familiar; su espíritu individualista, en su más estricto sentido, no toma en consideración ni tiene simpatías a la idea de esa pequeña propiedad; no se preocupa de los fines familiares que la propiedad debe tener. Y contra semejante orientación, que los años posteriores a 1889 han demostrado ser funesta, ya hace tiempo que se alzaron voces pidiendo su modificación. Por ello, después de 1936 se ha considerado el restablecimiento del sentido familiar de la propiedad como uno de los puntos más destacados del ideario propugnado tras la guerra civil. Aspiración programática, que en la esfera del derecho agrario ha tenido ya importantes desenvolmientos, si bien, por el contrario, en la del Derecho Civil, en los días en que vivimos el problema queda en pie, a pesar de las voces autorizadas que demandan la solución del problema.

El Fuero de Vizcaya y otras normas de distintas regiones aforadas, están inspiradas en el deseo de proteger y amparar a la propiedad familiar, representada por el caserío, por lo que incumbe a la política legislativa no sólo mantener y actualizar esas instituciones en los territorios en que se practica, sino también darles la generalización necesaria para que puedan ser utilizadas allá donde las precisen y encuentren espontánea aceptación. Es preciso, pues, no sólo en Vizcaya, sino en toda España, crear la ley adecuada para la propiedad familiar; y si, como sabemos, el espíritu de ésta late en el Fuero vizcaíno, el camino a seguir se halla señalado de antemano: bastará tomar lo más puro, mejor y actual de esos Fueros, los cuales ofrecen una fórmula de tipo convencional para la conservación de ese tipo de propiedad, hacia cuya reconstrucción se dirigen las orientaciones económicas y sociales de España en la época en que vivimos.

QUINTA PARTE: REFORMAS

1.—LA CRISIS DEL CASERIO Y SUS REMEDIOS.

I.—*El incremento de la productividad agrícola en los Estados Unidos y en la Alemania Occidental.*

Hemos tratado de describir, de la forma más clara y objetiva posible, la situación de la agricultura en Vizcaya, desde el punto de vista económico. Nuestra tesis podríamos resumirla diciendo: La unidad media de explotación de las tierras de Vizcaya, siguiendo el sistema tradicional, absorbe totalmente la actividad de la familia campesina, y esta unidad media, con el actual sistema de cultivo, no produce lo bastante para que pueda vivir decorosamente una familia. De ahí viene la crisis.

¿Cuál es la solución a esta crisis? ¿Cuál puede ser la «nueva agricultura» en Vizcaya? ¿Qué es la «nueva agricultura»? Veamos dos ejemplos extranjeros que nos servirán de orientación.

La revista norteamericana «Fortune», bajo el título «The magnificent Declive of U. S. A. Farming», reproducido en la «Revista de Estudios agro-sociales», afirma que el incremento tan espectacular de la productividad agrícola en los Estados Unidos se debe:

1.º—Al empleo de las máquinas, que reducen las horas de trabajo, aunque, por lo general, no aumentan por sí mismas la producción por unidad de superficie.

2.º—A la mejor utilización de razas ganaderas, de semillas, de piensos, de abonos, etc., que aumentan la producción por unidad y que casi siempre elevan también el rendimiento por hora de trabajo. A este respecto ya hemos hablado del incremento tan extraordinario en el uso de los fertilizantes, habiendo pasado en 25 años de 1.500.000 toneladas a 6.000.000 de toneladas. En los piensos se ha llegado a un perfeccionamiento extraordinario en el uso de mezclas equilibradas ricas en poteínas, estando los agricultores al tanto de todos los progresos y aquilatando los componentes de la mezcla con la precisión de un químico. Y en cuanto a las semillas seleccionadas, todos conocemos los éxitos tan grandes logrados con ellas, singularmente con el empleo de los híbridos de maíz.

3.º—A causa de una mejor organización, que haga más productivas todas estas innovaciones.

Al lado de estas causas, y no con menos motivo que ellas, debemos decir que nos encontramos ante un agricultor profundamente educado y dispuesto a recibir las innovaciones de la técnica; tan preparado como pueda estarlo cualquier jefe de empresa industrial.

Como consecuencia del aumento logrado en la productividda agrícola, y repetimos cifras ya dichas, únicamente el 13½ % de la población vive ahora de la agricultura, frente a un 25 % en 1930. Y estas cifras, en realidad, subestiman el verdadero desarrollo de la agricultura americana, por incluir a millones de granjas y granjeros que no participan por su escasa producción en la agricultura comercial de los Estados Unidos.

El 21 de Febrero de 1956 en la emisión en español, la B. B. C. de Londres, daba a conocer esta radio-emisora un informe del Gobierno de Bonn relativo a la agricultura de la República Occidental Alemana, manifestando que la situación económica es muy grave, principalmente en lo que se refiere a las granjas pequeñas (dice que la situación es tan mala que solamente un agricultor de cada 9, puede sostener automóvil). Como solución propugnan el refundir las granjas en unidades agrícolas mayores.

II.—*Medidas aplicables al caserío vizcaíno.*

Esto mismo es lo que postula el Ministro de Agricultura en su notabilísima conferencia de 18 de Octubre de 1955, que ha sido publicada precisamente bajo el título de «Menos agricultores y mejor agricultura».

Es decir, que la orientación que se sigue hoy en el mundo es hacia la formación de unidades de explotación todo lo más amplias que se pueda, pero siempre de tipo familiar o con un mínimo de mano de obra asalariada.

Esta solución, de acuerdo con nuestra tesis, llevaría consigo la explotación de los caseríos vizcaínos por un menor número de familias, a base, tal vez, de un cultivo más extensivo, por considerar muy difícil la mecanización; de tal forma que, probablemente, disminuiría la productividad referida a la hectárea, aunque quizá aumentase en relación con el hombre.

¿Y cómo se llega a esta solución? Es muy posible que sea la industria quien contribuya gradualmente a resolver este problema agrícola.

La industria en Vizcaya ha invadido ya las mejores vegas de cultivo de la provincia; todos hemos sido testigos de la desaparición de algunas de ellas, como las de Deusto, Baracaldo y Basauri, y estamos viendo cómo están en plan de desaparecer, porque las fábricas y talleres ocupan los terrenos, las de Asúa, Durango, Munguía, etc. Es decir, que los buenos terrenos de cultivo se pierden, con lo que la agricultura se retira a las medias laderas y a los montes.

Ahora bien; esta industria proporciona un jornal seguro, de tal forma que los desplazados de las tierras encuentran colocación en la fábrica o taller; además no solamente hay ocupación para ellos, sino que esta colocación también alcanza a los aldeanos de los caseríos más o menos próximos, quienes prefieren abandonar un poco sus tierras y asegurarse un jornal diario, a trabajar muy intensamente sin seguridades de ninguna clase.

Desde el punto de vista social, quizás sea ésta una solución magnífica. El aldeano tiene un jornal asegurado, mucho mejor que el que porporciona la tierra, bastante menos trabajo, los beneficios derivados de la legislación social y un refugio en su caserío en épocas de crisis; y la industria una mano de obra sana que no le plantea ningún problema.

Pero allí donde la industria no llega, o sea, allí donde el aldeano con su bicicleta no puede alcanzar fácilmente la fábrica o taller, ¿qué solución cabe?

Para éstos no hay otra solución, repetimos, que la ya dicha: formación de unidades de cultivos superiores, del orden de unas ocho hectáreas, de muy bruenas praderas permanentes, de forma que puedan mantenerse de diez a doce vacas. Con esto, y con una revaloriza-

ción del precio de la leche, la familia campesina podría vivir con la holgura que le corresponde, alcanzando el nivel material y cultural de los países más adelantados del mundo.

III.—*Aplicación al caserío de los avances técnicos: maquinaria agrícola y perfeccionamiento del ganado.*

Si quisiéramos resumir en muy pocas palabras cuáles han sido los motivos del gran progreso agrícola del mundo, los enunciaríamos diciendo:

Lógica estructuración de la empresa agrícola.

Amplia cultura del agricultor.

Y general desarrollo de la técnica en lo que se refiere a abonos, semillas, selección del ganado, maquinaria, insecticidas, piensos compuestos, etc.

Es decir, que, aparte de esta modificación en la estructuración de la empresa agrícola que nosotros propugnamos, hay muchísimas otras cosas que hacer. Para alcanzar esas más grandes unidades de explotación, es preciso que la industria continúe absorbiendo gradualmente el exceso de mano de obra campesina y resolviéndole el problema de la vivienda.

Hay en cambio, otras muchísimas cosas que consideramos más a nuestro alcance para una posible mejora. Pero las tres circunstancias que hemos citado como fundamentales del progreso agrícola mundial, no se dan en el grado conveniente en la agricultura provincial.

La vieja estampa, que tantas veces hemos visto en cuadros y dibujos antiguos, simbolizando a nuestra agricultura tradicional, bajo la forma de fuerte mocetón con su palo al hombro conduciendo la pareja de vacas que arrastra la típica carreta cargada de aspigarri (árgomas y helechos) para las camas del ganado, por el estrecho y empinado camino abierto en la ladera del monte, esa misma estampa la podemos contemplar hoy, en cualquier momento, con sólo asomarnos al campo de la provincia.

Estamos donde estábamos hace siglos, como si el tiempo no hubiera pasado por nosotros. No parece que nos damos cuenta que en la agricultura, como en las demás formas de la actividad humana, se ha progresado extraordinariamente en estos últimos años, y nosotros, en cambio, nos hemos estancado. Llevamos muchos años de retraso con respecto a la agricultura progresiva del mundo.

Todos estamos plenamente convencidos de que las semillas seleccionadas, las adecuadas fórmulas de abonos, la maquinaria, los insecticidas, la selección del ganado, los piensos compuestos equilibrados y el elevado nivel cultural del agricultor, son, desde luego, causas determinantes del aumento tan extraordinario del rendimiento que se ha conseguido o de la mejora en las condiciones de trabajo del campesino.

Ahora bien: ¿Qué aplicación pueden tener en nuestra provincia estos avances de la técnica? ¿Por qué aquí no se emplean en el grado debido siendo sus ventajas tan evidentes?

En cuanto a la maquinaria agrícola, que ha constituído la atracción máxima de la agricultura americana durante la guerra y período posterior, creemos que apenas es de aplicación en esta provincia. Hasta ahora, el gran perfeccionamiento logrado en la maquinaria agrícola para realización de labores en el campo, se ha hecho pensando casi exclusivamente en terrenos sensiblemente horizontales. La técnica industrial ha discurrido y trabajado tratando de encontrar soluciones, naturalmente, para los grandes mercados agrícolas consumidores, que han sido los del terreno adecuado para las labores, que son precisamente los terrenos llanos. O sea, que hay poca maquinaria, y cara, que pueda tener aplicación para labrar los terrenos en pendiente. Por otra parte, sobre estos terrenos labrados siempre pesa la amenaza de la erosión, por lo que los terrenos agrícolas que van quedando en esta provincia, en pendiente la mayor parte, creemos que deben ser destinados a praderas permanentes; y este aprovechamiento requiere muchísima menos maquinaria.

En resumen, la maquinaria agrícola constituye, desde luego, un formidable elemento de progreso, pero su aplicación a esta provincia es de una importancia secundaria, ante otros muchísimos problemas de más envergadura.

Por lo que se refiere a la selección y mejora del ganado, algo se ha hecho, pero es muchísimo más el camino que falta por recorrer para llegar a ponerse a la altura de otros países.

Entre lo que se ha hecho merece que destaquemos hoy, porque realmente es una labor seria, y lo decimos con satisfacción, el servicio de saneamiento de ganado encomendado al Laboratorio Pecuario Vasco-Navarro, en su trabajo penoso y constante de visitar todos los establos de la provincia y reconocer una por una todas las cabezas de ganado vacuno, con el intento de descubrir aquellas enfermedades que más estragos causan, y concretamente la tuberculosis.

Siguiendo trabajando como en la actualidad, creemos que en muy poco tiempo habrá quedado eliminada en la provincia esta terrible plaga.

Pero nada se podrá conseguir en la mejora del ganado si éste no come o está en las desastrosas condiciones higiénicas de los establos de nuestros caseríos. ¿De qué nos sirve traer un magnífico ejemplar de toro, capaz de transmitir a su descendencia las estupendas condiciones de su madre, con producciones de leche de ocho a diez mil litros anuales, si las hijas de este toro no se alimentan debidamente? Este ganado selecto debe de comer mucho y bien para lograr esas producciones de que nos hablan; pero los piensos son caros, hay que comprarlos, y todo lo que sea ir al almacén, ya hemos visto que es peligrosísimo para la débil economía aldeana. Además este ganado tan selecto es, en general, muchísimo menos rústico que el ganado de menor producción.

Por lo tanto, a este ganado hay que atenderle mejor que a las vacas indígenas; hay que darle en su alimentación esos famosos piensos equilibrados, muy ricos en proteínas, que tan generalizados están por el mundo; y hay que tener el ganado en un establo que no sea una pocilga, expuesto a toda clase de enfermedades. Pero todo esto no es posible a nuestro labrador, porque no se lo permiten sus ingresos.

Este abandono en nuestras explotaciones responde fundamentalmente a causas de orden económico; no hay duda sobre esto. Por ello, la mejora del ganado y la generalización del uso de piensos compuestos, se hace

dificilísimo en el estado actual de nuestra agricultura tradicional.

IV.—*Otros elementos de mejora: Abonos y semillas.*

Indudablemente que, puesto que el empleo de semillas seleccionadas no es mucho más costoso que el de los corrientes, el agricultor no tendría inconveniente alguno en usarlas si estuviera convencido de que con ellas iba a ganar más; y no sólo las utilizaría, sino que las buscaría con ansiedad. Así, por ejemplo: el uso de los híbridos de maíz, que tan desarrollado está en todo el mundo, hasta el punto que casi no se emplea otra semilla que la procedente de hibridaciones dirigidas, ¿por qué no se ha generalizado en esta provincia? Porque no se ha dado con los híbridos adecuados a las distintas zonas y terrenos de Vizcaya para que, al ser sembrados en ellas, se consigan esos aumentos espectaculares que se han logrado en otras partes.

Es preciso, con este fin, hacer una serie de ensayos bien conducidos y dirigidos por técnicos especialistas, con el fin de encontrar y producir los híbridos recomendables para las diferentes tierras. Lo mismo que señalamos para el maíz, podríamos decir de las otras semillas: trigo, trébol, alfalfa, etc. Encontradas estas semillas adecuadas, ¡qué duda cabe que las emplearían nuestros agricultores, viendo que ellas aumentaban la producción!

Otro tanto hemos de escribir de los abonos. Si el aldeano ve que aumentando en 100 pesetas el gasto del abonado, acrecienta en 200 pesetas el valor de las cosechas, es evidente que abonará. Pero para esto es preciso que esté plenamente convencido de que hace un gasto reproductivo.

No olvidemos tampoco que tanto las semillas como los abonos constituyen un gasto que lleva consigo un desembolso inmediato, siendo, por otra parte, unos gastos que por su naturaleza llevan consigo su destrucción en la propia producción, en la que, como sabemos, intervienen otros factores que pueden ser adversos, desvirtuando los posibles buenos efectos de abonos o semillas.

En lo que se refiere a las praderas y cultivos forrajeros, base de la alimentación del ganado, ¿es que se sabe cuáles son las mezclas de semillas pratenses más adecuadas y los abonos más convenientes? Estamos plenamente convencidos de que si se lograra acertar en estas dos cuestiones, podría aumentarse el peso vivo que sostiene actualmente la hectárea de pradera en un porcentaje muy considerable.

V.—*La investigación científica agronómica.*

El deseo de buscar el bienestar material es el motor económico que impulsa a todo el mecanismo humano. Pero en este aspecto, una distinción fundamental es preciso poner de manifiesto: mientras que como «productor» el hombre tiende a realizar el mínimo de los esfuerzos, como «consumidor» busca la satisfacción máxima de sus necesidades.

Obtener siempre más, con cada vez menores esfuerzos, es la meta del «homo economicus» actual; esta oposición es, a la vez, «la mejor y la peor de las cosas», pues si bien de una parte fué la causa de la explotación del hombre por el hombre y el motivo de muchas guerras, no hay que olvidar que también constituye la base y aguijón principal del progreso, y por ello, de la investigación científica que va en busca de aquél.

Ese progreso, donde se ha manifestado más visiblemente, ha sido en el campo de la explotación industrial, debido a que ésta no ha cesado de aprovecharse del estudio de los sabios. Pero la vida rural ha estado muy lejos de seguir un ritmo parecido y, por ello, las prácticas agro-pecuarias solamente han recogido sobre su vieja estructura, escaso número de aplicaciones científicas.

Y este atraso de los estudios en el campo agrícola ¿a qué ha sido debido? A que la agricultura es una de las ramas más científicas de la producción. La fábrica efectúa unas pocas operaciones que demandan el auxilio de una o dos ciencias; mientras que el labrador debe de intervenir en la química del suelo, la nutrición de las plantas y de los animales, y las enfermedades y enemigos de éstos y aquéllas. Debe ser su propio comprador, vendedor y mecánico; y ha de practicar numerosos experimentos en este campo, de suyo tan amplio.

Pero en ninguna ocupación son tan difíciles los experimentos como en el ramo agropecuario. El experimento agrícola consiste en cambiar «un solo» factor, dejando a los demás como antes; y esto, los caprichos de la temperatura, humedad, lluvias, la luz solar y los mil incidentes imprevistos, los permiten hacer tan raramente que resulta difícil en el ramo agrícola la investigación, explicándonos por ello el que durante mucho tiempo, como se ve en Vizcaya, haya sido víctima de la superstición la más científica de las industrias, cual es la agricultura. Por eso no es de extrañar que esa superstición reine todavía entre muchos aldeanos de Vizcaya, los cuales han elevado a la categoría de dogmas intangibles numerosos refranes que hacen referencia a sus tareas diarias, que si bien tienen un valor folklórico o sentimental, pregonan, en cambio, un arcaísmo de métodos y cultivos que es preciso desterrar.

Esas viejas prácticas, incrustadas fuertemente en el campo vizcaíno, no quieren decir que la investigación agrícola no sea deseable ni factible en esta provincia; precisamente ello indica todo lo contrario, es decir, la urgencia de tal tarea, como vamos a señalar.

La investigación necesita generalmente mucho tiempo para lograr éxitos en sus trabajos; y como el ciclo de la producción es lento, a veces pueden quedar muy pocos años en la vida de una persona para poderse aprovechar ésta de sus ensayos. Las experiencias en una fábrica pueden afectar a más períodos de producción en un año que los experimentos agrícolas realizados por un hombre en toda su vida. A mayor abundamiento, las investigaciones importantes para la agricultura son demasiado difíciles y caras para los labradores que las realizan. Pero sus beneficios alcanzan no sólo a un hombre sino a toda la colectividad, al propio Estado. Esto nos explica que sean las entidades públicas las que emprenden esas tentativas, y el por qué es necesario que aquellos ensayos que tengan

relación con el campo vizcaíno sean emprendidos y tutelados por los organismos superiores.

La ciencia, sobre todo la química y biología animal, pueden conducirnos a crear nuevos recursos en Vizcaya, con los que se aumentarán los rendimientos del agro vizcaíno. Y si la ayuda que precisan esas investigaciones, que por su coste y lentitud escapan al esfuerzo individual, les es prestada por las entidades a quienes corresponda, no hay duda de que las nuevas utilizaciones y progresos cambiarán radicalmente la faz de la provincia. Y para hablar así no procedemos a base de conjeturas, sino que lo hacemos fundándonos en lo sucedido en otras partes del mundo, como vamos a señalar:

Precisamente por encontrarse las ramas agropecuarias casi vírgenes de investigaciones, podemos adelantar que las perspectivas del progreso técnico en la «fabricación» de plantas y animales son inmensas. Y unas cuantas cifras nos lo van a pregonar: solamente se utiliza en el globo el siete por ciento de su superficie; los animales únicamente convierten en alimento humano del diez al veinticinco por ciento de lo que ingieren; y las plantas tan sólo fijan el cinco por ciento de la energía radiante que reciben. Datos que son otros tantos retos lanzados a la ciencia agropecuaria, que sus hombres deben aceptar y contestar vigorosamente para desentrañar los secretos que encierra el campo, y que la investigación científica puede poner al descubierto.

No hay actividad en la que la investigación sea más rentable que en el campo; he aquí algunos ejemplos confirmadores: Investigaciones sobre el maíz híbrido, que costaron 10 millones de dólares en los Estados Unidos, permitieron un aumento en las cosechas valorado en 750 millones de dólares anuales, es decir, un rendimiento del 7.500 %; estudios sobre el cólera de los cerdos, costaron en la misma nación 50.000 dólares, pero aumentaron los beneficios en 15 millones por año, o sea, un aumento del 30.000 por ciento; e incluso en el campo de las aves de corral, la media de cuarenta huevos anuales que producía cada gallina, logró acrecentarse a doscientos, tras el estudio genético de estos animales.

Vemos, pues, que el porvenir ofrece ancho campo de posibilidades desconocidas a las investigaciones agropecuarias. Y la importancia que éstas deben tener en Vizcaya se pregona pensando que está calculado que cada peseta gastada en estudios agronómicos, rinde una media de 1.000 pesetas a la colectividad que se beneficia.

Estas investigaciones han de aparecer como un nuevo símbolo de la lucha constante que Vizcaya, desde hace siglos, mantiene contra su adversa naturaleza; lucha librada sobre suelos cultivados milenariamente, pero a los que es preciso arrancar las riquezas que encierran, de la misma manera que les han sido arrebatadas las ilimitadas posibilidades que la provincia posee en su ámbito industrial.

Como preámbulo de investigación sería de desear que por las autoridades competentes se viese la necesidad de la creación de un centro de estudios biológicos, algo parecido a la misión biológica de Pontevedra, instituída y sostenida por las Diputaciones gallegas; centro que debería estudiar y dar soluciones prácticas a los problemas más urgentes, tanto agrícolas como forestales y ganaderos, que se indican ya en el presente estudio.

VI.—*La enseñanza agrícola.*

De nada servirían las investigaciones agronómicas, si la vulgarización no permitiese hacer penetrar en la práctica el empleo científico. El agricultor debe comprender que su porvenir está mejor en el trabajo de su cabeza que en el de los brazos.

¿Qué semillas o qué abonos decimos a nuestros agricultores que empleen? ¿Qué les enseñamos? Hace muy poco tiempo, con motivo de algunas reuniones previas para tratar de esta ponencia, llegamos a la conclusión, en relación con la enseñanza agrícola, que las dos condiciones básicas para ella son:

1.ª—Para enseñar es preciso saber, y

2.ª—La agricultura es un negocio como otro cualquiera, en el que lo que se pretende es ganar dinero.

Posteriormente ha aparecido el notabilísimo trabajo «La difusión de la técnica en el campo» del que es autor el ilustre Ingeniero Agrónomo don Leopoldo Ridruejo y Ruiz Zorrilla, trabajo que ha sido premiado con el máximo galardón otorgado por la Comisión del Centenario de las Carreras de Ingenieros Agrónomos y Peritos Agrícolas; lo que quiere decir que, a juicio de la colectividad agronómica, es el mejor estudio hecho en España sobre tan interesante tema. Pues bien; en este profundo trabajo, que no tiene desperdicio, se vienen a hacer, entre otras muchas a cual más interesantes, estas dos mismas afirmaciones. Es decir, que es preciso conocer íntimamente la agricultura provincial, dónde están sus errores, cosa que no es difícil averiguar, y cuál es la manera económica de corregirlos, lo que ya no es tan fácil; pues entonces, conociéndolos bien, podremos decir a los aldeanos lo que tienen que hacer.

Es preciso, pues, conocer perfectamente la explotación agro-pecuaria provincial, así como sus posibilidades de perfeccionamiento, para enseñar a nuestros aldeanos la manera de aumentar sus beneficios de una forma cierta y positiva, sin grandes disquisiciones teóricas. La enseñanza agrícola debe de ser completamente práctica, pues no cabe otra cosa en estos pequeños caseríos, ni las lecciones teóricas se amoldan mucho con el carácter vizcaíno.

Creemos que contribuirían mucho a la solución deseada las fincas-tipo, caseríos-modelo o como quiera llamarse. Unas fincas que estimamos que lógicamente deben de ser representativas del promedio de la zona en la que están emplazadas con un ligerísimo grado superior de perfeccionamiento; pero no con una perfección tan grande que lo que en ella vean los alumnos y lo que en ella se haga resulte inasequible para los agricultores, sino más sencillas, para que se vea en ella y en su modo de explotación, algo relativamente fácil de alcanzar con los conocimientos adquiridos por los aldeanos y con sus medios económicos, tan reducidos generalmente.

Teniendo en cuenta la importancia tan grande que a la ganadería debe darse en la enseñanza, y que los cuidados y atenciones que el ganado exige deben apli-

carse de una manera continuada, es natural que la enseñanza se efectúe en régimen de internado, con pequeños grupos de alumnos, que residan en la casa-vivienda durante el tiempo necesario para que practiquen sobre la limpieza y cuidado de las vacas, tratamiento de la leche, preparación de mezclas de piensos y racionamientos, limpieza del establo, manejo del estiércol, etc.; todo ello, unido al modo de vivir que podrán ver en una casa sencilla, pero cómoda, habría de contribuir grandemente a que los labradores se aficionen a estas cosas, a que traten de imitarlas, y, por consecuencia, a que se afiancen en sus propias explotaciones, mejorándolas.

En el caserío-escuela no deben de hacerse experimentación, ni muchísimo menos investigación, pues a esta finca debe ir todo perfectamente probado. Consideramos también del mayor interés que tenga una vida económica lo más independiente posible; es decir, debe procurarse que la finca viva de lo que produzca; pues si los agricultores ven que cuesta mucho, no lo imitarán por muy bueno que sea lo que allí se haga, y este caserío debe ser un ejemplo permanente a imitar. Es decir, que esta finca-tipo debe ser un centro de enseñanza para los vecinos, algo así como una reducida Universidad, que no sólo tiene importancia por la serie de conocimientos que se adquieren en ella, sino que, además, es siempre como un foco permanente de donde irradian una serie de ensayos que alcanzan a aquellos lugares a los cuales llega su influjo. El número de centros de enseñanza es cuestión a dilucidar.

La enseñanza agrícola es fundamental para el progreso, y así lo han entendido todos los Gobiernos, los cuales, como dice Ridruejo en el trabajo citado, «están convencidos de que, dado el gran progreso de la técnica, su divulgación entre los agricultores constituye el procedimiento más barato para aumentar la producción agrícola».

Una enseñanza orientada hacia el campo en las escuelas rurales y la creación de un cuerpo de capataces serían medios complementarios de enseñanza agrícola del mayor interés.

VII.—*Reformas legales necesarias para fortalecer la propiedad Rural.*

A nuestro entender, la reforma y arreglo del Fuero, que como hemos visto tanta prisa corre, señala la oportunidad de una obra que se ha hecho necesaria en Vizcaya; y sería verdaderamente lastimosa malgastar las energías de la provincia en un empeño estéril, cuando bien dirigidas podrían ofrecer resultados muy beneficiosos. Nos referimos a la constitución de la pequeña propiedad de la provincia, a la protección de las clases aldeanas de la población rural, viejo tronco nudoso y carcomido, del cual, sin embargo, ha brotado en gran parte la espléndida floración económica de la Vizcaya de nuestros días. Y siendo esto así, y teniendo el Fuero su esfera peculiar de aplicación, limitada al caserío, debe constituir una aspiración y deseo el lograr que sólo la propiedad rural se vea amparada por su contenido.

Hace mucho tiempo que la tierra llana de Vizcaya no es ya un país de pequeños propietarios, las palabras de las Juntas de 1748 y las de Zamácola (a principios del XIX), demuestran que el mal es antiguo; las leyes desamortizadoras y desvinculadoras, de aplicación obligatoria en Vizcaya, fueron criticadas por intereses privados, por lo que apenas modificaron tal estado de cosas; y la prosperidad general de la provincia por la vía industrial o el enriquecimiento de muchos vizcaínos en América, han hecho abandonar los caseríos a sus antiguos propietarios, que han acudido a las ciudades en busca de mayores comodidades. Todo ello ha creado una situación bien distinta a la que existía cuando se formó el Fuero.

En relación con este punto es preciso, como hemos visto, no dejarse llevar por optimismos exagerados respecto a la vida del caserío en la actualidad. Este tuvo la suerte de beneficiarse en el pasado de los elogios que por todo el mundo propagaron hombres como Colón de Larreátegui y Fermín Caballero, con sus alabanzas hacia el sistema acasarado (así le llamó este último), y de verse idealizado por la imaginación excesiva de algunos sociólogos y también por algún poeta, como Antonio Trueba. Pero aunque desde entonces el entusiasmo por el aldeano fué aumentando, los tiempos actuales requieren menos romanticismos y más realidades; precisan que al caserío se le alargue la mano cariñosa que le ayude a apearse del pedestal al que para su mal se le encumbró por España, presentándolo como un ser natural, con sus cualidades y miserias, para que los Poderes Públicos se convenzan de que un país poblado por gentes que han perdido su independencia económica, no puede razonablemente pasar por la Arcadia feliz de los poetas; y para que una vez penetrados de que nuestros caseros necesitan más lástima que admiración, se decidan todos a mejorar su nivel de vida y a dulcificar sus largas y agotadoras jornadas de trabajo.

El acudir en auxilio del caserío es además tarea de estricta justicia. Las conquistas del derecho social moderno a favor de los obreros, la reducción de las jornadas de trabajo, el aumento de beneficios, la fijación de un mínimum vital, indemnización por accidentes, subsidio de vejez, subsidio familiar, etc., se hallan inspiradas en el reconocimiento del derecho que asiste a todos los hombres a disfrutar sobre la Tierra de un mínimum de medios que les permita llenar sus fines como tales hombres, como ciudadanos y como miembros de una familia. Pero por la estructura social de la agricultura vizcaína pocos de estos beneficios alcanzan al caserío. Y ¿es justo que se les deje desamparados en medio de una sociedad y de una época que tanto se preocupa por los demás obreros? Hasta la fecha no se han tomado medidas en este sentido; y a ello hay que atribuir también la despoblación de la Vizcaya rural, la emigración a los centros fabriles; en una palabra, la decadencia del campo.

Claro está que la transformación agraria propugnada en esta Ponencia no deberá efectuarse solamente por el Fuero; hay que ayudarle con otros resortes legales: medidas administrativas estimulantes del Estado y Provincia, exención de impuestos, asociaciones protectoras del caserío, sindicatos y cooperativas, etc. Con todo esto y sin necesidad de acudir a reformas agrarias, siempre desorbitadas, podría conseguirse de-

volver al caserío el nivel de vida que el Fuero perseguía con sus leyes en los pasados siglos.

Creemos nosotros (insistimos), que para el ajuste del caserío a la vida actual, se precisa también una alteración jurídica de algunas leyes del Fuero, que evite la serie de problemas que ante los Tribunales se plantean por haberse convertido ese Fuero en algo distinto a la ley del caserío. Y ello sería muy fácil; bastaría, como hemos dicho antes, con que el Fuero, con la savia de sus preceptos amoldados al siglo xx, se aplicase solo y exclusivamente a la vida rural, independientemente de que el caserío se halle situado en una villa, ciudad o anteiglesia; es lo mismo que para todo el Derecho español propugnó Roca Sastre en 1943 en su célebre monografía titulada «La necesidad de diferenciar lo rural y lo urbano en el derecho sucesorio». Pues por lo demás, el espíritu de ese Fuero, modernizándolo, no sería sino una restauración de su primitivo sentido. Feliz coincidencia que permitirá ligar el pasado con el futuro rural, y asociar para bien del agro la fuerza y el vigor de una tradición con una obra de justicia social y de progreso.

2.—TAREAS MAS URGENTES PARA ELEVAR EL NIVEL DE VIDA DEL CAMPO

I.—*Meta ideal de la agricultura vizcaína.*

El negocio de la agricultura es enormemente complejo; los distintos factores de la producción se influyen mutuamente, de suerte que es difícil actuar sobre uno de ellos aislados, sin que su actuación no repercuta sobre los demás. Por otra parte, tratar de mejorarlos todos simultáneamente lo consideramos punto menos que imposible, por lo que estimamos indispensable señalar un orden de actuación.

Somos completamente opuestos a trasladar a la superioridad, como es corriente en este tipo de Congresos, una larga lista de aspiraciones, pretendiendo que sean resueltos los problemas poco menos que por Decreto. Como dice Maunder, especialista de la F. A. O. en cuestiones de aplicaciones agrarias, el plan de trabajo debe de concentrarse sobre bien definidos problemas reconocidos como importantes, que ofrezcan la posibilidad de realizar un ostensible progreso.

Hemos señalado algunas de las más importantes fallas de la agricultura vizcaína, indicando lo que consideramos adecuadas soluciones: unas un poco fuera de la agricultura, sobre las cuales apenas tenemos actuación posible; y otras, que casi puede decirse que está en nuestras manos la adecuada solución. Ya hemos repetido que las semillas, los abonos, y las buenas mezclas de pratenses, son medidas que representa un adecuado y clarísimo progreso. De modo que no hay más que hacer los ensayos pertinentes y divulgar los buenos resultados. Pensando que en esta provincia las praderas y forrajes es lo que más importancia tienen, como base de la alimentación del ganado, y premisa indispensable para la mejora del mismo, creemos que debe solicitarse de la superioridad que sea ordenado el estudio de un plan de ensayos de abonado de las tierras y mejora de praderas, al propio tiempo que se prepara el plan de divulgación de éste y de otros futuros ensayos, valiéndose de fincas piloto que pudiera irse eligiendo; y una vez aprobado el plan, con las modificaciones que dispusiera la superioridad, llevarle inmediatamente a la práctica, con la colaboración de los Organismos y Entidades pertinentes, pues esta Ponencia considera que sería un dinero rapidísima y altamente reproductivo.

II.—*La política de los precios agrícolas protegidos.*

También hemos repetido varias veces a lo largo de este trabajo, que no hay mejora posible si ella no va acompañada de un claro beneficio económico; y recíprocamente, cualquier mejora económica lleva consigo, casi automáticamente, el aumento de los medios de producción. Por ejemplo, ¿qué duda cabe que si el precio de la leche fuera remunerador, la mejora de la ganadería se lograría en muy poco tiempo? Esto es evidente; ganando dinero con la leche, el ganadero se afanaría en adquirir cada vez mejor ganado y más productivo; y produciendo, lo alimentaría bien, mejoraría los establos, etc. Por eso, estamos plenamente convencidos de que, consiguiendo para el ganadero un precio remunerador de la leche, la mayor parte de los problemas se resolverían con suma facilidad, pues no hay por qué volver a repetir que la leche es la base de la economía agraria provincial.

Desgraciadamente, el nivel medio de vida y la cultura de la masa de la población son tan escasos, que la subida del precio de la leche produciría, sin duda, una contracción inmediata en el consumo, por lo que sería preciso ensayar un reajuste gradual.

Queremos recoger otro fundamental concepto de los contenidos en la conferencia del Sr. Cavestany, ya citada, que tanto nos ha servido de guía en la redacción de algunos puntos de este trabajo. Se dice en ella, que, según un reciente informe de la F. A. O., la mejora tan extraordinaria que en los 10 últimos años ha experimentado el mundo occidental en lo que se refiere a la alimentación es atribuída, entre otras cosas, a la política de precios agrícolas protegidos. Y el mismo Sr. Cavestany añade: «Los precios de protección constituyen un tributo que es necesario pagar para conseguir una mejor organización agrícola: pero si esta última no se logra, no se pueden sostener.»

III.—*Necesidad de fomentar nuevas industrias agrícolas.*

Los avances logrados en los últimos años en los métodos de cultivo, mecánicos, químicos y biológicos, han sido enormes; pero los progresos de la bioquímica como auxiliar de la investigación agronómica es necesario que lleguen también a los capitanes de empresa, tan abundantes en Vizcaya, con objeto de que con el concurso de aquéllos y de los economistas pueda llegar a ser realidad una nueva actividad que puede resumirse así: «La industria al servicio del campo, fuente inagotable para la industria», es decir, en una nueva fuente de riqueza, que tantos beneficios puede aportar no solo a

la industria, sino también al medio rural de la provincia.

Si pensamos que de las 275.000 especies vegetales que se conocen, solamente un centenar son aprovechadas, tenemos que pensar que la agricultura no sólo debe tener hoy como meta alimentar y vestir al hombre, sino que ha de servir también como fuente de nuevas, incalculables e inagotables riquezas, que en potencia se encuentran en Vizcaya a nuestro lado, esperando la mano que sepa aprovecharlas.

La nueva rama de la agricultura aplicada, la agroquímica, pretende la utilización industrial de las materias primas vegetales, independientemente de ser utilizadas para la alimentación, descubriendo aplicciones industriales en vegetales hasta ahora no cultivados o aprovechados, revalorizando con ellos tierras de baja calidad. Con todo ello se abre a Vizcaya un amplio campo, no sólo para dedicar sus campos al cultivo de las plantas habituales, sino también de otras nuevas si son más remunerativas.

Es preciso investigar en cada materia que nos da el suelo vizcaíno, para sacar de ella el máximo rendimiento; y así, por ejemplo, en vez de emplear el maíz como alimento del ganado, a veces con bajos rendimientos, es preciso pensar que quizá sería más racional sacar directamente del mismo el alcohol, aceite, antibióticos, cera o proteínas que posee, y el resto, con sus numerosos elementos nutritivos, dárselo al ganado para que lo aproveche íntegramente.

Hoy, gracias a los progresos de las ciencias, es posible convertir la soja en plásticos, los zuros del maíz en penicilina, la paja del trigo en papel, la remolacha en caucho sintético, etc. Es pues muy amplio el horizonte que en este aspecto se ofrece a Vizcaya con la creación de industrias que pueden surgir fácilmente para transformar los productos del agro.

IV.—*Adopción de una política forestal dinámica.*

En el año 1953 representantes de 18 países europeos reunidos en Ginebra para estudiar los problemas forestales presentes y futuros, publicaron un documento de más de 600 páginas, en el que se hacían constar y como puntos fundamentales, los siguientes: 1.º, el consumo de madera en Europa viene aumentando desde 1900, y seguirá creciendo a pesar del aumento de precios y de la sustitución de esa materia prima por otros materiales; 2.º, con arreglo a los planes actuales, es previsible que en el futuro la producción de Europa sea inferior a la presente, y que continúe siendo baja durante los próximos 20 ó 30 años; y 3.º, no es posible que el comercio entre Europa y otras regiones extraeuropeas altere esa situación, pues el problema fundamental consiste en que «dentro de 10 años, la demanda europea de madera será superior en 50 millones de metros cúbicos a la oferta».

Ante estos hechos reales y ciertos, Vizcaya tiene que enfrentarse con el problema inmediato de adoptar una «política forestal dinámica», en la que podemos incluir la serie de medidas siguientes, que propugnamos como necesarias en Vizcaya.

Primeramente señalamos la concentración forestal, parecida a la ordenada en Francia por Decreto del 20 de diciembre de 1954, que tiene por meta evitar la excesiva parcelación de la propiedad forestal y con la que se pretende conseguir la unión obligatoria de los propietarios para la repoblación, la conservación y vigilancia de las repoblaciones efectuadas, y el mantenimiento de un criterio económico-forestal para los aprovechamientos, por encima de los intereses particulares de los agrupados.

Otra medida de esa política la constituyen los métodos de lucha contra los incendios, de los que se calcula que el 90 por ciento son causados por descuidos, negligencia e ignorancia del hombre; y pueden en consecuencia ser evitados mediante el conocimiento del problema y de las medidas adecuadas.

En este aspecto no podemos silenciar tampoco que muchas repoblaciones, tratamiento contra las plagas, clareos, podas, etc., se hacen en contra de las reglas técnicas aconsejables, por lo que el rendimiento de los montes repoblados disminuye a veces en un 50 por ciento; siendo otro inconveniente el disponer de pocas especies para estas repoblaciones, y abusar del pino insignis, lo que podría acarrear consecuencias graves.

Dentro de esta política forestal debemos incluir el facilitar el acceso a los montes, construyendo nuevos y mejores caminos forestales, pues la riqueza que los particulares pueden crear, muchas veces queda prácticamente inexplotada, o gravada con gastos innecesarios por las dificultades de acarreo hasta los puntos de consumo; igualmente tenemos que mencionar la aspiración de que se cree un centro de investigaciones forestales, que estudie y dé normas, tanto para el monte (plantaciones, poda, clareos, plagas) como para sus aprovechamientos, ya directamente, o fomentando nuevas industrias derivadas de la madera.

Entre éstas debemos hacer constar la de aprovechamiento de la celulosa, materia prima de la industria moderna y fuente importantísima de beneficios, para cuyo incremento las condiciones naturales de Vizcaya son excelentes. Una fábrica de pasta mecánica, para que pueda sostenerse, necesita una producción mínima de 10.000 toneladas anuales; y para la producción de 10 a 20.000 toneladas en esta fábrica, se precisan de 50 a 100.000 metros cúbicos de madera. El milagro de disponer de esta masa ingente de material a poca distancia de las factorías (pues de otra forma sus elevados portes impedirían económicamente su transporte), es factible en Vizcaya gracias a las condiciones naturales de su suelo. Y lo dicho nos ahorra hablar más de esta cuestión, que puede suponer para esta provincia, en un futuro próximo, una potente fuente de riqueza, con la que, además de incrementarse, se aprovecharían más racionalmente las inmensas posibilidades ofrecidas por los montes de Vizcaya, si se siguen los dictados de la moderna política forestal.

V.—*La ordenación de los terrenos.*

Observando el campo se nota cómo al arbolado, pastos y agricultura no se les destina el lugar que lógicamente deberían de ocupar; y es frecuente ver junto a pueblos industriales y en las mismas carreteras, terrenos magníficos, llanos y de excelentes condiciones para el cultivo, en los que se han plantado pinos, quizá

en lugares que hasta entonces fueron tierras de labor valiosas (Euba, por ejemplo) o manzanales con prados, en los que fueron arrancados los frutales para plantaciones del pino insignis. Mas, contrastando con esto, hay otros caseríos, en las zonas altas, con tierras de labor de 40 y más grados de pendiente, dedicados a cultivos, y por ello en peligro de que la pequeña capa de tierra de labor sea arrastrada, por no poseer plantaciones forestales protectoras.

Los ejemplos citados, muy abundantes en Vizcaya, nos inducen a llamar la atención como problema urgente del agro vizcaíno, la ordenación de los terrenos, para dedicar a cada uno de ellos a su mejor aptitud, sea ésta ganadera, forestal o agrícola.

La tierra debe llenar una labor eminentemente social, cual es la de proveer las necesidades humanas más urgentes, tanto para equilibrar muchas explotaciones agrícolas o caseríos que carecen de terrenos suficientes, como para establecer nuevas y completas explotaciones agrícolas, que sirvan de asiento a nuevas familias, evitando así la disminución de la población rural.

Para ello es preciso una ordenación de nuestros terrenos, sin tener en cuenta únicamente el aspecto jurídico, sino principalmente el económico, técnico y social, y de acuerdo con las mismas determinar qué terrenos deben dedicarse a la agricultura, al pastoreo y a la repoblación forestal. Para llevar esto a la práctica, sería oportuno el nombramiento de unos Consejos técnicos (en los que entrarían técnicos agronómicos, forestales, ganaderos, económicos y jurídicos) si se quiere en vía de ensayo en algunas zonas, para que procedan a la ordenación de los terrenos con arreglo a su más lógica explotación, sin olvidar los pertenecientes a Ayuntamientos, Estado, etc., y a los incluídos en el catálogo como montes de utilidad pública, que son, en general, los que ocupan la mayoría de nuestros terrenos rasos, actualmente improductivos o de unos rendimientos muy bajos con arreglo a sus posibilidades.

VI.—*Otras medidas demandadas por el campo.*

Es una realidad muy próxima, la terminación del catastro de la riqueza rústica de Vizcaya; pero es necesario organizar la conservación de éste con la flexibilidad necesaria para que sirva simultáneamente para la ordenación urgente de la propiedad agrícola, estableciendo lazos de unión entre aquel y el Registro de la Propiedad; con esto se evitaría lo que ahora es tan frecuente y desagradable en el campo por la multiplicidad de las heredades: el que no aparezcan fincas sobre el terreno, a pesar de que en el Registro de la Propiedad existen sus linderos, cabida e inscripciones.

Después de realizado un esfuerzo económico y humano tan grande como el que supone tener prácticamente terminado ese catastro, es necesario sacar del mismo el máximo provecho, para lo que será preciso que el Ministerio de Justicia o la Dirección de Registros estudien con el Ministerio de Hacienda la forma de establecer los lazos estrechos de relación que entre ellos debe existir, y de los que tantas ventajas se podrían obtener en el medio rural.

CONCLUSIONES

En los capítulos precedentes de esta ponencia han sido evocados, sucesivamente, los principales factores, resultados y realidades de la vida agrícola de Vizcaya, así como también las ideas directrices que para elevar su nivel actual pueden utilizarse. Por ello ha llegado el momento de terminar la exposición, para que, olvidándonos de perspectivas lejanas (poco filosóficas casi siempre) podamos recapitular ahora las ideas principales que bajo un punto de vista práctico pueden desarrollarse en los próximos años. Y sería inútil extender nuestra visión y sugerencias para un futuro más lejano, no solo porque toda la economía mundial está en vías de rápidas y continuas transformaciones, sino también, porque concretamente en Vizcaya, su vida agrícola milenaria puede ser objeto de prontas modificaciones, de las que seguramente, surgirán cambios imprevisibles en el panorama campesino actual.

No debemos pues aquí interrogar al porvenir, para que éste nos diga qué suerte reserva a esos pequeños caseríos, en los que se han conservado, a través de las edades, las tradiciones agrícolas del pasado. Bástenos saber que, siendo la vida del suelo el soporte primordial de toda civilización, la agricultura deberá amoldarse a los avances de aquélla, so pena de dejar incumplida la misión que ha tenido siempre en la sociedad. Progresos que solamente por medio de un pensamiento coherente y justo, generador de una acción fecunda, y con una amplitud proporcional a la primacía que tiene la tierra en Vizcaya, debe animar la labor de los campos, la de los campesinos y la de todos aquellos que, directa o indirectamente, tienen como misión tutelar la vida del agro.

En general, parece que en Vizcaya solamente ha habido reflexión económica en el terreno industrial; las relaciones y datos administrativos, las investigaciones y enseñanzas, lo mismo que los artículos de las revistas más destacadas, señalan una curiosa impotencia a colocar los problemas agrícolas de esta provincia en sus términos propios y originales, duraderos, vizcaínos en una palabra. Parece como si en Vizcaya la crónica agrícola fuese exclusivamente la «pariente pobre» de los nuevos pensamientos económicos.

La civilización actual de esta provincia, ante todo industrial y urbana, considera en ocasiones, como orgánica y normal una indiferencia infecunda y desastrosa: la de la agricultura e industria; y por ello, en casi todos los dominios que en esta región podemos contemplar, en las obras públicas, en la enseñanza o distracciones, en la vida espiritual y artística, en el confort material, en el progreso técnico, en la organización científica del trabajo, en el campo de la higiene y de la legislación social, etc., las progresos del siglo xx se han aplicado ante todo a la vida urbana y a actividades no rurales; la noción misma del progreso vemos que aquí se está achacando casi exclusivamente al desenvolvimiento de una vida no agrícola: es con condescendencia por lo que nuestros manuales siguen hablando de pueblos o aldeas vizcaínas «que se hallan todavía en el estadio agrícola».

Pero no continuemos con estas lamentaciones que el campesino plasmó ya hace años en algunas canciones

populares. Es preciso para corregir todas estas lacras, una repartición y un trabajo más fecundo, único medio de que al surgir la alianza entre el campo y la ciudad, aparezca el rostro renovado de la tierra vizcaína, meta para cuya consecución exponemos las conclusiones que siguen, extraídas de la lectura de esta ponencia; recapitulación en la que, por hacerse una labor de aire abstracto, tal vez las ideas expuestas salgan peor libradas que cuando fueron recogidas, ordenadas e interpretadas en los capítulos correspondientes, por lo que, si algunas de ellas parecerán un tanto aventuradas e hipotéticas, el que esto leyere podrá confirmarlas y aseverarlas, simplemente con buscar su aclaración y ampliación en el apartado correspondiente de éste trabajo.

Nuestros economistas se complacen, a veces, en mostrar largas divagaciones teóricas que nada interesan para la solución concreta de los problemas rurales; por otro lado, resultados ceñidos a diversas cuestiones, útiles en otras provincias, en ocasiones son medidas perjudiciales o inútiles para el campo vizcaíno. Por ello, no pretendemos aquí, en forma alguna, establecer las bases seguras e inalterables de la reconstitución económica de la agricultura vizcaína, porque entendemos que un plan así solamente puede ser organizado de un modo metódico y sistemático por los organismos estatales y provinciales de acuerdo con sus servicios públicos de carácter económico. Pero dejaríamos de corresponder a la misión y honor que se nos ha confiado por el Consejo Económico Sindical de Vizcaya, si no enumerásemos todas las ideas y sugestiones que en tal materia nos parecen más aceptables, las cuales concuerdan sinceramente con las opiniones sustentadas por ciertos técnicos, rebatiendo lealmente otros criterios declarados; formulando, en una palabra, nuestra opinión, basada en datos precisos proporcionados por nuestro diario contacto con el medio rural. Procediendo así, no hacemos más que encararnos seriamente con la posibilidad de que los problemas agrarios de Vizcaya sean estudiados en una cooperación de esfuerzos, dejando a un lado el malhadado individualismo que, como es sabido, es uno de los grandes males de la vida campesina vizcaína.

Y es dentro de todas estas orientaciones como vamos a formular las conclusiones que siguen, las cuales, al mismo tiempo, representan una síntesis de los principales problemas desarrollados en los capítulos de que consta esta ponencia:

I

El estudio de las condiciones naturales de Vizcaya muestra que, por poseer la provincia rasgos geográficos propios y perfectamente individualizados, es preciso tener presente los factores naturales en cuantas medidas puedan tomarse para remediar la crisis campesina, so pena de que esas disposiciones sean estériles o contraproducentes para el fin perseguido.

II

La explotación agrícola y ganadera de Vizcaya tal como hoy se realiza, a través del clásico caserío, es un negocio ruinoso. Lo único que consiguen nuestros agricultores trabajando intensamente, es asegurarse un jornal más o menos elevado, pero siempre insuficiente, a lo largo del año, que se completa con algunos pequeños ingresos procedentes de diversas actividades complementarias.

III

Son consecuencias del estado de cosas señalado en la conclusión anterior:

A.—El campo no prospera.
B.—El caserío se arruina.
C.—Las condiciones higiénicas de la vivienda rural son desastrosas.
D.—El ganado no mejora.
E.—No hay estímulo de ninguna clase.

IV

Para remediar esta situación, se proponen las siguientes medidas:

Primera.—La leche constituye la base de la economía agrícola de la provincia. Su valor es superior a la suma de los valores de todos los productos agrícolas vendibles; mayor que la suma de todos los producto forestales; mayor, asimismo que lo que representa el mineral de hierro extraído, o que la totalidad de la pesca capturada anualmente.

El precio a que se paga la leche, ha quedado muy bajo en relación con los precios de los productos que intervienen en su producción.

Se hace, pues, indispensable, un aumento prudente del precio de la leche, que ha de ser gradual, para evitar que una contracción probable del consumo de este artículo de primerísima necesidad, produzca un colapso en la ganadería, posible generador de mayores perjuicios que los que se tratan de remediar.

También ayudaría a resolver este problema, hacer llegar al productor los beneficios que hoy quedan, en gran parte, en manos de los intermediarios, mediante la constitución de nuevas cooperativas semejantes a algunas de las hoy existentes, que surtan directamente la leche a los usuarios, y fomentar el aumento del consumo de este artículo mediante los medios que se crean más adecuados.

Segunda.—Se propugna la formación de unidades familiares de explotación de mayor extensión que las actuales, del orden de unas 8 Hs., con buenas praderas permanentes, de forma que puedan mantener de 10 a 12 vacas. Con lo cual y a base de precios equilibrados de los productos, la familia campesina podría vivir con la holgura que le corresponde, alcanzando el nivel material y cultural de los países más adelantados del mundo.

Para estimular la formación de estas unidades más extensas y conservación de su vinculación patrimonial al labrador, sería preciso remover obstáculos legales existentes y sobre todo, modernizar nuestra legislación civil foral y aplicarla en Vizcaya para regular solamente la vida del caserío, sin tener en cuenta el que éste se halle en villa, ciudad o anteiglesia.

Tercera.—La implantación de un sistema moderno

y eficiente de enseñanza agrícola es una de las tareas más urgentes.

Independientemente de otros medios, como son la instauración de un cuerpo de capataces o consejeros agrícolas, cátedras ambulantes, propaganda oral, escrita y radiada, etc., se estima como más eficaz el establecimiento de caseríos-tipos y granjas-caseríos con las características principales siguientes:

A.—Han de recibir en ellas enseñanza los jóvenes que se propongan vivir en sus caseríos respectivos.

B.—Han de ser estos centros los más parecidos posible al caserío corriente, sencillos, y explotados con medios que estén al alcance de nuestros labradores en sus fincas.

C.—Se han de limitar a enseñar prácticamente materias que ya están experimentadas.

D.—El profesorado debe conocer profundamente el medio agrícola vizcaíno y sus problemas.

Cuarta.—Los medios mecánicos, que han producido avances tan espectaculares en la agricultura mundial, no pueden tener una aplicación importante en nuestro agro.

Quinta.—Es de capitalísima importancia el establecimiento de medios adecuados de investigación y experimentación agrícola y ganadera.

Sin esta investigación y experimentación, la aplicación de semillas que se consideran selectas, y de fórmulas de abonado recomendadas con demasiada generalidad, no producirán los resultados deseados.

Han de ser labores inmediatas de esta investigación:

A) Determinar las variedades de semillas más adecuadas para las distintas especies cultivadas en los diferentes suelos del país, singularmente las plantas forrajeras, base de la alimentación del ganado.

B) Fijar, según la naturaleza de los terrenos, las mezclas más adecuadas de semillas pratenses.

C) Fórmulas más adecuadas de abonado.

Sexta.—Los muy aceptables rendimientos que se consiguen en los terrenos de cultivo de la provincia, se deben, en gran parte, a las fuertes estercoladuras. Pero estos rendimientos podrían elevarse grandemente —en particular en las praderas— si se completase este abonado con la adición de mezclas bien estudiadas de abono mineral, en las grandes dosis utilizadas por los países de agricultura progresiva.

Séptima.—Es de desear que continúe la campaña de saneamiento del ganado que se lleva a cabo bajo la dirección del Laboratorio Pecuario Vasco-Navarro. Si bien esta campaña debe de ser completada por otra muy seria de higienización de los establos; ya que de muy poco sirve curar unos animales si allí queda el foco de infección.

Octava.—Es aconsejable una ordenación de nuestros terrenos mediante el señalamiento de cuáles deben dedicarse a una finalidad puramente agrícola, ganadera o forestal y teniendo en cuenta, principalmente, los aspectos económico, técnico, social y jurídico.

Novena.—Se estima de gran importancia el fomento del ahorro entre nuestros caseros porque aquel, además de sus ventajas naturales, permite la acumulación de capitales para nuevas inversiones en el campo, tan necesitado de ellas.

Décima.—Es conveniente el fomento de nuevas industrias agrícolas, utilizando los conocimientos que nos proporciona la agroquímica.

Undécima.—Conviene mejorar el acceso a los medios rurales, mediante la construcción de caminos y carreteras que faciliten el transporte de los productos de nuestro campo.

V

Ofreciendo las explotaciones arbóreas de Vizcaya un saldo positivo, es necesario sentar las bases de una política forestal dinámica, pues el bosque que antaño tuvo tanta importancia, ha visto renacer hoy su antiguo esplendor, con un valor económico importantísimo, ocupando los pinares 53.000 hectáreas aproximadamente, límite que puede ampliarse, en esta especie, hasta alcanzar 65.000 hectáreas, cifra que, a juicio de esta ponencia, se considera como el máximo que prudencialmente debe lograrse en buena ley económica, para las especies de crecimiento rápido. Y se estima que los puntos fundamentales de esta política forestal deben referirse a los extremos siguientes:

Primero.—La investigación y experimentación de especies más adaptables a nuestro medio forestal y de cuantos problemas se refieran a los bosques vizcaínos.

Segundo.—La instauración de una guardería forestal eficiente, sostenida por los propietarios de montes asociados, con los medios necesarios para la evitación y extinción de los incendios de los bosques, requisito indispensable para el debido funcionamiento del seguro forestal y la instauración del crédito forestal.

Tercero.—Construcción de carreteras o caminos forestales que hagan posible, económicamente, los aprovechamientos de muchos de nuestros montes.

Cuarto.—Formación de Cooperativas locales, enlazadas por una provincial o regional que, además de colaborar o secundar en los fines propios en este orden de organismos superiores, efectúen por sí:

A.—El sostenimiento de la guardería local.

B.—La implantación de viveros.

C.—Realizar las plantaciones en común y aprovechar, en su día, los productos.

D.—Adquirir, conservar y emplear los medios de extinción de incendios de montes que se estimen precisos.

Quinto.—Instauración de medios de previsión y de lucha contra las plagas forestales.

VI

La casi totalidad de la explotación agropecuaria de Vizcaya tiene lugar a través del caserío; por ello, y por ser éste el origen permanente de la vitalidad que constantemente renueva los mandos ecónomicos de Vizcaya, todos los beneficios que se le otorguen, no serán sino colaboraciones de las que se beneficiará la vida económica provincial en su conjunto.

ANEJOS

ANEJO NUMERO 1

Los datos referentes a la valoración del ganado vacuno, han sido proporcionados por el Laboratorio Pecuario Vasco Navarro.

CASERIO 1.° — CUENTA DE GASTOS Y PRODUCTOS DE UN CASERIO DE LA ZONA ORIENTAL

Se trata de un caserío medio de 120 peonadas, equivalente a 4,56 hect. (la peonada tiene 380 m².), distribuídas de la siguiente forma: 55 peonadas de terreno de cultivo en alternativa, 15 peonadas de pradera permanente y 50 peonadas de monte de árgoma y helechos. Cuenta con 4 cabezas de ganado vacuno: 2 de ellas de aptitud lechera y las otras 2 de leche y trabajo.

Se hace primero la cuenta de gastos y productos de los cultivos; luego la del ganado, y por último la general del caserío.

En el terreno de cultivo se sigue la siguiente rotación:

28 peonadas de maíz-alubia.—Sobre ellas, en la primera escarda, se cubren a voleo con semilla de nabo 8 peonadas y 7 con trébol rojo.

13 peonadas de trigo.—Nada más segado el trigo y preparado el terreno se siembra de nabos.

8 peonadas de trébol violeta.—Dura 2 años.

2 peonadas de patatas.—Sobre ellas se siembran nabos.

1 peonada de huerta.

3 peonadas de remolacha forrajera.

Los productos que se obtienen son:

Rendimiento por peonada	Superficie peonadas	Producción en kgs.	Precio Ptas.	Valor Ptas.
70 kgs. de grano de maíz	28	1.960	3,75	7.350,—
15 kgs. de alubia	28	420	10,00	4.200,—
100 » de flor terminal maíz	28	2.800	0,25	700,—
20 kgs. de zuros de maíz	28	560	0,40	224,—
10 kgs. de vaina de alubia	28	280	1,00	280,—
200 kgs. nabos (sobre maíz)	8	1.600	0,20	320,—
300 kgs. trébol rojo	7	2.100	0,31	651,—
55 » de trigo	13	715	4,20	3.003,—
75 » paja de trigo	13	975	0,50	487,50
800 » de nabo (sobre trigo)	13	10.400	0,20	2.080,—
800 kgs. trébol violeta	8	6.400	0,31	1.984,—
Suma y sigue				21.279,50

Suma anterior				21.279,50
500 » patata	2	1.000	1,10	1.100,—
800 » nabos (sobre patata)	2	1.600	0,20	320,—
Huerta	1	—	—	750,—
1.000 kgs. de remolacha	3	3.000	0,40	1.200,—
150 » de heno de prado	15	2.250	1,00	2.250,—
500 kgs. de árgoma y helecho	17	8.500	0,30	2.550,—
Total productos				29.449,50

Los productos de la tierra los dividimos en dos grupos: En el primero comprendemos aquellos productos que pueden ser consumidos por las personas o animales del caserío, pero que también pueden ser vendidos, dando lugar a numerario para la adquisición de distintas cosas; estos productos se valoran al precio corriente en el mercado. En el segundo grupo incluímos aquellos otros cuya aplicación normal es para el consumo por el ganado.

Grupo primero.

1.960 kgs. de maíz	7.350,—	ptas.
420 kgs. de alubia	4.200,—	»
715 kgs. de trigo	3.003,—	»
1.000 kgs. de patata	1.100,—	»
Huerta	750,—	»
Total	16.403,—	ptas.

Grupo segundo.

Acuosos:			
Flor terminal maíz	2.800 kgs.		
Nabos	13.600 »		
Trébol rojo	2.100 »		
Trébol violeta	6.400 »		
Remolacha	3.000 »	27.900	kgs.
Secos:			
Zuros de maíz	560 »		
Vaina de alubia	280 »		
Paja de trigo	975 »		
Heno de prado	2.250 »	4.065	»
Camas:			
Argoma y helecho	8.500 »	8.500	»

Con estos alimentos se pueden formar, incompletamente, las siguientes raciones:

27.900: 50 + 4.065: 12 = 558 + 338 = 896.

Cuatro vacas necesitan:

365 x 4 = 1.460 raciones.

Faltan, por tanto, 1.460 — 896 = 564 raciones.

Las que a base de un buen heno de prado se consiguen con 5.640 kgs. que, a 1,00 peseta, hacen 5.640 pesetas de desembolso.

JUSTIFICACION DE LOS GASTOS

Naturaleza de la labor	Rendimiento (1)	Superficie	N.º de unidades	Precio	Valor
Maíz-alubia					
Labor previa al alzar	7 p/d H y Y	28 p	4,— J de H y Y	150,—	600,—
Estiércol	34 carros de 1/2 tm. para 28 p.	»	34 carros	100,—	3.400,—
Acarreo estiércol	7 carros de » por día	»	4,— J de H y Y	150,—	600,—
Esparcido de estiércol	12 » esparce un H al día	»	3,— J de H	40,—	120,—
Labor de alzar	7 p/d H y Y	»	4,— J de H y Y	150,—	600,—
Pases sucesivos de grada	2 1/2 veces la anterior	»	10,— J de H y Y	150,—	1.500,—
Semilla de maíz	1 1/2 kg. por p.	»	42,— kg.	5,—	210,—
Semilla de alubia	1 1/2 »	»	42,— kg.	10,—	420,—
Siembra	3 H y 1 M hacen 16 p/d	»	5,25 J de H 1,75 J de M	40,— 25,—	210,— 43,75
1.ª escarda	1 p/d	»	28,— J de H	40,—	1.120,—
2.ª escarda	2 p/d	»	14,— J de H	40,—	560,—
Semilla de nabos	1 kg. por hect.	8 p	0,300 kg.	30,—	9,—
Semilla de trébol rojo	1 » por p	7 p	7,— kg.	24,—	168,—
Recolección maíz-alubia	5 1/2 J de H 1/2 J de H y Y } cosechan 7 p/d	28 p	22,— J de H 2,— J de H y Y	40,— 150,—	880,— 300,—
Limpieza y desgranado maíz	2 J de H para 7 p/d	»	8,— J de H	40,—	320,—
Limpieza y desgranado alubia	1/2 J de H para 7 p/d	»	2,— J de H	40,—	80,—
Trigo					
Alzar, gradear y cubrir	6 1/2 p/d H y Y	13 p	2,— J de H y Y	150,—	300,—
Semilla	2 kg. p	»	65,— kg.	5,—	325,—
Siembra	En 1/4 de día 8 p	»	0,40 J de H	40,—	16,—
Abono en primavera	5 kg. nitrato por p		65,— kg.	2,70	175,50
Esparcido abono	1/2 J de H y 1/2 J y H para llevar, esparcir y gradear 8 p	»	0,80 J de H 0,80 de J y H	40,— 150,—	32,— 120,—
Siega	8 p/d 1 H	»	1,60 J de H	80,—	128,—
Agavillado	8 p/d 1,5 H	»	2,40 J de H	60,—	144,—
Transporte	1 pareja con 2 H llevan en 1/2 día 8 p	»	0,80 J de H y Y 0,80 J de H	150,— 40,—	120,— 32,—
Trilla	En 2 horas se trilla lo de 8 p, trabajando 5 H de 50 ptas. diarias, más comida 1 H más 0,40 ptas. kg.		2,— J de H Comida 1 H 715,— kg. trigo	40,— 25,— 0,40	80,— 25,— 286,—
Nabos (sobre trigo)					
Labor previa al alzar		13 p	2,— J de H y Y	150,—	300,—
Estiércol	16 carros para las 13 p	»	16 carros	100,—	1.600,—
Acarreo de estiércol	8 carros por día	»	2,— J de H y Y	150,—	300,—
Esparcido de estiércol	12 carros esparce un H al día	»	1,30 J de H	40,—	52,—
Enterrado de estiércol en labor superficial de 8 cm. con bravant		»	1,— J de H y Y	150,—	150,—
Siembra abonado con mineral y cubrir semilla con rastra		»	1,— J de H y Y	150,—	150,—
Abono mineral	20 kg. por peonada	»	260,— kg.	1,25	325,—
Semilla	1 » para 13 p	»	1,— »	30,—	30,—
Entresaca	2 H en un día 8 p	»	3,25 J de H	40,—	130,—
Recolección	Incluída en atenciones ganado				
Trébol violeta (dura 2 años)		8 p			
Alzar, gradear, esparcir y cubrir semilla	2 J H y Y 4 p	4 p	2,— J de H y Y	150,—	300,—
Semilla	1 1/2 kg. por p	»	6,— kg.	30,—	180,—
Abono mineral	20 kg. por p	8 p	160,— »	1,25	200,—
Recolección	Incluída en atenciones ganado				
			Suma y sigue		16.641,25

Naturaleza de la labor	Rendimiento	Superficie	N.º de unidades	Precio	Valor
			Suma anterior		16.641,25
Patata					
Alzar	8 p/d H y Y	2 p	0,25 J de H y Y	150,—	37,50
Pases sucesivos grada	4 p/d H y Y	»	0,50 J de H y Y	150,—	75,—
Estiércol	4 carros de 1/2 tm. para las 2 p	»	4 carros	100,—	400,—
Acarreo estiércol	8 carros por día	»	0,50 J de H y Y	150,—	75,—
Esparcido de estiércol	12 carros esparce un H al día	»	0,30 J de H y Y	40,—	12,—
Abono mineral	20 kg. por p	»	40,— kg.	1,25	50,—
Patatas semilla	45 » por p	»	90,— »	2,—	180,—
Plantación	1 p/d de H	»	2,— J de H	40,—	80,—
Escarda	1 p/d de H	»	2,— J de H	40,—	80,—
Tratamiento plagas (2 pasadas)	1/2 J por 2 p cada pasada	»	1,— J de H	40,—	40,—
Insecticida			1,— kg.	30,—	30,—
Recolección y acarreo			2,— J de H	40,—	80,—
			0,50 J de H y Y	150,—	75,—
Nabos (sobre patata)					
Semilla	1 kg. para 13 p	»	0,150 kg.	30,—	4,50
Gradeado, siembra y cubrir	4 p/d H y Y	»	0,50 J de H y Y	150,—	75,—
Entresaca	2 H en un día 8 p	»	0,50 J de H	40,—	20,—
Recolección	Incluído en atenciones ganado				
Huerta					
			2,— J de H y Y	150,—	300,—
Trabajos varios		1 p	2,40 J de H	40,—	96,—
			6,— J de M	25,—	150,—
Gastos varios		»			150,—
Remolacha					
Labor previa	8 p/d H y Y	3 p	0,37 J de H y Y	150,—	55,50
Estiércol	2 carros de 1/2 tm. por p	»	6 carros	100,—	600,—
Acarreo de estiércol	6 carros por día	»	1,— J de H y Y	150,—	150,—
Esparcido de estiércol	12 carros esparce 1 H al día	»	0,50 J de H	40,—	20,—
Labor de alzar	8 p/d H y Y	»	0,37 J de H y Y	150,—	55,50
Pases sucesivos de grada	4 p/d H y Y	»	0,74 J de H y Y	150,—	111,—
Abono mineral	20 kg. por p	»	60,— kg.	1,25	75,—
Semilla	1/4 kg. por p	»	0,75 »	30,—	22,50
Siembra y abonado	3 H hacen 16 p/d	»	0,56 J de H	40,—	22,40
Entresaca	1 H día 4 p	»	0,75 J de H	40,—	30,—
1.ª y 2.ª escarda			2,60 J de H	40,—	104,—
Recolección	Incluída en atenciones ganado				
Prados					
Gastos recolección heno		15 p	4,50 J de H	100,—	450,—
Abonado con mineral	Cada 3 años 1 tm. por 20 p	»	0,250 tm.	1.250,—	312,50
Esparcido y acarreo			0,20 J de H y Y	150,—	30,—
			0,30 J de H	40,—	12,—
Limpieza y cuidados			2,25 J de H	40,—	90,—
Portes en verde	Incluído en atenciones ganado				
Monte (50 p.)	Se cortan 17 p al año	50 p			
Corte del árgoma y helechos	1 p/d	17 p	17,— J de H	40,—	680,—
Acarreo	8 1/2 días Y y 2 H para 17 p	»	8,50 J de H y Y	150,—	1.275,—
			8,50 J de H	40,—	340,—
			TOTAL		23.086,65

(1) p: peonada. d: día. H: hombre. Y: yunta. M: mujer. J: jornal.

RESUMEN GENERAL DE JORNALES Y GASTOS DE LOS CULTIVOS

Jornales	Hombre con yunta	Hombre	Mujer	Valor en pesetas
Maíz-alubia	24,—	82,25	1,75	6.933,75
Trigo	3,60	7,60	—	972,—
Nabos (sobre trigo)	6,—	4,55	—	1.082,—
Trébol violeta	2,—	—	—	300,—
Patata	1,75	7,30	—	554,50
Nabo (sobre patata)	0,50	0,50	—	95,—
Huerta	2,—	2,40	6,—	546,—
Remolacha	2,48	4,41	—	548,40
Prados	0,20	7,05	—	582,—
Monte	8,50	25,50	—	2.295,—
Total	51,03	141,56	7,75	13.908,65

GASTOS EN LOS CULTIVOS.

Maíz-alubia.		
34 carros estiércol, a 100 ptas.	3.400,—	
42 kgs. maíz	210,—	
42 kgs. alubia	420,—	
0,300 kgs. semilla nabo	9,—	
7 kgs. trébol rojo	168,—	4.207,—
Trigo.		
65 kgs. semilla a 5 ptas.	325,—	
65 kgs. nitrato a 2,70 ptas.	175,50	
1 comida	25,—	
Trilladora: 715 kgs. a 0,40 ptas.	286,—	811,50
Nabo (sobre trigo).		
16 carros de estiércol	1.600,—	
260 kgs. abono a 1,25 ptas.	325,—	
1 kg. semilla	30,—	1.955,—
Trébol violeta.		
6 kgs. semilla a 30 ptas.	180,—	
160 kgs. abono a 1,25 ptas.	200,—	380,—
Patata.		
4 carros estiércol	400,—	
40 kgs. abono	50,—	
90 kgs. patata semilla	180,—	
1 kg. insecticida	30,—	
0,150 kgs. semilla nabo	4,50	664,50
Huerta.		
Gastos varios	150,—	150,—
Remolacha.		
6 carros estiércol	600,—	
60 kgs. abono	75,—	
0,750 kgs. semilla	22,50	697,50
Prados.		
0,250 Tm. de abono	312,50	312,50
Total		9.178,00

RESUMEN GENERAL DE GASTOS

Jornales	13.908,65
60 carros estiércol	6.000,—
835 kgs. abono mineral	1.138,—
Semillas varias	1.549,—
Gastos trilladora	286,—
Insecticida	30,—
Gastos varios	175,—
Total	23.086,65

CAPITALES QUE INTERVIENEN Y GASTO DE LOS MISMOS

CAPITAL TERRITORIAL:

Tierra.

55 p. de cultivo a 1.330 pts. (35.000 pts. H.ª)	73.150	
15 p. de prado a 1.008 pts. (26.000 » »)	15.120	
50 p. de monte a 304 pts. (8.000 » »)	15.200	103.470
Mejoras territoriales.		
Casa-vivienda con establo, pajar, tejavanas, etc.	30.000	30.000
Total		133.470

CAPITAL MOBILIARIO MECANICO:

Compuesto de carro, yugo, arados, gradas, azadas, hoces, guadañas, etc., valorado en	6.500,—

GASTOS DE ESTOS CAPITALES:

Mejoras territoriales - 30.000	Amortización al 4 °/₀ en 50 años	195,—	
	Seguro: 0,5 °/₀	150,—	
	Conservación: 1 °/₀	300,—	645,—
Mobiliario mecánico - 6.500	Entre amortización, seguro y conservación, el 8 °/₀	520,—	520,—
Intereses: Al 4 °/₀ del capital tierra		4.138,80	
Mejoras territoriales		1.200,—	
Del mobiliario mecánico		260,—	5.598,80
Total gastos de los capitales			6.763,80

CUENTAS DE GASTOS Y PRODUCTOS DE LOS CULTIVOS

PRODUCTOS. (Según detalle anterior)		29.449,50
GASTOS.		
Jornales	13.908,65	
Estiércol	6.000,—	
Abono mineral	1.138,—	
Semillas varias	1.549,—	
Gastos trilladora	286,—	
Insecticidas	30,—	
Gastos varios	175,—	
Gastos de las mejoras territoriales.	645,—	
Gastos del mobiliario mecánico	520,—	
Contribuciones	550,—	
Intereses de gastos anter. al 2 %.	496,—	
Intereses del capital tierra al 4 %.	4.138,80	
Intereses del capital mejoras territoriales	1.200,—	
Intereses del capital mobiliario mecánico	260,—	30.896,45
PERDIDA		1.446,95

GANADERIA

NOTAS ACLARATORIAS A LA CUENTA DEL GANADO

Este caserío sostiene 4 vacas de tipo medio que valen a 7.500 ptas. Después de ser explotadas durante 6 años se venden para carne a 4.000 ptas. Estas 4 vacas logran tres terneras por año, que después de mamar toda la leche durante 20 días se venden a 1.200 pesetas. La producción de las vacas a partir de la venta de los

terneros es de 2.100 litros. Este ganado hace sesenta carros de estiércol de media tonelada, que valen 6.000 pesetas y realiza, según hemos visto en la cuenta de los cultivos, 51,03 obradas de trabajo.

Alimentación.—Se alimenta este ganado con los productos de la finca, que son: 27.900 kgs. de alimentos acuosos, que valen 7.255 pesetas; y 4.065 kgs. de secos, que valen 3.241,50 pesetas. Pero siendo éstos insuficientes, hay que comprar 5.640 kgs. de heno, que valen 5.640 pesetas. Además, durante 70 días, es indispensable darle al ganado 3 kgs. de pienso, que hacen 840 kgs., a 3 ptas., 2.520 pesetas.

Personal.—Las atenciones que el ganado requiere son: recogida, transporte y distribución de la comida, limpieza de las vacas, ordeño de la mañana y de la tarde, limpieza del establo, retirada del estiércol, vigilancia en los partos, transporte de la leche, etc. Se admite que, en estas condiciones, un vaquero, que es desde luego un especialista, puede atender a unas 8 vacas; siendo de 180, por tanto, el número de jornales al año, a 40 pesetas jornal.

Camas.—17 carros de árgoma o helechos a 150 ptas.

Veterinario y medicinas.—150 pesetas por cabeza.

Cubrición.—6 saltos a 50 ptas.

Alumbrado.—Se calcula en 120 pesetas anuales.

Seguro.—Valor de las 4 vacas, 30.000 ptas.—Valor de desecho, 16.000 ptas.—Valor medio, 23.000 ptas., al 3 %, 690 ptas.

Gastos del mobiliario mecánico.—El utillaje necesario para el ganado, entre ollas de ordeño, cepillos, almohazas, cadenas, etc., es de 800 ptas.—Entre amortización, seguro y conservación, un 20 %, o sea, 160 ptas.

Gastos de las construcciones.—Incluídos en la cuenta de los cultivos.

Amortización de las vacas.—El ganadero puede renovar su establo criando las terneras que nacen en la casa o adquiriendo nuevas vacas en el mercado. Como entre uno y otro procedimiento apenas existe diferencia en pesetas, supondremos que compra las vacas al segundo parto a 7.500 pesetas, vendiéndolas después de ser explotadas durante 6 años en 4.000 pesetas para carne. La cantidad a amortizar es de 3.500 pesetas, que por las 4 vacas hacen 14.000 ptas. en 6 años. Este gasto es de 2.111,20 pesetas.

Interés del capital circulante.—2 % de la suma de los gastos anteriores.

Interés del capital que representan las vacas.—4 % de 30.000 pesetas.

Interés del capital mobiliario mecánico.—4 % de 800 pesetas.

Interés de las construcciones.—Incluído en la cuenta de los cultivos.

CUENTA DE GASTOS Y PRODUCTOS DEL GANADO

Productos.		
8.400 l. de leche a 2 ptas.	16.800,—	
3 terneros a 1.200 ptas.	3.600,—	
60 carros de estiércol a 100 ptas. ...	6.000,—	
51,03 obradas de trabajo	3.613,30	30.013,30
Gastos.		
Aliment.: valor producto finca. ...	10.496,50	
» 5.640 kgs. heno comprados ...	5.640,—	
» 840 kgs. pienso	2.520,—	
Personal	7.200,—	
Camas	2.550,—	
Veterinario y medicinas	600,—	
Cubrición	300,—	
Alumbrado	120,—	
Seguro	690,—	
Del mobiliario mecánico	160,—	
Amortización de las vacas	2.111,20	
Interés del capital circulante	647,75	
Interés del capital ganado	1.200,—	
Interés del capital m. mecánico ...	32,—	34.267,45
Pérdida		4.254,15

CUENTA GENERAL DE PRODUCTOS Y GASTOS DEL CASERIO

PRODUCTOS.		
1.960 kgs. de maíz	7.350,—	
420 kgs. de alubia	4.200,—	
715 kgs. de trigo	3.003,—	
1.000 kgs. de patata	1.100,—	
Productos de huertas	750,—	
8.500 kgs. de árgoma y helechos ...	2.550,—	
Alimentos producidos para el ganado	10.496,50	29.449,50
8.400 litros de leche	16.800,—	
3 terneros	3.600,—	
51,03 obradas de trabajo	3.613,30	
60 carros estiércol	6.000,—	30.013,30
Total productos		59.462,80
GASTOS.		
Jornales	13.908,65	
60 carros estiércol	6.000,—	
835 kgs. abono mineral	1.138,—	
Semillas varias	1.549,—	
Gastos trilladora	286,—	
Insecticidas	30,—	
Gastos varios	175,—	
Gastos de las mejoras territoriales.	645,—	
Idem de mobiliario mecánico	520,—	
Contribuciones	550,—	
Intereses de los gastos anteriores .	496,—	
Idem del capital tierra	4.138,80,—	
Idem ídem mejoras territoriales .	1.200,—	
Idem ídem mobiliario mecánico ...	260,—	30.896,45

Alimentación ganado: Productos de la finca	10.496,50	
Idem ídem 5.640 kilogramos heno	5.640,—	
Idem ídem 840 kilogramos pienso	2.520,—	
Personal en la ganadería	7.200,—	
Camas	2.550,—	
Veterinario y medicinas	600,—	
Cubrición	300,—	
Alumbrado	120,—	
Seguro	690,—	
Gastos mobiliario mecánico	160,—	
Amortización de las vacas	2.111,20	
Interés del capital circulante	647,75	
Idem ídem ganado	1.200,—	
Idem ídem mobiliario mecánico	32,—	34.267,45
Total gastos		65.163,90
Pérdidas		5.701,10

Vamos a prescindir ahora de aquellos productos y gastos que forman parte del ciclo productivo, es decir, que son producidos y consumidos en la propia explotación. Prescindiremos asimismo del valor de los jornales y de los intereses de los capitales, con lo cual haremos una cuenta que pudiera llamarse movimiento de numerario, con arreglo al siguiente detalle:

CUENTA DE NUMERARIO

INGRESOS Y DESEMBOLSOS

Ingresos.		
1.960 kilogramos de maíz	7.350,—	
420 kilogramos de alubia	4.200,—	
715 kilogramos de trigo	3.003,—	
1.000 kilogramos de patata	1.100,—	
Productos de huerta	750,—	
8.400 litros de leche	16.800,—	
3 terneros	3.600,—	36.803,—
Desembolsos.		
835 kilogramos abono mineral	1.138,—	
Semillas varias	1.549,—	
Gastos trilladora	286,—	
Insecticidas	30,—	
Gastos varios	175,—	
Idem de las mejoras territoriales.	645,—	
Idem del mobiliario mecánico	520,—	
Contribuciones	550,—	
5.640 kilogramos heno	5.640,—	
840 kilogramos piensos	2.520,—	
Veterinario y medicinas	600,—	
Cubrición	300,—	
Alumbrado	120,—	
Seguro del ganado	690,—	
Gastos del mobiliario mecánico	160,—	
Amortización de las vacas	2.111,20	17.034,20
Diferencia entre ingresos y desembolsos		19.768,80

RESUMEN TOTAL DE JORNALES INVERTIDOS

	Hombre con yunta	Hombre	Mujer	Valor en pesetas
En los cultivos	51,03	141,56	7,75	13.908,65
En el ganado		180.—		7.200,—
	51,03	321,56	7,75	21.108,65

Total 380,34 jornales (51,03 con yunta) valiendo 21.108,65 pts.

CASERIO 2.º—CUENTA DE GASTOS Y PRODUCTOS DE UN CASERIO DE LA ZONA DE LAS ENCARTACIONES.

Se trata de un caserío medio de 160 peonadas, equivalente a 6,08 hectáreas distribuídas en la siguiente forma: 20 peonadas de terreno de cultivo en alternativa, 80 peonadas de pradera permanente y 60 peonadas de monte de árgoma y helechos. Cuenta con 5 cabezas de ganado vacuno: 3 de ellas de aptitud lechera y las otras 2 de leche y trabajo.

Vamos a hacer primero la cuenta de gastos y productos de los cutivos; luego la del ganado y por último, la general del caserío.

En el terreno de cultivo entran en alternativa las siguientes plantas:

14 peonadas de maíz/alubia.—Sobre ellas, en la primera escarda se echan a voleo semillas de vallico.

5 peonadas de patata.—Una vez arrancada la patata toda su extensión se siembra de nabo.

1 peonada de huerta.

Los productos que se obtienen son:

Rendimiento por peonada	Superficie peonadas	Producción en kgs.	Precio Ptas.	Valor Ptas.
75 kgs. de grano de maíz	14	1.050	3,75	3.937,50
10 kgs. de alubia	14	140	10,—	1.400,—
115 kgs. de flor terminal maíz	14	1.610	0,25	402,50
25 kgs. zuros de maiz	14	350	0,40	140,—
7 kgs. vaina de alubia	14	98	1,—	98,—
750 kgs. de vallico	14	10.500	0,25	2.625,—
500 kgs. de patata	5	2.500	1,10	2.750,—
800 kgs. de nabos	5	4.000	0,20	800,—
Huerta	1			750,—
150 kgs. de heno de prado	80	12.000	1,—	12.000,—
500 kgs. de árgoma y helecho	20	10.000	0,30	3.000,—
Total productos				27.903,—

Los productos de la tierra los dividimos en dos grupos: en el primero comprendemos aquellos que pueden ser consumidos por las personas o animales del caserío, pero que también pueden ser vendidos, dando lugar a numerario para la adquisición de distintas cosas; estos productos se valoran al precio corriente en

el mercado. En el segundo grupo incluímos aquéllos cuya aplicación normal es para el consumo por el ganado.

Grupo 1.º

1.050 kilogramos de maíz	3.937,50	
140 kilogramos de alubia	1.400,—	
2.500 kilogramos de patata	2.750,—	
Huerta	750,—	8.837,50
Total		8.837,50

Grupo 2.º

Acuosos.		
Flor terminal maíz	1.610 kgs.	
Vallico	10.500 »	
Nabos	4.000 »	16.110 kgs.
Secos.		
Zuros de maíz	350 kgs.	
Vainas de alubia	98 »	
Heno de prado	12.000 »	12.448 kgs.
Camas.		
Argoma y helecho	10.000 »	10.000 »

JUSTIFICACION DE GASTOS

Naturaleza de la labor	Rendimiento (1)	Superficie	N.º de unidades	Precio	Valor
Maíz-alubia					
Labor previa al alzar	7 p/d H y Y	14 p	2,— J de H y Y	150,—	300,—
Estiércol	4 carros de 1/2 tm. por p	14 p	56 carros	100,—	5.600,—
Acarreo de estiércol	8 carros de 1/2 tm. por d	14 p	7,— J de H y Y	150,—	1.050,—
Esparcido de estiércol	14 carros esparce 1 H al d	14 p	4,— J de H	40,—	160,—
Labor de alzar	7 p/d H y Y	14 p	2,— J de H y Y	150,—	300,—
Pases sucesivos de grada	Doble de la labor anterior	14 p	4,— J de H y Y	150,—	600,—
Semilla de maiz	1 1/2 kgs. por p	14 p	21 kgs. a	5,—	105,—
Semilla de alubia	3/4 de kgs. por peonada	14 p	10,50 kgs.	10,—	105,—
Siembra	2 H y 1 M hace 14 p/d sembrar maíz-alubia y cubrir	14 p	2,— J de H a 1,— J de M a	40,— 25,—	80,— 25,—
1.ª escarda	1 p/d	14 p	14,— J de H a	40,—	560,—
2.ª escarda	2 p/d	14 p	7,— J de H a	40,—	280,—
Semilla de vallico	3 kgs. por p	14 p	42 kgs. a	10,—	420,—
Recolección maíz-alubia	5 J de H y 1/2 J de H y Y cosechan 7 p/d	14 p	10,— J de H a 1,— J de H y Y	40,— 150,—	400,— 150,—
Limpieza y desgranado maiz	2 J H para 7 p	14 p	4,— J de H	40,—	160,—
Limpieza y desgranado alubia	1/2 J de H para 7 p	14 p	1,— J de H	40,—	40,—
Vallico					
Siega (incluído en alimentación de de ganado)					
Patata					
Alzar	7 p/d H y Y	5 p	0,75 J de H y Y	150,—	112,50
Gradear	3 1/2 p/d H y Y	5 p	1,50 J de H y Y	150,—	225,—
Abono mineral	20 kgs. por p	5 p	100 kgs.	1,25	125,—
Estiércol	19 carros para todo	5 p	19 carros	100,—	1.900,—
Acarreo de estiércol	8 carros de 1/2 tm. por día	5 p	2,30 J de H y Y	150,—	345,—
Esparcido de estiércol	14 carros esparcen 1 H al día	5 p	1,30 J de H	40,—	52,—
Semilla	40 kgs. por p	5 p	200 kgs.	2,—	400,—
Plantación	1 p/d	5 p	5,— J de H	40,—	200,—
Escarda	1 p/d	5 p	5,— J de H	40,—	200,—
Tratamiento plagas	1/2 J para 2 p - 2 pasadas	5 p	2,50 J de H	40,—	100,—
Insecticida			2,50 kgs.	30,—	75,—
Recolección y acarreo			5,— J de H 0,50 J de H y Y	40,— 150,—	200,— 75,—
Nabos					
Pases gradas, siembra y cubrir		5 p	1,— J de H y H	150.—	150,—
Semilla		5 p	0,350 kgs.	30,—	10,50
Entresaca	2 H 8 p al día	5 p	1,25 J de H	40,—	50,—
Recolección	Incluída en atenciones ganado				
				Suma y sigue	14.555,—

Naturaleza de la labor	Rendimiento	Superficie	N.° de unidades	Precio	Valor
			Suma anterior.		14.555,—
Huerta					
Trabajos varios		1 p	2,— J de H y Y	150,—	300,—
			2,40 J de H	40,—	96,—
			6,— J de M	25,—	150,—
	Gastos varios	1 p			150,—
Prados					
Recolección del heno		80 p	2,— J de H y Y,	200,—	400,—
			20,— J de H	100,—	2.000,—
Abonado con mineral	Cada 3 años, una tm. por 20 p	80 p	1.400 kgs.	1,25	1.750,—
Acarreo de mineral		80 p	1,— J de H y Y	150,—	150,—
Esparcido de mineral		80 p	1,50 J de H	40,—	60,—
Limpieza y cuidados		80 p	12,— J de H	40,—	480,—
Monte (60 p)	Se cortan 20 p al año				
Corte del árgoma y helecho. . .	1 p/d	20 p	20,— J de H	40,—	800,—
Acarreo	10 J de H y 2 H para 20 p		10,— J de Y y H	150,—	1.500,—
			10,— J de H	40,—	400,—
			TOTAL.		22.791,—

(1) p: peonada. d: día. H: hombre. Y: yunta. M: mujer. J: jornal.

RESUMEN GENERAL DE JORNALES Y GASTOS DE LOS CULTIVOS

Jornales	Hombre con yunta	Hombre	Mujer	Valor en Ptas.
Maíz-alubia	16,—	42,—	1,—	4.105,—
Patatas	5,05	18,80	—	1.509,50
Nabos.	1,—	1,25	—	200,—
Huerta	2,—	2.40	6,—	546,—
Prados	3,—	33,50	—	3.090,—
Monte	10,—	30,—	—	2.700,—
Totales. . .	37,05	127,95	7,—	12.150,50

GASTOS EN LOS CULTIVOS

Maíz/alubia.

56 carros de estiércol a 100 ptas.	5.600,—	
21 kgs. semilla maíz	105,—	
10,50 kgs. semilla de alubia	105,—	
42 kgs. semilla de vallico	420,—	6.230,—

Patatas.

100 kgs. de abono mineral	125,—	
19 carros de estiércol	1.900,—	
200 kgs. de semilla	400,—	
2 ½ kgs. insecticida	75,—	2.500,—

Nabos.

0,350 kgs. de semilla	10,50	10,50

Huerta.

Gastos varios	150,—	150,—

Prados.

1.400 kgs. abono mineral	1.750,—	1.750,—
Total		10.640,50

RESUMEN GENERAL DE GASTOS

Jornales	12.150,50
75 carros estiércol	7.500,—
1.500 kgs. abono mineral ...	1.875,—
Semillas varias	1.040,50
Insecticida	75,—
Gastos varios	150,—
Total	22.791,—

CAPITALES QUE INTERVIENEN Y GASTOS DE LOS MISMOS

CAPITAL TERRITORIAL

Tierra

20 p. de cultivo a 1.330 ptas. (35.000 pesetas hect.)	26.600,—	
80 p. de prado a 1.008 ptas. (26.000 pesetas hect.)	80.640,—	
60 p. de monte a 304 ptas. (8.000 pesetas hect.)	18.240,—	125.480,—

Mejoras territoriales

Casa-vivienda con establo, pajar, tejavana, etc.	30.000,—	30.000,—
Total.		155.480,—

CAPITAL MOBILIARIO MECANICO

Compuesto de carro, yugo, arados, gradas, azadas, hoces, guadañas, etc., valorado en.	6.500,—

GASTOS DE ESTOS CAPITALES

Mejoras territoriales - 30.000 ptas.

Amortización al 4 % en 50 años . . .	195,—	
Seguro 0,5 %	150,—	
Conservación 1 %.	300,—	645,—
Mobiliario mecánico - 6.500 ptas.		
Entre amortización, seguro y conservación, el 8 %	520,—	520,—
Intereses		
Al 4 % del capital tierra	5.019,20	
Mejoras territoriales	1.200,—	
Del mobiliario mecánico.	260,—	6.479,20
Total gastos de los capitales. . .		7.644,80

CUENTA DE GASTOS Y PRODUCTOS DE LOS CULTIVOS

Productos.

Según detalle anterior	27.903,—

Gastos.

Jornales	12.150,50	
75 carros estiércol	7.500,—	
1.500 kgs. abono mineral	1.875,—	
Semillas varias	1.040,50	
Insecticida	75,—	
Gastos varios	150,—	
Gastos de las mejoras territorial.	645,—	
Idem del mobiliario mecánico ...	520,—	
Contribuciones	590,—	
Intereses: de gastos anteriores 2 %	490,95	
Idem del capital tierra	5.019,20	
Idem ídem mejoras territoriales .	1.200,—	
Idem ídem mobiliario mecánico .	260,—	31.516,15
PERDIDA		3.613,15

GANADERIA

NOTAS ACLARATORIAS A LA CUENTA DEL GANADO

Este caserío sostiene cinco vacas de tipo medio que valen a 7.500 pesetas. Después de ser explotadas durante seis años se venden para carne a 4.000 pesetas. Estas cinco vacas logran cuatro terneros por año, que después de mamar toda la leche durante veinte días, se venden a 1.200 pesetas. La producción de las vacas a partir de la venta de los terneros es de 2.100 litros de leche por cabeza. Este ganado hace 75 carros de estiércol de media tonelada, que valen 7.500 pesetas y realiza, según hemos visto en la cuenta de los cultivos, 37,05 obradas de trabajo.

Alimentación.

Se alimentan con los productos de la finca, que son: 16.110 kilogramos de alimentos acuosos que valen pesetas 3.827,50, y 12.448 kilogramos de secos que valen 12.448 pesetas; en total 16.065,50 pesetas. Se consiguen con estos alimentos 1.565 raciones, pero siendo insuficientes, ya que son necesarias 1.825, es preciso completar con 260 raciones, que se consiguen con 2.600 kilogramos de heno que valen 2.600 pesetas. Además, durante setenta días es indispensable darle al ganado tres kilogramos de pienso, que hacen 1.050 kilogramos, a tres pesetas, 3.150 pesetas.

Personal.

Las atenciones que el ganado requiere son: recogida, transporte y distribución de la comida o pastoreo, según las épocas, limpieza de las vacas, ordeño de la mañana y de la tarde, limpieza del establo, retirada del estiércol, vigilancia en los partos, transporte de la leche, etc. Se admite que, en estas condiciones, un vaquero, que es desde luego un especialista, puede atender a diez vacas aproximadamente; siendo de ciento ochenta, por tanto, el número de jornales al año, a 40 pesetas jornal.

Camas.

20 carros de árgoma o helechos a 150 pesetas.

Veterinario y medicinas.

150 pesetas por cabeza.

Cubrición.

Ocho saltos a 50 pesetas.

Alumbrado.

Se calcula en 120 pesetas anuales.

Seguro.

Valor de las cinco vacas, 37.500 pesetas. Valor de desecho, 20.000 pesetas. Valor medio, 28.750 pesetas, que al 3 % hacen 862,50 pesetas.

Gastos de mobiliario mecánico.

El utillaje necesario para el ganado, entre ollas de ordeño, cepillos, almohazas, cadenas, etc., es de 800 pesetas. Entre amortización, seguro y conservación, un 20 %, o sea, 160 pesetas.

Gastos de las construcciones.

Incluídos en la cuenta de los cultivos.

Amortización de las vacas.

El ganadero puede renovar su establo criando las terneras que nacen en la casa o adquiriendo nuevas vacas en el mercado. Como entre uno y otro procedimiento apenas existe diferencia en pesetas, supondremos que compra las vacas al segundo parto a 7.500 pesetas, vendiéndolas después de ser explotadas durante seis años en 4.000 pesetas para carne. La cantidad a amortizar es de 3.500 pesetas, que por las cinco vacas hacen 17.500 pesetas en seis años. Este gasto es de 2.639 pesetas.

Interés del capital circulante.

2 % de la suma de los gastos anteriores.

Interés del capital que representan las vacas.

4 % de 37.500 pesetas.

Interés del capital mobiliario mecánico.

4 % de 800 pesetas.

Interés de las construcciones.

Incluído en la cuenta de los cultivos.

CUENTA DE GASTOS Y PRODUCTOS DEL GANADO

Productos.

10.500 litros de leche a 2 pesetas.	21.000,—	
4 terneros a 1.200	4.800,—	
75 carros de estiércol a 100 ptas.	7.500,—	
37,05 obradas de trabajo	4.075,50	37.375,50

Gastos.

Alimentación: valor productos de la finca	16.065,50	
Idem 2.600 kgs. heno comprados.	2.600,—	
Idem 1.050 kgs. pienso	3.150,—	
Personal	7.200,—	
Camas	3.000,—	
Veterinario y medicinas	750,—	
Cubrición	400,—	
Alumbrado	120,—	
Seguro	862,50	
Del mobiliario mecánico	160,—	
Amortización de las vacas	2.639,—	
Interés del capital circulante al 2%	738,95	
Idem del capital ganado al 4% ...	1.500—	
Idem ídem mobiliario mecánico ...	32,—	39.217,95
Pérdida		1.842,45

CUENTA GENERAL DE PRODUCTOS Y GASTOS DEL CASERIO

PRODUCTOS.

1.050 kgs. de maíz	3.937,50	
140 kgs. de alubia	1.400,—	
2.500 kgs. de patata	2.750,—	
Productos de huerta	750,—	
10.000 kgs. de árgoma	3.000,—	
Alimentos producidos para el ganado	16.065,50	27.903,—
10.500 litros de leche	21.000,—	
4 terneros	4.800,—	
75 carros de estiércol	7.500,—	
Trabajo del ganado	4.075,50	37.375,50
Total productos		65.278,50

GASTOS.

Jornales	12.150,—	
75 carros estiércol	7.500,—	
1.500 kgs. abono mineral	1.875,—	
Semillas varias	1.040,50	
Insecticidas	75,—	
Gastos varios	150,—	
Idem de las mejoras territoriales.	645,—	
Idem del mobiliario mecánico ...	520,—	
Contribuciones	590,—	
Intereses del capital circulante 2%	490,95	
Intereses del capital tierra al 4%.	5.019,20	
Idem de las mejoras territoriales	1.200,—	
Idem del mobiliario mecánico ...	260,—	31.516,15
Alimentación ganado: Productos de la finca	16.065,50	
Idem 2.600 kgs. heno	2.600,—	
Idem 1.050 kgs. pienso	3.150,—	
Personal en la ganadería	7.200,—	
Camas	3.000,—	
Veterinario y medicinas	750,—	
Cubrición	400,—	
Alumbrado	120,—	
Seguro del ganado	862,50	
Gastos del mobiliario mecánico ...	160,—	
Amortización de las vacas	2.639,—	
Interés del capital circulante	738,95	
Idem, ídem ganado	1.500,—	
Idem, ídem mobiliario mecánico.	32,—	39.217,95
Total gastos		70.734,10
Pérdidas		5.455,60

Vamos a prescindir ahora de aquellos productos y gastos que forman parte del ciclo productivo, es decir, que son producidos y consumidos en la propia explotación. Prescindiremos asimismo del valor de los jornales y de los intereses de los capitales, con lo cual haremos una cuenta que pudiera llamarse movimiento de numerario con arreglo al siguiente detalle:

CUENTA DE NUMERARIO

INGRESOS.

1.050 kgs. de maíz	3.937,50	
140 kgs. de alubia	1.400,—	
2.500 kgs. de patata	2.750,—	
Productos de huerta	750,—	
10.500 litros de leche	21.000,—	
4 terneras	4.800,—	34.637,50

DESEMBOLSOS.

1.500 kgs. de abono mineral	1.875,—	
Semillas varias	1.040,50	
Insecticidas	75,—	
Gastos varios	150,—	
Idem de las mejoras territoriales.	645,—	
Idem del mobiliario mecánico ...	520,—	
Contribuciones	590,—	
2.600 kgs. de heno	2.600,—	
1.050 kgs. de piensos	3.150,—	
Veterinario y medicinas	750,—	
Cubrición	400,—	
Alumbrado	120,—	
Seguro del ganado	862,50	
Gastos del mobiliario mecánico ...	160,—	
Amortización de las vacas	2.639,—	15.577,—
Diferencia entre ingresos y desembolsos ...		19.060,50

RESUMEN TOTAL DE JORNALES INVERTIDOS

	Hombre con yunta	Hombre	Mujer	Valor en Ptas.
En los cultivos . . .	37,05	127,95	7,—	12.150,50
En el ganado . . .	—	180,—	—	7.200,—
Totales . . .	37,05	307,95	7,—	19.350,50

Total 352 jornales (37,05 con yunta) valiendo 19.350,50 ptas.

INDICE

INTRODUCCION: PROLOGO GEOECONOMICO DE VIZCAYA 1

PRIMERA PARTE: EL PAIS Y LOS HOMBRES

1.—*Fundamentos naturales de la economía rural vizcaína.*

I.—Condiciones geográficas generales 1
II.—La geología vizcaína, como fundamento de su agronomía 2
III.—El relieve y su papel económico 3
IV.—El mecanismo del clima vizcaíno 4
V.—Los dos paisajes vegetales de Vizcaya: el espontáneo y el derivado. 5

2.—*Las condiciones humanas del agro vizcaíno.*

I.—Las actividades agropecuarias y el poblamiento humano del campo 6

SEGUNDA PARTE: LA PRODUCCION

1.—*La economía agrícola de Vizcaya.*

I.—Ojeada sobre la historia agrícola de Vizcaya 7
II.—La revolución agrícola del maíz 8
III.—La uniformidad de la vida agrícola de hoy 9
IV—Calificación y clasificación de los terrenos agrícolas 9

2.—*La economía ganadera de Vizcaya.*

I.—Los viejos métodos de explotación ganadera 10
II.—Importancia económica de la ganadería. 11
III.—El ganado vacuno y su especialización comercial 12

3.—*La economía forestal vizcaína.*

I.—La formación del paisaje forestal de Vizcaya 13
II.—El bosque como valor económico actual. 13
III.—Las industrias forestales 14

4.—*Valoración económica de los rendimientos agropecuarios de Vizcaya.*

I.—Valor de la tierra y ganados 15
II.—Valoración de la producción anual agrícola, forestal y pecuaria 15

TERCERA PARTE: VIDA ECONOMICA DEL CAMPO

1.—*El caserío, eje de la vida rural vizcaína.*

I.—La célula de la agricultura vizcaína: el caserío 17
II.—Modalidades de la explotación agraria: el caserío de la zona oriental y el de la encartada 17
III.—El régimen de explotación y la propiedad de los caseríos 18

2.—*La vida económica del caserío.*

I.—La economía del caserío de la zona oriental y la del de la zona encartada 19
II.—Análisis del balance del caserío: el déficit de la explotación 20
III.—El saldo positivo de la repoblación forestal 22

3.—*El caserío y el ahorro.*

I.—El ahorro rural 22
II.—Orígenes del ahorro del caserío 23

CUARTA PARTE: EL CASERIO Y EL DERECHO FORAL

1.—*Instituciones jurídicas vizcaínas protectoras de la propiedad rural.*

I.—El derecho de sucesión y la indivisibilidad del caserío 23
II.—La libertad de elección de heredero 24

2.—*El Fuero de Vizcaya y el caserío.*

I.—Ambito territorial de aplicación de las normas legales del Fuero 25
II.—El Fuero de Vizcaya y las orientaciones modernas protectoras de la propiedad familiar 26

QUINTA PARTE: REFORMAS...

1.—*La crisis del caserío y sus remedios.*

I.—El incremento de la productividad agrícola en los Estados Unidos y en la Alemania occidental 27
II.—Medidas aplicables al caserío vizcaíno ... 27
III.—Aplicación al caserío de los avances técnicos: maquinaria agrícola y perfeccionamiento del ganado 28
IV.—Otros elementos de mejora: abonos y semillas 29
V.—La investigación científica agronómica ... 29
VI.—La enseñanza agrícola 30
VII.—Reformas legales necesarias para fortalecer la propiedad rural 31

2.—*Tareas más urgentes para elevar el nivel de vida del campo.*

I.—Meta ideal de la agricultura vizcaína ... 32
II.—La política de los precios agrícolas protegidos 32
III.—Necesidad de fomentar nuevas industrias agrícolas 32
IV.—Adopción de una política forestal dinámica 33
V.—La ordenación de los terrenos 33
VI.—Otras medidas demandadas por el campo. 34

CONCLUSIONES 34

La electricidad

Javier Gandarias

La electricidad

por Javier Gandarias

La electricidad es, cada día, un elemento de primera necesidad más acuciado. Su consumo se ha incrementado de manera extraordinaria. Las nuevas modalidades impuestas a su explotación, la han sometido a una red estatal, incompleta e imperfecta, pero que responde a aquel caracter de generalidad peninsular, del cual será dificil que vuelva atrás. Es lo regular que siga adelante, cada vez más perfecta en aquel orden.

Los vascos podríamos encontrar en nuestro propio país fuerza hidroelectrica suficiente, construyendo los varios saltos y pantanos pendientes en Navarra. Pero la vida industrial no puede esperar a que aquellos proyectos se realicen. Es preciso buscar la electricidad, donde están sus bases de producción. Así, los vizcainos se fueron, primero al Cinca, y después al Duero y por último al Zadorra. Respondiendo a aquel caracter, Iber-Duero, por disposición oficial, ha refundido las fuentes de energía que, procedentes, unas del Pirineo aragonés, otras de Castilla (de Leon), suministran energía a nuestras factorías.

Hemos de reconocer que, como en otros sectores de la economía, los vascos durante estos veinte años han retrocedido, perdiendo posiciones ganadas con anterioridad al 18 de Julio de 1936.

La producción de energía electrica en España ha sido:

AÑOS	Millones de kWh		
	Total	Hidráulica	Térmica
Año 1930	2,609	2.382	227
» 1945	4.236	3.243	993
» 1954	10.132	7.189	2.943

Potencia eléctrica instalada en España (Años 1945-1954)

Años	Miles de kVA		
	Centrales térmicas	Centrales hidráulicas	TOTAL
1945	485	1.638	2.123
1946	505	1.689	2.194
1947	523	1.856	2.379
1948	575	1.947	2.522
1949	734	2.103	2.837
1950	806	2.139	2.945
1951	818	2.216	3.034
1952	956	2.469	3.425
1953	954	2.882	3.836
1954	1.058	3.191	4.249

Producción de energía eléctrica en España

Años	Millones de kWh		
	Térmica	Hidráulica	TOTAL
1945	998	3.243	4.236
1946	824	4.642	5.466
1947	773	5.232	6.005
1948	939	5.226	6.165
1949	1.603	4.026	5.629
1950	1.836	5.079	6.915
1951	1.355	6.944	8.299
1952	1.620	7.796	9.416
1953	2.211	7.501	9.712
1954	2.943	7.189	10.132

Con relación a otros paises, España está en esta rama industrial en situación menos inferior que en otras. Su coeficiente de consumo por habitante y día es doble que el de Portugal y Yugoeslavia, y triple que el de Grecia y Turquía. Todos los restantes paises europeos le llevan ventaja. Italia y Francia consumen por habitante y día tres veces mas que España. No obstante, tomando como base el año 1930, los incrementos acusados son notorios.

Años	Energia térmica	Energia hidráulica	TOTAL
1930	100	100	100
1939	118	119	119
1954	1.298	302	388

Sin embargo, es mucho más lo que puede hacerse y lo que debe hacerse, para responder a la creciente demanda de energía. En pocos años será duplicada la actual. Si hubiera existido un Gobierno digno de este nombre, ya estaría duplicada. Y con ello se hubiesen ahorrado los paradas y ceses de trabajo que han desorganizado la industria durante largos años.

Los vascos han tenido siempre en este sector industrial un puesto de preferencia. No lo han mejorado estos años. Han perdido posiciones. Pero la necesidad de incrementar la producción es incuestionable. Son muchos saltos de agua y pantanos en Navarra los que esperan el capital necesario para ser construidos. Y son muchos los que pueden ser construidos por el esfuerzo vasco fuera de Euzkadi. El día en que una situación normal no someta las licencias de construccion al arbitrio de los gobernantes, los vascos podrán recobrar su puesto sin demasiado esfuerzo, pues que, el campo está abierto a su espíritu de empresa.

Javier Ganderias

Bilbao Agosto 1956

Los transportes por carretera
y el turismo en Vizcaya

Koldo Gereka

Comunicacion dirigida a la Seccion Economica del Congreso Mundial Usco de Paris
Koldo Guereca

Los transportes por carretera
y el turismo en Vizcaya

Koldo Guereca

Es uno de los servicios mecanicos en los que se refleja el contenido del Régimen que gobierna el país.

Los transportes por carretera eran libres hasta la Dictadura de Primo de Rivera. Durante la misma se reglamentaron, otorgandose concesiones con exclusiva. Este sistema no es necesariamente bueno ni malo. Existen muchos paises en los que el monopolio de transportes por carretera es una realidad, como en Inglaterra, y otros en los que la reglamentacion de los mismos es con exclusiva, como en Francia. Todo depende de la buena fe con la que se adjudican los sercicios y se ejecutan las leyes y reglamentos. Esta buena fe es la que en España no existe.

Las disposiciones ministeriales que regulan el servicio de transportes por carretera son los Reglamentos de 9 y 16 de Diciembre de 6 1949. Estos reglamentos disponen que sean presentados en las Jefaturas de Obras Públicas los proyestos de lineas regulares, que se obtengan las targetas de transportes, que los proyectos sean sometidos a informacion pública, que se constituyan fianzas para responder de las Agencias de transportes, que se satisfaga el canon fijado y otros varios requisitos, menores, tras los cuales se salen a concurso las lineas de servicios y se otorgan las concesiones correspondientes.

Pues bien. Todo esto es literatura oficial. En Vizcaya no ha sido otorgada concesión alguna de servicios regulares, ni ha salido a concurso ninguna línea, ni son respetadas las disposiciones reglamentarias sobre régimen de autorizaciones para servicios públicos de transportes. Los llamados "servicios discrecionales" transportan carga fraccionada con targetas de cargas completas, cuando no invaden las rutas de los servicios regulares, exhibiendo tarjetas para carga franciónada, otorgadas por las autoridades de manera irregular. Los denominados "de radio de accion local y comarcal" circulan libremente fuera de su jurisdiccion. (sigue)

Algunos servicios regulares con tarjetas M.R. realizan transportes urbanos para los que no estan autorizados. Las agencias de transporte se sirven libremente de servicios discrecionales. Los particulares transportan mercancías que corresponden a los servicios públicos. Funcionan agencias clandestinas y no legalizadas. Una red de pseudo-comisionistas no autorizados se dedica a cubrir el costo de regreso de los vehiculos aceptando mercancias a precios mínimos de porte. La competencia de tarifas es caotica, sin limitación alguna, porque el Ministerio no ha fijado la máxima y mínima a que alude el art. 68 del Reglamento. Las targetas M.R. son concedidas por puro arbitrio, sin sujección a norma alguna. La indeterminación de derechos y la inestabilidad funcional, economica y administrativa, ha creado unna situación anarquica en los transportes por carretera, con caracter endemico. Reina el arbitrio. Los reglamentos no se invocan mas que para favorecer a los amigos y para perseguir a los contrarios. El vilipendio de la autoridad no ha podido llegar más lejos. El problema afecta a 700.000 personas implicadas en esos servicios en España. El favoritismo es la regla general de aplicación. Los que atienden servicios públicos se ven postergados a otros servicios privados, que pagan mejor la licencia.

Pero aun hay más. Los servicios públicos son víctimas de la competencia que les hacen los vehiculos procedentes de los Parques Móviles Ministeriales, de la Comisaría de Abastecimiebtos y Transportes, y de Auto Transportes Españoles, servicios oficiales, que cubiertos con esta patente de corso, con coches, personal, combustible y atención con cargo directo al Estado, hacen competencia ilícita a las empresas de transportes, a la vista, ciencia y paciencia de las autoridades responsables, sin que nadie ponga coto al abuso.

Satisface el impuesto el que quiere. O lo que es lo mismo, no lo satisface nadie, fuera de las empresas solventes, que por estar constituidas

y funcionar con arreglo a las leyes, se hallan sometidas a la inspección de la Hacienda, las cuales, conciertan con el fisco la cuantía de aquel, en forma que alterna entre la falsedad en la declaración y el abuso exactivo. Este tributo, cualquiera que sea su cuantía en cada caso, es lo más probable que carezca de las condiciones generales del impuesto, por no ser ni justo ni equitativo, dadas las ~~condiciones y~~ circunstancias en que se cifra. La refundición de todos los impuestos en el precio del gas-oil, reclamada por los transportistas serios, no pasa de ser una resolución aparente sin trascendencia definitiva, por haber quedado fuera de aquel el concepto de "patentes", el "canon de coincidencia" y otros.

La Ley de Coordinacion de los Transportes Mecanicos por carretera de 27 de Diciembre de 1947 y su Reglamento de 16 de Diciembre de 1949 establecieron privilegios en favor del ferrocarril, con el intento de reducir al transporte mecanico por carretera a la categoria de sucedaneo de aquel, defendiendo en todo caso al ferrocarril de la competencia de los camiones. Recuerdan estas disposiciones a la ley inglesa que se dio para defender a las diligencias contra la competencia del ~~primer~~ ferrocarril. Porque la realidad económica no obedece al criterio legal. Las medidas adoptadas, sobre no favorecer al ferrocarril, perjudican fuertemente a la economia general, que además de sufrir aquellas consecuencias, se ve obligada a pagar al ferrocarril el "canon de coincidencia", que solo sirve para que el ferrocarril explotación arrastra su lastre de gastos de excesivos, desmesurados cuadros directivos y de burocracia, deficiencias de organización, falta de eficacia en el servicio, carencia de comodidad para el público, sumas ingentes invertidas en reclamaciones oor pérdida y avwría de mercancías y abundancia de pases gratuitos. Los ingresos producidos por la aplicación de este impuesto se distribuyen a las empresas ferroviarias sin discriminación, adjudicandose tanto a las deficitarias como a las que devengan saneados dividendos en sus acciones. Su importe se cifra en 500

millones de pesetas anuales.

El caos y el desarreglo son la regla general en esta materia, como en otras de la administración española. Daremos una muestra, expresiva. Gran Bretaña tuvo 268.000 accidentes de circulación en 1954. Francia 180.000, Estados Unidos computó ese año un numero mayor de accidentes de circulación que los caidos en la guerra de Corea. Pero en España, el coeficiente de accidentes en proporción al tafico es aún notoriamente superior a la de los citados paides.

En España son 300.000 los vehiculos con motor que circulan por sus carreteras. Su número se duplica cada cinco o seis años. Cien mil ~~están destinados al servicio de~~ omnibus y camiones, afectos a los sercicios de viajeros y merxancias, con un contingente de 700.000 obreros para atenderlos. El valor kilometro del tránsito automovil en España es de más de ~~20.000.000~~ veinte mil millones de pesetas por año, y el circular por buenas carreteras representa una economía anual del veinte por ciento, lo que equivale a cuatro mil millones de pesetas anuales. De los 73.000 kms que cpmponen la red de carretera espanola, 10.000 se hallan en buenas condiciones; el resto en situación desastrosa. Para atenderlas debidamente sería preciso un presupuesto anual de siete mil doscientos cincuenta millones de pts, según los cálculos de la "Direccion General de Ferrocarriles, Tranvias y Transportes por Carretera". Pero las consignaciones suman, en 1955 - 493 millones y en 1956 - 750.

~~Y ha de recordarse que, solamente por el canon de coincidencia, aparte el resto de los impuestos, tributan los transportes por carretera la cifra de 500 millones anuales, cantidad mayor que la que, hasta el ano en curso, destina al Estado al sostenimiento de toda su red de carreteras.~~ Mientras las fuerzas armadas y las de represión, y orden público de todas clases y policia consuman el cuarenta por ciento del presupuesto del Estado, no hay esperanza alguna de que las carreteras mejoren. Cada día estarán peor. Y en España no existe el recurso de Italia, donde a la queja del Parlamento contesto el Ministro

de Obras Públicas que "Italia está tan pobre y tan arruinada que no puede permitirse ~~este~~ mínimo lujo de tener ~~unas~~ carreteras en malas condiciones". Porque en España, ciertamente que hay carreteras en malas condiciones, pero lo que no hay es, ni Parlamento donde ~~ello~~ pueda ser debatido, ni Gobierno responsable capaz de reconocerlo y proclamarlo, para poder aplicar al mal el remedio adecuado. En España todo es bueno, merced al paternalismo del régimen.

Hemos mencionado las cifras presupuestarias destinadas a la atención de las carreteras del Estado, 750 millones de pts en 1956 y 493 en 1955. El Estado percibe de los usuarios de las carreteras los siguientes: 3.500 millones de pts anuales en impuestos directos por los conceptos de transportes, cubiertas, carburantes, usos y consumos, fondo de retorno, impuestos de lujo, aduanas, canon de coincidencia, etc. Y otros 3.500 millones por impuestos indirectos: estaciones de repuesto, talleres, garages, casas vendedoras de vehículos, estaciones de aprovisionamiento, turismo, etc. De manera que, contribuyendo los transportes por carretera con siete mil millones de pts al año al sostenimiento de las cargas públicas, el Estado invirtió en ellas 493 millones el año pasado y el actual 750. Es este un caso insólito, único en el mundo.

Porque en todas partes las carreteras constituyen un servicio, y servicio caro de sostener, menos en España, donde son un negocio saneado. Y no se hagan objeciones estadísticas, porque las cifras las hemos tomado de los Presupuestos. Un Ministro español no hubiera podido responder ante un Parlamento digno de este nombre como antes hemos visto que lo hizo el italiano. España, capitalizando sus ingresos tributarios procedentes del uso de la carretera, podría sembrar la península de grandes pistas de turismo. No lo hace porque, aquellos fondos los destina, no a crear riqueza, sino a sembrar cuarteles, comisarías y centros de Falange. Y aun debemos añadir que, los presupuestos del Estado no llegan íntegros a las carreteras. Cantidades importan-

tes de ellos van a parar a mantener el estraperlo y la inmoralidad administrativa que corroen la Administracion española actual. Los vascos tenemos experiencia propia en problemas de carreteras. Sabemos lo que a nosotros nos costaba construirlas y mantenerlas cuando eran nuestras. Nos costaba menos que al Estado y las manteniamos en mejor situación que el. Hoy las cosas han empeorado para el Estado, por los motivos antes apuntados: el Gobierno no tiene que rendir cuentas a un Parlamento que sea libre expresión del pais y además está obligado a otorgar a Falange Espanola y a sus deudos la patente de corso que les permita vivir y prosperar a cargo del presupuesto. Para eso "ha salvado a España del comunismo".

Escribimos desde Bilbao, de acceso cuyas carreteras están detestablemente malas, como no lo estuvieron jamás. Tenemos a la vista el texto impreso de la ponencia oficial formulada por Don Esteban Calle Iturrino sobre la organización de turismo en Vizcaya. Despues de relacionar el retraso con el que España concurre a las actividades organicas del turismo y estudiar este como factor comercial, y la organizacion turistica actual de la Peninsula, define a Bilbao como capital turistica y trata el tema aplicado a Vizcaya, la labor del Sindicato de Iniciativas y las perspectivas para un futuro próximo. El trabajo es pobre, vacío y sin color. Relaciona las rutas turisticas y los lugares pintorescos de Vizcaya. Dedica sendos apartados a la Cueva de Santimañe, Cementerio de Arguineta, Iglesia de Santa Maria de Galdacano, Basilica catedralicia de Santiago, Santa Maria de Lequeitio, la cruz de Crutziaga de Durango, San Miguel de Zumechaga, Colegiata de Zenarruza, Castillo de Muñatones y Museo de Erzilla. Para Calle Iturrino, el Arbol de Guernica y la Casa de Juntas se han escapado del suelo turistico de Vizcaya. Esta, a los efectos turisticos, no constituye unidad geografica, historica, artistica, linguistica, cultural y étnica con el resto del Pais Vasco; el folclore vasco -concretamente el vizcaino- no existe como elemento digno de mención.

Los transportes por carretera

Se concibe con dificultad algo más disparatado y ridiculo. Y esta es la literatura oficial. Porque, la ponencia en cuestión ha sido ~~aceptada y~~ editada por el Consejo Economico Sindical, como expresión de lo que el régimen piensa, quiere y gesta. En ese desgraciado parto, ~~literario,~~ no hay una sola mención del estado lamentable de las carreteras, por las cuales se hace el turismo, y que presentan al regimen ante los turistas.

Carreteras y turismo están afectas en el Estatuto Vasco a la soberanía del pais. El día en que aquel vuelva a estar en vigor, carreteras y turismo se encontrarán. Hasta entonces tenemos que aguantar aquellas en situación vergonzosa y este regido por el pobre y menguado criterio de quien al presentar al mundo lo bello, pintoresco, artistico y peculiar de Vizcaya, se olvida del roble de Guernica, de la Casa de Juntas, del euskera, del ezpatadantza, del solar de Bolivar, de la Virgen de Begoña y hasta de la existencia del pueblo vasco.

Koldo Guereca

Bilbao Agosto 1956

Servicio 1

DELEGACION PROVINCIAL DE SINDICATOS

VIZCAYA

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL

Ponencia: TRANSPORTES POR CARRETERA

Ponentes:
D. JULIAN GRACIA
D. JUAN GURTUBAY SOLAGUREN

Bilbao, 1956

CONCLUSIONES PROVISIONALES

Sin entrar en consideraciones sobre el sentido y alcance que el transporte tiene en todo proceso industrial y comercial en que se refunde la economía, y la esencial misión que tanto en la producción como en la circulación de la riqueza desarrolla, pasamos a tratar los problemas más palpitantes que acucian al TRANSPORTE POR CARRETERA y que en síntesis son los siguientes:

I) LEY Y REGLAMENTO SOBRE ORDENACION DEL TRANSPORTE POR CARRETERA.

Vieron la luz como secuela de la creciente vitalidad que el transporte por carretera ha alcanzado en la economía nacional y en aras de que la iniciativa privada, de sensibilidad superior a la estatal, revelare las corrientes de tráfico.

No es menester realizar su estudio casuístico, baste decir que el acierto de los mismos ha sido rotundo y total y que sus preceptos logran un estable equilibrio entre los intereses de los usuarios y los concesionarios de los servicios.

Ahora bien, aunque era lógico esperar que a raíz de la promulgación del Reglamento de 9-12-1949 y Ley de Coordinación y subsiguiente Reglamento de 16-12-1949, se llevara a cabo una paulatina y gradual aplicación de mentadas normas ordenadoras, no ha sucedido así, y por lo que se refiere al tranporte de mercancías la aplicación reglamentaria ha quedado reducida a la imposición de aquellos preceptos que llevan anejo un pago:

Presentación de proyectos de líneas Regulares (gastos del proyecto y de la información pública); Obtención de Targetas de transportes; constitución de finanzas para Agencias de Transportes; pago del canon de coincidencia; etc., mientras que todas aquellas normas determinantes del contenido funcional de los servicios y que conducen directamente a la normalización del transporte por carretera se echan en el olvido, y así nos encontramos con que:

1.º—No se ha otorgado ninguna concesión de servicios regulares.

2.º—No ha salido a concurso ninguna linea de servicios regulares.

3.º—No se respetan las disposiciones reglamentarias sobre régimen de autorizaciones para servicios públicos Discrecionales, Regulares, Propios y Complementarios de industria, y así nos hallamos: con que los discrecionales transportan carga fraccionada con tarjetas para cargas completas o invaden las rutas de los regulares concediéndoseles por la Superioridad tarjetas para carga fraccionada en itinerarios debidamente atendidos por los regulares; los de radio de acción local y comarcal circulan fuera de su circunscripción; algunos regulares (tarjetas M. R.) realizan transportes en poblaciones para las que no están autorizados, aprovechando su paso por ellas; las agencias de transportes se sirven de servicios discrecionales para transportar mercancía fraccionada; los vehículos de servicio propios y complementarios contratan y realizan el transporte de mercancías que corresponde a los concesionarios de servicios públicos; funcionan agencias clandestinas y no legalizadas; existe una red de

pseudo-comisionistas que aprovechando los viajes de regreso de vehículos ofrecen mercancías a precios de porte que son simple cobertura de gastos de regreso, etc.

Y todo esto sucede, unas veces, por no haber un servicio eficiente de vigilancia en la carretera y otras porque al no tener las disposiciones legales comentadas aplicación práctica, las denuncias quedan sin efecto o las sanciones son tan irrisorias, cuando se imponen, que su mismo contenido invita a la reiterancia en la infracción, dándose el caso poco edificante para los intereses patrios de que difieren radicalmente en sus normas de actuación las distintas Jefaturas Provinciales de Obras Públicas.

4.º—Existe de hecho una caótica competencia de tarifas SIN LIMITACION MINIMA, que perjudica directamente la industria del transporte y todo por no haber establecido el Ministerio de Obras Públicas las tarifas MAXIMA y MINIMA a que alude el art. 68 del Reglamento.

5.º—Las tarjetas de transporte M. R. se conceden sin criterio uniforme y con transgresión de los requisitos ineludibles que el peticionario debe reunir.

Y así podríamos extendernos en consideraciones mil que pusieran en evidencia la falta de equidad de la situación presente y el peligro de desarticulación del transporte, como resultado de este estado de anarquía funcional y económica, consecuencia, tan sólo, de la falta de aplicación de las disposiciones legales sobre la materia.

CONCLUSIONES:

1.ª—Que las empresas de transportes por carretera desean cumplir con eficiencia el cometido que la economía nacional les señala, evitando competencias perjudiciales que atentan contra la economía general de los transportes y dirigiendo sus fines a explotaciones racionales y perfectamente ordenadas en las que se correspondan los derechos y deberes en la esfera de las mutuas contraprestaciones.

2.ª—Que la indeterminación de derechos y la inestabilidad funcional, económica y administrativa de las empresas concesionarias de Transportes por carretera, ha creado una situación anárquica y caótica que va adquiriendo peligrosamente el carácter de mal endémico, en perjuicio de todo proceso económico.

3.ª—Que los problemas del transporte por carretera que afectan a la ingente suma de unos 700.000 productores, requieren con carácter perentorio completa y cumplida solución para lo cual es preciso que sin pérdida de tiempo, se apliquen en su integridad la Ley y Reglamento de Ordenación de los transportes por carretera y disposiciones concordantes y complementarias, dando estabilidad a los servicios públicos, tanto desde el punto de vista administrativo como funcional, jurídico y económico.

II) MATERIAL MOVIL:

Todas las autorizaciones y concesiones de líneas de transportes por carretera, tienen la consideración de SERVICIOS PUBLICOS.

Se entiende por servicio público: «El servicio técnico prestado al público de un manera regular y continua para la satisfacción de una necesidad pública».

Las concesiones de transportes por carretera, al igual que toda concesión administrativa, gira en torno a la necesidad del servicio, para lo que la Administración crea unas normas reglamentarias relativas a la organización y funcionamiento del servicio en pro de la comunidad, tendente a que el mismo se explote con regularidad y continuidad.

Lógico es que, consecuente con el alto fin que cumple el servicio público, el Estado garantice al concesionario, en aras del bien común, el que el servicio pueda disponer de los elementos materiales imprescindibles para la explotación adecuada y racional del mismo.

En el transporte por carretera el elemento material básico, es el material móvil. Por ello creemos que en contraprestación a las obligaciones que la concesión impone, las empresas de transportes han de gozar de derechos prevalentes en todo lo que concierne a la adquisición del material necesario para su explotación; ya que ésta es la única forma de que la necesidad pública, elemento final del servicio público, quede satisfecha.

Por tal causa y poniendo término a favoritismos inconsecuentes, es indispensable que en la adjudicación y distribución de vehículos, los industriales consecionarios de servicios públicos no se vean postergados, como lo están en la actualidad, a peticionarios de servicios particulares o complementarios de industrias o explotaciones comerciales, que consiguen con facilidad vehículos eficientes a precios sumamente asequibles y con los que a posteriori se hace incluso competencia ilícita a los concesionarios de servicios públicos. Y mientras se contribuye a tales irregularidades, las empresas concesionarias de transportes por carretera se ven forzadas a desenvolver sus actividades con material cuya notoria antigüedad y desgaste son patentes, lo que representa una rémora para el transporte e influye de manera evidente en detrimento de la economía nacional y del bien general; a la par que tales deficiencias de orden técnico son, las más de las veces, causa directa de accidentes de tráfico.

CONCLUSIONES:

Se debe conceder un trato preferente en el suministro de material móvil de importación a los concesionarios de servicios públicos de transporte por carretera, al objeto de que la necesidad pública pueda ser satisfecha adecuadamente y de forma regular, continua y con garantías de seguridad.

A tal fin sería conveniente que los organismos sindicales y de Obras Públicas tuvieran intervención directa de la adjudicación de vehículos, al efecto de que los mismos se destinaran preferentemente a cubrir necesidades perentorias y no ficticias.

III) CONTINGENCIACION DE VEHICULOS Y LIMITACION DE EMPRESAS.

Una de las finalidades alcanzada por el transporte por carretera ha sido: determinar las corrientes de tráfico y satisfacer cumplidamente tales necesidades.

Conseguida esta meta esencial del mismo, se hace preciso extender el control a los vehículos dedicados al trans-

porte por carretera al objeto de lograr una más racional explotación de los servicios, impidiendo una desmesurada atomización del tráfico producto de competencia perjudiciales que atentan contra costos normales.

Por ende y en pro de explotaciones mejor ordenadas por ferrocarril y carretera y, así bien, de los usuarios en general, se hace preciso poner un límite a la expansión cuantitativa de vehículos, a fin de evitar el envilecimiento y colapso de la industria del transporte. A tal efecto, y en tanto se determinen contingentes definitivos, se hace precisa la suspensión provisional de la expedición de nuevas tarjetas de transportes, en la generalidad de los servicios, e igualmente de la admisión de solicitudes para las mismas. Si bien tales suspensiones no serán óbice para atender a cuantas necesidades se presenten concernientes a la renovación de material móvil y a las demandas fundadas de ampliación e intensificación de servicios.

La contingenciación de vehículos más depurada es, la que tienda a una limitación ponderada del número de EMPRESAS dedicadas al transporte porque ello contribuiría a su ordenación más eficaz. Ahora bien, tal limitación de empresas no ha de afectar al bienestar común ni a la producción de vehículos; para lo cual, en cuanto el interés público demandare la ampliación e intensificación de servicios, las empresas deben quedar facultadas para incrementar su material móvil. Y si las empresas no atendieran a las necesidades públicas, sería llegado el momento de dar entrada en el transporte a nuevos industriales.

Son muchos los factores que abogan por esta solución, y entre ellos, uno de los más poderosos estriba en que siguiendo el sistema de limitación de empresas se salvaría el escollo representado por la situación angustiosa en que se ve sumido el transporte por carretera ante la facilidad de convertirse en transportista todo aquel que adquiera un vehículo, lo que genera la invasión de la carretera por industriales ocasionales, sin la adecuada preparación y solvencia, es amortizar su camión, las más de las veces comprado con facilidades de pago, y que apremiados por las circunstancias se prestan a competencias ruinosas para la economía del transporte.

CONCLUSIONES:

1.ª—Estimamos conveniente se proceda a una contingenciación de vehículos, a cuyo objeto se debe dejar en suspenso la expedición de nuevas tarjetas de transportes y, así bien, la admisión de solicitudes para las mismas.

2.ª—Tal contingenciación puede llevarse a término, sin perjuicio de la renovación del material móvil afecto a los servicios públicos.

El material móvil sustituído podría ser destinado a servicios públicos de radio de acción más limitados.

3.ª—Se adopte como sistema más eficaz de contigenciación, el de limitación de empresas de transportes, respetando, mientras llegan los concursos, las actuales y dando entrada tan sólo a nuevos industriales cuando las empresas existentes no satisfagan cumplidamente las necesidades por la comunidad sentidas.

4.ª—La contingenciación de vehículos no debe afectar a aquellas empresas legalmente establecidas en la actualidad que acrediten debidamente la necesidad insoslayable de incrementar unidades de tráfico al objeto de ampliar o intensificar servicios.

IV) LOS PARQUES OFICIALES DE AUTOMOVILES Y LA COMPETENCIA A LOS SERVICIOS.

Tanto los servicios públicos de mercancías como de viajeros son objeto de una abusiva y perjudicial competencia por parte de los vehículos adscritos a los Parques Oficiales y concretamente a los Parques Móviles Ministeriales, a la Comisaría de Abastecimientos y Transportes (C. A. T.), a Auto Transportes Españoles S. A. (A. T. E. S. A.) etc., que sustraen a las empresasa concesionarias de servicios públicos el tráfico privativo de éstas.

La creación de los Parques Oficiales y su dedicación al transporte en general, tuvo como causa una realidad económica y una carencia de medios técnicos y materiales excepcionales; circustancias que de ha tiempo fueron superadas a virtud de servicios públicos que satisfacen adecuadamente las necesidades públicas.

Como tal competencia representa una desnaturalización evidente de la finalidad funcional de meritados Parques Oficiales y al mismo tiempo desequilibra peligrosamente el desenvolvimiento industrial de las empresas concesionarias de servicios públicos, sujetas a una fuerte presión tributaria, urge poner fín a tales anomalías, limitando la actividad de los Parques Oficiales a su cometido específico y como secuela declara ser de la exclusiva competencia de las Empresas concesionarias el satisfacer la necesidad de la comunidad.

CONCLUSIONES:

1.ª— Que la actividad de transporte de los Parques Oficiales y demás entidades afines o derivadas, quede reducida a satisfacer las necesidades propias de los organismos estatales a que están adscritos y que por tanto quede prohibida la utilización de los vehículos afectos a tales Parques oficiales y concretamente a los Parques Móviles Ministeriales (P. M. M.), Comisarías de Abastecimientos y Transportes (C. A. T.), Auto Transportes Españoles Sociedad Anónima (A. T. E. S. A.), etc., para realizar transportes que son de la competencia funcional de las empresas concesionarias de servicios públicos, al cubrir éstas directa y eficazmente todas las necesidades públicas.

2.ª—Que los vehículos excedentes de los Parques oficiales, al prohibírseles el transporte general, deben ser adjudicados a los industriales concesionarios de servicios públicos.

V.—UNIFICACION DE IMPUESTOS Y LA NECESIDAD DE REFUNDIRLOS EN EL PRECIO DEL CARBURANTE (GAS-OIL).

La conveniencia de simplificar el mecanismo fiscal en beneficio del contribuyente facilitando al mismo tiempo la labor inspectora, fué la causa y razón de la unificación de impuestos en el transporte.

Ahora bien, tal unificación de impuestos, aunque hizo desaparecer farragosas y complicadas liquidaciones que originaban el consiguiente trastorno a las empresas, dejó sin embargo pendiente un gran problema al que es menester poner fin en bien del contribuyente y del fisco.

En la unificación de impuestos subsistieron las mismas formas de exacción y en ello creemos está el defecto del sistema.

Se crearon unos conciertos que aun cuando en un principio tenían el carácter de irrevisables, salvo falsedad en las bases declaradas, dieron y dan lugar a una serie de actas levantadas por la Inspección de Hacienda que amenazan seriamente a la economía de las empresas al determinarse el impuesto sobre bases que no se ajustan a la realidad y sobre las cuales se aplica un elevado tipo de imposición.

De idéntica forma y si consideramos las otras formas de exacción, nos encontramos con semejantes imponderables; y a través de cualquiera de dichos sistemas, siempre con la lucha incesante entre la inspección y el contribuyente, dando paso unas veces al abuso del derecho y otras a una defraudación del impuesto.

Los tributos son justos cuando son ponderados y cuando son equitativos y creemos que el camino a recorrer en todo sistema tributario es el que por directriz tiene tales normas.

Los inconvenientes anteriormente expuestos han sido superados, en parte, en los vehículos accionados por *gasolina*, al haber sido refundidos los impuestos en el precio de la misma. Si bien esa refundición ha sido parcial al quedarse al margen algún concepto como patentes, el tan arbitrario canon de coincidencia, etc.

Ante la pauta señalada por tal medida, reiteramos la conveniencia de que de igual manera se *refundan todos los impuestos en el precio del gas-oil*, única forma de que la alta finalidad del impuesto se diluya sobre el contribuyente conforme principios tributarios justos.

Con la implantación de tal sistema, se lograría:

a) Que el tributo recayera sobre el consumo real.

b) Que el transporte respetara las tarifas que representan los costos normales, y en su consecuencia se pusiera fin a competencias lesivas al interés de la colectividad.

c) La regularización de la industria del transporte al igualar a todos en el aspecto fiscal.

d) La supresión del abuso del derecho y de la defraudación, por parte de la inspección y del contribuyente, respectivamente.

e) La creación de una nueva fuente de divisas, al someterse a los vehículos extranjeros (que hasta ahora sólo pagan los accionados por gasolina) a un principio de reciprocidad, cobrándoles en sus recorridos por España los impuestos pertinentes al transporte, refundidos en el precio del gas-oil que consumiesen.

f) Evitar que los coches turismo españoles y algunas marcas extranjeras se sustraigan al pago de los impuestos refundidos que grava la gasolina adaptando sus motores al consumo de gas-oil.

g) Incrementar los ingresos a la Hacienda Pública.

Frente a estas notorias ventajas se pretende redargüir diversos inconvenientes en un deseo exclusivo de desenfocar el problema y ellos se condensan en:

1.º—Se aduce que la industria, la agricultura y la pesca de bajura emplean también gas-oil y no pueden ser sujetos al pago de tales impuestos.

En principio, conformes. Pero los mismos inconvenientes existían con la gasolina y se vencieron. Retrotraigámonos, pues, a aquellas circunstancias y veremos que la

aplicación de la refundición de impuestos a la gasolina, a fines del transporte, nos da la solución ajustada y ella es: Créense compensaciones, exenciones o limitaciones, tal y cual se crearon con la gasolina.

2.º—Se arguye también que la defraudación se hace factible al poderse crear derivaciones de consumos de gas-oil asignados a la industria, a la agricultura y a la pesca de bajura, hacia el transporte.

Conformes también. Pero de igual manera está estudiada esta contingencia en la gasolina y existen a este respecto disposiciones que abortan el peligro. Y si surgieran algunas irregularidades, para estos supuestos tenemos la inspección de las entidades exentas o favorecidas y todo estribaría en aplicar un sistema eficiente de multas y sanciones a los desaprensivos.

CONCLUSIONES

Se impone la unificación absoluta de los impuestos del transporte por carretera y el refundir los mismos en el precio del carburante y concretamente del gas-oil, tal y como viene haciéndose con la gasolina, al objeto de que el tributo se detraiga con equidad y sea correlativo al consumo.

VI—CANON DE COINCIDENCIA.

A través de la Ley de Coordinación de los Transportes Mecánicos por Carretera de 27-XII-1947, y su Reglamento de 16-XII-1949, se crearon una serie de privilegios desmesurados para el ferrocarril al objeto de reducir al transporte mecánico por carretera a una función meramente complementaria de la red y ramificaciones ferroviarias ya establecidas, y tales medidas están creando una grave crisis al transporte por carretera, sin ventaja alguna para la economía nacional.

La realidad económica no apoya ese criterio diferenciador y antes bien creemos que corrobora su pugna con el bien común.

El transporte, como servicio público, tiene como misión la satisfacción de necesidades públicas y es preciso se satisfagan en perfecto equilibrio económico entre concesionarios y usuarios.

El transporte en general debe tender al beneficio de la colectividad y para ello precisa hallar sus índices de costo más reducidos para el tráfico.

El transporte no lleva consigo su propio fin sino que es ante todo una necesidad y como tal tiene naturaleza específicamente económica y en cuanto corriente de circulación de una riqueza busca un mercado de expansión atrayente de una producción en provecho de los consumidores.

De ahí que no pueda admitirse discriminación de sistemas, preferencia ni subordinación de una modalidad de transporte sobre otra, gravando el transporte por carretera en beneficio del ferroviario, encareciendo artificiosamente el primero sin solucionar los problemas complejos del segundo; porque ello estaría en pugna con la realidad objetiva del transporte y con la naturaleza económica del mismo.

Sin embargo, la situación reglamentaria es muy otra, y en el deseo de llegar a una contracción de corrientes de tráfico de la carretera y dirigirlas hacia el ferrocarril, se ha concedido a éstos una serie de reiteradas prebendas, mientras que a los servicios por carretera se les grava desconsideradamente, incluso con impuestos que revierten directamente al ferrocarril, cual el *canon de coincidencia*. Tales medidas, por antieconómicas, son perjudiciales.

Los ferrocarriles, y así bien la RENFE, adoptan un sistema de empresa industrial, y consecuentes con ese derecho es misión de ellos subvenir al capítulo de gastos en toda su amplitud con el capítulo de ingresos de su explotación.

El quid del problema deficitario intenta enfocarlo el ferrocarril a través de lo que llama la competencia por la carretera, pero ello es ilusorio. Porque el transporte por carretera es una necesidad que el progreso impone a los pueblos y no un capricho de un grupo de industriales. Y si la cuestión la llevamos a este terreno, nosotros nos preguntamos: ¿Cómo y por qué el ferrocarril centra el problema tan sólo en el tráfico por carretera, cuándo las líneas aéreas y los coches-turismo van absorbiendo rápidamente el tráfico de viajeros en cualquier modalidad de distancias?

Seamos objetivos y reconozcamos que mientras el transporte por carretera cumple su misión adaptándose técnica, económica y administrativamente a las exigencias del momento y a la realidad práctica del tráfico, el ferrocarril, que no cesa de obtener exenciones fiscales de todo orden (Aduanas, derechos reales, emisión de títulos, impuestos, usos y consumos, etc.), nada intenta para poner remedio a sus dolencias endémicas y pretende desconocer la causa inmediata de su desequilibrio, que en líneas generales es la siguiente:

Desproporcionados gastos de explotación.

Desmesurados cuadros directivos y burocracia.

Deficiencias de organización.

Falta de eficacia de sus servicios y ausencia de comodidad para el público.

Detracción de sumas ingentes para atender reclamaciones por pérdida y averías de mercancías.

Abundancia de pases gratuitos, mientras encarece de manera notable el coste de los servicios, incrementando constantemente sus tarifas, etc.

Y si a todo esto unimos el problema técnico y los supuestos necesarios para la modernización ferroviaria, tenemos que llegar a la conclusión de que la vitalización del sistema ferroviario no está en violentar el transporte por carretera, sino en mejorar la explotación dotando al ferrocarril de una eficacia y dinamismo del que hoy carece. Puesto que cualquier otra solución sólo conducirá a disgregar y disolver una actividad que satisface a la perfección la necesidad pública que se le ha asignado y que representa un medio poderoso de prosperidad económica y una potencia laboral digna de estima, sin conseguirse dar pujanza al otro sistema cuyas cuestiones inherentes a su organización, bastan por sí solas para transformarlo en anacrónico e inoperante.

La coordinación, para ser equitativa y eficaz, exige un sometimiento a todos los sistemas a unos mismos gravámenes estatales y fiscales, pues su única razón de ser es el interés y bienestar de la colectividad.

Igualmente y ante la inestabilidad del argumento basado en el encauzamiento de tráficos hacia el ferrocarril, se aduce que el canon de coincidencia se ha creado para amortiguar el déficit de los sistemas ferroviarios. Incierto; y ello se corrobora por el hecho de que los ingresos del indicado impuesto se distribuyen tanto a las empresas ferroviarias deficitarias como a aquellas otras que devengan saneados dividendos sus acciones.

Por todo lo expuesto, consideramos que el canon de coincidencia no encauza el transporte hacia fines económicos ni coordinados, sino que sólo sirve para que el ferrocarril arrastre su lastre en general, y no se preocupe de poner remedio a defectos endémicos, y mientras tanto, aunque no se desvíe el tráfico hacia líneas férreas, se encarezca el transporte por carretera en perjuicio directo del público y se someta a estos servicios a servir de fuente de detracción de todos los gastos presupuestarios inherentes al transporte terrestre y a coadyuvar, además, a los gastos generales de la nación. Y mientras tanto el transporte por carretera se ve obligado a debatirse con una grave crisis que, siguiendo los actuales principios, privará a la colectividad de la manifestación más pujante, progresiva y perfecta con que se puede satisfacer la necesidad pública y que creará un problema social que afectará a la cifra de cerca 700.000 productores.

La arbitrariedad que el impuesto comentado supone se infiere, así bien, de que mientras de la fuente de ingresos de los impuestos del transporte por carretera se detrae la suma de unos 500 millones de pesetas anuales por el concepto de canon de coincidencia, las carreteras españolas se disgregan por falta de medios ceonómicos con que conservarlas y modernizarlas y, por si fuera poco, nos encontramos con que la RENFE empieza a realizar servicios de puerta a puerta por autotren o despachos centrales, encaminados a arrebatar ciertos tráficos de detalle (paquetería) típico y tradicional de las empresas y agencias de transportes por carretera.

Es necesario poner urgente remedio a esta situación anómala en que se ha colocado a meritados sistemas de transportes, y si se redarguye que es menester evitar la extinción de un servicio, sean corregidos sus defectos, y si aún persiste el déficit, sea la nación entera quien contribuya a su sostenimiento y no se pretenda que el transporte por carretera sea la panacea a costa de la cual se cubran las necesidades del ferrocarril.

CONCLUSIONES

1.ª—Creemos se hace necesaria una revisión legislativa en materia de coordinación de transportes terrestres en la que se tenga en cuenta los complejos problemas internos y generales del ferrocarril y carretera, y que encauce a ambos sistemas a explotaciones racionales y eficientes en aras del bien común y en armonía con las directrices que impone el progreso.

2.ª—En tal coordinación se tenga prevalentemente en consideración la naturaleza eminentemente económica del transporte (precios más bajos con arreglo a tarifas normales) y por ende se reconozca la necesidad insoslayable de aquellos sistemas que ofrezcan condiciones de conducción más económicas y más adecuadas a la naturaleza de la actividad a ejercitar, en íntima conjugación con los

factores de seguridad, velocidad, facilidad de evacuación, potencialidad industrial, comercial y de producción de regiones y comarcas, eficacia, densidad de transportes, etcétera.

3.ª—Se determinen las zonas de preferencia para los usuarios dentro de los dos sistemas al objeto de una coordinación de los servicios a una más perfecta satisfacción de las necesidades públicas y en provecho de los superiores intereses de la economía nacional. Para lo cual es requisito esencial que todos los modos de transporte terrestre sean referidos al mismo punto de partida en cuanto a cargas estatales y fiscales.

4.ª—Se suprima el canon de coincidencia por su alcance genuinamente antieconómico, al encarecer el transporte y, como secuela, la producción; por su falta de contenido real, ya que el mismo ni ha evitado la expansión del transporte por carretera ni ha encauzado el tráfico hacia las líneas férreas, y porque la existencia del mismo no se apoya en principios de equidad y justicia.

5.ª—Que cada modo de transporte debe subvenir a sus necesidades propias y que las medidas consistentes en hacer obstrucción sistemática al progresivo y ventajoso desarrollo de modernos sistemas de transportes son perjudiciales para el bien común.

VII.—CARRETERAS.

Es inconcuso que el problema planteado por las carreteras en España, y así bien Vizcaya, es uno de los más importantes para la economía patria, habida cuenta del progresivo aumento del tráfico debido a la pujanza, cada vez más acentuada, que está adquiriendo el transporte por carretera, en todas sus manifestaciones.

El problema de las carreteras en general es grave, y se acentúa mucho más debido a dos factores: incremento en razón geométrica de la circulación y no destinarse anualmente en los presupuestos estatales las cantidades adecuadas para subvenir a los gastos que el entretenimiento, mejora y conservación de las carreteras impone.

Sabemos que este problema está supeditado al de la capacidad económica nacional, pero son tantos y tan complejos los factores con él enlazados, que consideramos que su solución beneficiaría incluso de manera directa al erario público.

Respecto a la Economía Nacional:

a) El transporte persigue un fin económico en provecho de la industria, del comercio y del ciudadano en general y particular.

Pero el cumplimiento de tal fin sólo es posible:

1.º—Haciendo que los vehículos empleados realicen velocidades comerciales, pues sólo así soportarán una carga menor de gastos proporcionales al tiempo: salarios, impuestos, seguros, interés del capital empleado, etc.

2.º—Evitando los gastos de accesorios y neumáticos, que aumentan considerablemente en carreteras deficientes.

3.ª—Reduciendo al mínimo los gastos de entretenimiento y amortización de material móvil que están en relación directa con el estado de las carreteras, y respecto a los cuales nos lo dice GROOTE, la experiencia ha demostrado un aumento del cien por ciento de los gastos de entrete-

nimiento mecánico y del cincuenta por ciento de los gastos de revisión general, en el caso de que los vehículos deban recorrer carreteras deterioradas.

4.º—Reduciendo el consumo de carburantes y lubrificantes, para lo que es necesario que las carreteras estén en perfectas condiciones.

En los modernos estudios de ingeniería de tránsito se llega a la conclusión de que el realizar el transporte por rutas en condiciones debidas de pavimento y trazado supone una economía de *un veinte por ciento* sobre el precio que supondría el realizarlo por rutas no adecuadas.

b) El mal estado de las carreteras supone e impone la inversión de *divisas* que desnivelan la balanza de pagos de nuestro comercio exterior.

Ello es consecuencia obligada del gasto y consumo innecesarios que la industria del transporte tiene que soportar y que se invierten en cubiertas, lubrificantes, combustibles, vehículos y accesorios; conceptos que en su mayoría es preciso importar.

Y estando la Hacienda Pública compelida, al objeto de restaurar la economía nacional, a seguir rígidas normas de austeridad y autarquía, nos parece acertado traer a colación la frase del Ministro de Obras Públicas de Italia, quien al ser fustigado por la oposición parlamentaria a causa de las ingentes sumas gastadas en la reparación de carreteras, estando el país arruinado y con graves problemas que resolver, contestó: «Italia está tan pobre y tan arruinada, que no puede permitirse ese mínimo lujo de tener unas carreteras en malas condiciones».

c) El carecer de una red eficiente y cuidada de carreteras, hace que permanezcan ignoradas e inasequibles para el turismo regiones y comarcas maravillosas de nuestra patria, al mismo tiempo que a la larga se contrae el turismo por las regiones visitadas ante el peligro que para la seguridad personal del turista representa unas rutas desdichadas y la existencia de otros países con carreteras celosamente cuidadas.

Y esa limitación y contracción del turismo origina la pérdida de una valiosa fuente de ingresos constituída por divisas.

Respecto a la seguridad social:

El automóvil ha dejado de ser un objeto de lujo para transformarse en un instrumento indispensable para el ejercicio de las actiivdades humanas.

La motorización en todos los países se impone, y España, en su caminar por la vereda del progreso, empieza a incrementar en progresión constante su potencia automovilística.

En el momento actual son ya más de 300.000 los vehículos de motor que circulan por carretera, cuyo crecimiento, en razón a un 12 % en progresión geométrica, hace que cada cinco o seis años se duplique el tránsito existente.

Y tal incremento automovilista no es producto del capricho, sino medio necesario tendente a alcanzar el fin que supone un más perfecto estado de bienestar de la comunidad, acortando distancias, aumentado la actividad humana, incrementando la pujanza del comercio y de la industria, etc.

Ahora bien; en perfecta correlación con tal necesidad surge el gran peligro que los *accidentes de tráfico* entrañan, y así vemos que mientras la Medicina lucha con éxi-

to contra los estados morbosos, va pasando al primer plano en las estadísticas de mortalidad de los países modernos las víctimas por accidentes de carretera.

Como causa de tan apremiante y aterrador problema se hace hincapié tan sólo en la «imprudencia temeraria» de los conductores producto de la excesiva velocidad; pero no debemos desconocer que si la razón fundamental del vehículo a motor es la de aportar su concurso al bienestar social, acortando distancias, no vamos a pretender que ese bienestar se vea amenazado por los peligros que de la velocidad derivan, pero tampoco podemos exigir que la función del vehículo a motor quede subsumida a unir los puntos geográficos de España a velocidades de antiguas diligencias.

Es necesario compaginar los problemas de conducción, con los de señalización y con los de *carreteras*, poniendo éstas en perfecto estado y dando entrada en lo posible a las autopistas, evitando los múltiples inconvenientes de las carreteras actuales, cuales: heterogeneidad de las sucesivas calzadas en itinerarios largos, saturación de circulación de ciertos tramos, visibilidades deficientes, supresión de pasos a nivel, heterogeneidad del tráfico rodado, travesía de núcleos urbanos, etc.

El ritmo acelerado de la industria del automóvil y las víctimas por accidentes que la circulación ocasiona, imponen la iniciación de la empresa, pues no en vano los accidentes de tráfico son el azote del siglo. Ahí tenemos un país conservador y prudente como Gran Bretaña, con cerca de 268.000 accidentes en el año 1954; Francia, con cerca 180.000; Italia, con 126.000, etc. En Estados Unidos, durante el mismo año 1954, hubo más víctimas por accidentes de automóvil que las que ocasionó toda la campaña de Corea. En España, el coeficiente de accidentes en proporción al tráfico es aún notoriamente superior a la de los citados países extranjeros.

La disminución de accidentes de la circulación tiene tal importancia social y humana, que no permite sean consideradas sus soluciones a la ligera, máxime cuando según estadísticas modernas internacionales, el número de accidentes de tráfico el año 1954 se había cuadruplicado con relación a la cifra que se registraba con anterioridad a la segunda guerra mundial.

Para paliar este grave peligro que la motorización engendra, se hace necesario atender debida y urgentemente a las carreteras, máxime siendo factible, cual es, solventar el problema de las mismas *si se considera objetivamente la PUJANZA Y CONTRIBUCION DEL TRANSPORTE POR CARRETERA A LA RIQUEZA NACIONAL.*

En el momento actual, cual hemos dicho, el número de vehículos con motor que circulan en España es de más de 300.000, con un incremento progresivo que duplica su número cada cinco o seis años.

De tales vehículos, cerca de 100.000 ómnibus y camiones están afectos al transporte de viajeros y mercancía, con un contingente de unos 700.000 productores, incluyendo los servicios accesorios.

El valor actual del tránsito automóvil, aplicando a los estudios estadísticos del kilometraje recorrido por cada clase de vehículos, el valor kilométrico de los transportes por carretera es, en España, de MAS DE VEINTE MIL MILLONES DE PESETAS por año, de los doscientos sesenta mil millones de pesetas anuales que representa apro-

ximadamente la riqueza nacional, es decir, constituye el ocho por ciento de la misma.

El hecho de disponer el tráfico rodado de rutas en perfectas condiciones equivaldría, cual exponíamos, a una economía del veinte por ciento sobre los veinte mil millones de pesetas que representa el valor del tránsito automóvil, esto es, de CUATRO MIL MILLONES DE PESETAS cada año.

Pues bien, la red de carreteras españolas es de unos 73.000 kilómetros, de los que están en condiciones deplorables más de 63.000 (correspondiendo los 11.000 restantes a las radiales y periféricas atendidas por un plan limitado de modernización). Para llevar a cabo un PLAN GENERAL DE MODERNIZACION, según declaración del Ilmo. Sr. Director General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera, sería necesaria la inversión de SIETE MIL DOSCIENTOS CINCUENTA MILLONES DE PESETAS, que podría realizarse en un plan quinquenal a razón de MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA MILLONES anuales.

Frente a estas necesidades, las consignaciones anuales presupuestarias, son irrisorias: el año 1955, 493 millones de pesetas, y el año 1956, 750 millones. Y mientras tanto, las empresas concesionarias de servicios públicos de transportes por carretera se ven obligadas a subvenir a los gastos de los ferrocarriles (deficitarios o no), con la respetable suma de unos 500 millones de pesetas anuales en concepto de Canon de Coincidencia.

Se comprende que ante este estado de cosas las carreteras, cada año, se distancien más de las condiciones que deberían reunir para atender adecuadamente las necesidades del transporte, y a todo esto la Hacienda Publica percibe:

A) Por impuestos directos del transporte por carretera (por los recorridos de los vehículos en ruta, haciendo abstracción de los recorridos por el interior de las poblacines) cerca de TRES MIL QUINIENTOS MILLONES DE PESETAS por los conceptos de cubiertas, carburantes, usos y consumos, CANON DE COINCIDENCIA, fondo de retorno, impuestos de lujo, aduanas, etc.

B) Por impuestos indirectos de servicios vinculados al transporte por carretera: estaciones de repuestos, talleres, garajes, casas vendedoras de vehículos, estaciones de aprovisionamiento, turismo, etc., aproximadamente otros TRES MIL QUINIENTOS MILLONES.

De donde se infiere *que contribuyendo* cual contribuye el transporte por carretera de manera tan acusada a la Hacienda Pública *y estando en relación proporcionada esos GASTOS NECESARIOS con la capacidad económica de la fuente de detracción de los ingresos*, es preciso: poner las carreteras españolas en perfectas condiciones, destinando anualmente la cantidad adecuada a tal fin. Y ello no sólo como necesidad social, sino también como principio de justicia distributiva; y así bien, por conveniencia económica, al objeto de poner coto a ese gasto innecesario de cerca de cuatro mil millones de pesetas anuales que desnivelan nuestra balanza de comercio exterior, al transformarse, en su mayor parte, en divisas.

Y verificado el PLAN GENERAL DE MODERNIZACION DE CARRETERAS, se debe emprender un urgente *PLAN DE CONSTRUCCION DE AUTOPISTAS*, único medio que puede servir de especie de «válvula de seguridad» respecto a los «accidentes de tráfico» y a la congestión de

las carreteras, al absorber y encauzar la circulación en condiciones óptimas, con sus dos nuevos factores decisivos: mayor potencia de arrastre de los vehículos y crecimiento constante de velocidad; al disponer tales nuevas rutas, entre otras ventajas, de firmes anchos, bandas de circulación múltiples, grandes radios de curvatura, visibilidad amplia, cruces fuera de nivel, perfecto establecimiento de enlaces, homogeneidad en el tráfico, posibilidad de alcanzar mayores velocidades con reducción del peligro de accidentes, etc.

Para este fin se impone el estudio oficioso de una red de autopistas con todos los problemas inherentes a su reglamentación y financiación, y mientras tanto, se vayan creando las pertinentes servidumbres públicas e imponiendo las limitaciones debidas a las zones afectadas.

Para conseguir tales metas sería conveniente liberar al transporte por carreteras de aquellos impuestos que se destinan a enjugar o engrosar el déficit o ganacias de empresas de otros sistemas de transporte terrestre (CANON DE COINCIDENCIA), y siguiendo directrices de los últimos Congresos Internacionales de carreteras, crear, dentro del capítulo de impuestos de transportes, un epígrafe o concepto determinativo de un *fondo económico que se destinase en su totalidad a cubrir las necesidades de las carreteras españolas con holgura*, en sustitución al exiguo del actual «canon de conservación de carreteras», y en cuya administración tuvieran intervención directa organismos representantes de los usuarios de la carretera.

CONCLUSIONES

1.ª—En bien de la economía nacional y de la seguridad social, se impone la realización con carácter urgente de un plan general de modernización de las carreteras españolas.

2.ª—Que a tal objeto y dentro del capítulo de impuestos del transporte por carretera sería conveniente crear un concepto determinativo de un fondo económico con sustantividad propia, que se destinara en su totalidad a cubrir eficazmente las necesidades de las carreteras, teniendo intervención directa en la administración de tal fondo económico organismos representantes de los transportistas.

3.ª—Que el transporte por carretera debe ser liberado de las presiones tributarias, cual el Canon de Coincidencia, que derivan a subvenir a las necesidades de otros sistemas de transportes terrestres; si bien el montante de tales impuestos podría pasar a engrosar el fondo económico que se destinara a satisfacer los gastos que son requeridos por las acuciantes necesidades de las carreteras españolas.

4.ª—Que tras el plan general de modernización de las carreteras españolas se debe iniciar un nuevo y urgente plan de construcción de autopistas.

VIII.—LAS CARRETERAS Y VIZCAYA.

Siempre ha sido un orgullo para Vizcaya el poseer una excelente red de carreteras y el atender a su conservación con largueza y esmero. Pero en la actualidad puede observarse, con pesar, que Vizcaya ha perdido la hegemonía que en tal materia gozaba.

Nuestra provincia, que constituye la concentración más poderosa de la industria pesada nacional y que dispone de uno de los puertos más importantes y activos de la Patria, se ve sometida a un extraordinario tráfico de camiones de gran tonelaje y por si fuera poco, constituye zona de paso en tránsito de las comunicaciones por carretera de la rica y próspera región norteña a la industriosa Cataluña y a Francia. Ello hace que las carreteras estén sometidas a un pronunciado régimen de tránsito que desgasta con celeridad los firmes de rodadura y que aumenta las exigencias de las carreteras de la provincia en su trazado y anchura.

De ahí que los problemas se centren no sólo en el arreglo y conservación del firme sino que se extiendan también a sus trazados y anchuras, que no responden al mínimo de las exigencias modernas.

Por ello creemos que las carreteras de Vizcaya se encuentran en trance de grave envejecimiento y que dado el desarrollo continuo de sus zonas urbanas e industriales, la congestión del tráfico se acentúa de día en día y se corre el peligro inmediato que las carreteras queden convertidas de hecho en verdaderas calles de carácter mixto, industrial o urbano, impropias para el adecuado tráfico rodado. Lo que generaría problemas futuros de muy difícil solución práctica.

CONCLUSIONES

1.ª—Se debe proceder rápidamente a un ensanchamiento de todas las carreteras de la provincia, de tal forma que se vaya consiguiendo que las mismas respondan a las necesidades actuales y a las futuras.

2.ª—Las comunicaciones con Castilla y la Meseta requieren atención especial.

En primer lugar debe hacerse realidad la proyectada autopista Bilbao-Vitoria, por el puerto de Barázar.

En segundo término, resultaría muy conveniente se llevara a cabo el proyecto de «Variante del Puerto de Orduña» en la carretera Bilbao-Burgos.

3.ª—Que hasta que se construya la autopista Bilbao-Vitoria, la carretera por el puerto de Barázar podría ser declarada de dirección única para camiones pesados en tránsito, en conexión con las carreteras de Dima y Murguía que completarían el sistema. Mientras que las carreteras afluentes a estas rutas, cual la carretera de Ceberio, quedaran modernizadas en misión de descongestionar tráfico.

4.ª—Se atienda con carácter urgente al mejoramiento de la carretera Bilbao-Zorroza-Santurce, por su vital importancia.

5.ª—Así bien con carácter urgente se realice el proyecto de los accesos al gran Bilbao en las dos grandes carreteras Bolueta-Begoña y Zorroza-Nocedal.

Que citados accesos sean amplios y respondan al mínimo de las necesidades modernas, evitando que las construcciones no resuelvan los problemas del tráfico tal y cual acontecería (de ser ciertas nuestras referencias) con la reciente «Supresión de la travesía de Arrigorriaga», cuya carretera debe tener una anchura de 7 metros de firme y su Puente de Urbi de 10 metros de ancho. Puesto

que creemos que el tráfico hoy día exige anchuras de 15 metros, máxime en zonas de circulación intensa, cual sería citada desviación..

6.ª—Además de la carretera Bilbao-Vitoria, todas las carreteras nacionales: Bilbao-San Sebastián; Bilbao-Santander; Bilbao-Burgos, reclaman su transformación en autopistas.

7.ª—Sean suprimidos los pasos a nivel.

8.ª—Se dedique especial atención a la conservación de los firmes de las carreteras vizcaínas.

Servicio 5

DELEGACION PROVINCIAL DE SINDICATOS

VIZCAYA

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL

Ponencia: ORGANIZACION DEL TURISMO EN VIZCAYA

Ponente:
D. ESTEBAN CALLE ITURRINO

Bilbao, 1956

Hasta la creación del Patronato Nacional de Turismo en el año 1928, la organización del turismo en España no dejó de ser nunca incipiente y rudimentaria, sin normación estatal ninguna y confiada a los Sindicatos de Iniciativa que, auxiliados económicamente por las Corporaciones y entidades del radio de su actividad, fueron instituídos en aquellas ciudades y núcleos urbanos y rurales que eran, como habían sido siempre, focos de atracción de la curiosidad universal.

Nuestra nación se incorporó con mucho retraso al movimiento turístico mundial, que el progreso mecánico del último tercio del siglo XIX y primero del XX, habían incrementado y acelerado extraordinariamente, y cuando ya Francia, Suiza, Italia y Egipto venían restableciendo año tras año el equilibrio de su balanza comercial o de pagos, con los ingresos que les proporcionaba la afluencia de extranjeros, y podían estimar el turismo como la principal fuente de su riqueza fiduciaria.

En el año 1924 bajo el Gobierno del General Primo de Rivera se difundieron en España muchos artículos y opúsculos sobre el desarrollo del turismo internacional verdaderamente aleccionadores y, entre ellos, un estudio de Sir Robert Horne, que influyó notoriamente en las iniciativas que por aquel entonces se empezaron a adoptar en nuestro país, y que acabaron por cristalizar en el Decreto-Ley de 1928 instituyendo el Patronato Nacional de Turismo.

El ex-ministro de Hacienda de la Gran Bretaña se había preocupado de evaluar la suma de dinero aportado a Francia por los turistas de Inglaterra y Estados Unidos, solamente durante los tres meses de verano de aquel año 1924, y había llegado a la conclusión de que dichos turistas gastaban, aproximadamente en la nación gala un millón de libras esterlinas por día, pues la suma de lo gastado por los súbditos ingleses en sus salidas de aquel verano alcanzaba la cifra de cien millones de libras, sin tener en cuenta lo que representaban las inversiones en la Costa Azul.

Pero aunque Francia, ni en aquella época ni en ninguna otra, ha dado a la publicidad datos completos de su movimiento turístico, por informaciones dignas de todo crédito, se sabía que la cifra de sus ingresos por el Turismo era muy superior a la calculada por Sir Robert Horne.

Y mientras la nación vecina se beneficiaba de ese modo con las aportaciones de los viajeros que, de las cinco partes del mundo llegaban a su territorio desde, luego admirable, España se encontraba poco menos que apartada de la corriente turística mundial no obstante poseer tantos incentivos de la curiosidad extraña como Francia, y como cualquier otro país, de igual, o de distinto grado de civilización, en el mundo.

EL TURISMO EN ESPAÑA A PARTIR DE 1928

Tal desarrollo ha adquirido el Turismo Internacional en el siglo XX, a pesar de las dos guerras mundiales y de la actitud expectante que ha impuesto a todos los pueblos la revolución rusa y la política soviética de los cambios bruscos, que los datos que hemos recogido en el apartado anterior, puede decirse que pertenecen a la prehistoria del Turismo.

A partir de la creación del Patronato Nacional de 1928, que, según el artículo 11 del Decreto-Ley que lo instituyera, habría de contar fundamentalmente con los Sindicatos de Iniciativa que ya existían, aunque robusteciéndolos y estableciendo muchos más en todo el territorio patrio, el Turismo entró en España en una fase de renovación y engrandecimiento, que ha llegado a alcanzar verdadero esplendor al amparo del Nuevo Estado sobre todo desde la creación del Ministerio de Información y Turismo, y al quedar adscrita a éste la Dirección del Ramo.

Al comenzar a articularse la nueva organización, en los primeros meses de 1930, circulaban entre nosotros datos facilitados por el Club Automovilístico de Estados Unidos, según los cuales, los gastos o inversiones de los turistas norteamericanos en el extranjero habían ascendido aquel año a siete mil quinientos millones de dólares, si bien era verdad que las dos terceras partes de dicha suma habían sido invertidas en los confines canadienses. De todas formas, ya en 1930, habían salido al extranjero, con fines turísticos, más de 300.000 yanquis.

Por aquella época empezaron a sentirse los primeros efectos de la reorganización del Turismo en España, y nuestro pueblo iba adquiriendo conciencia de lo que podría representar nuestra nación en el movimiento turístico mundial, que tan aceleradamente se intensificara en el período de paz que comenzara en noviembre de 1918.

Los españoles sabían ya que su Patria nada tiene que envidiar a ninguna de las naciones favorecidas por la corriente del turismo internacional; que las bellezas naturales de la Península Ibérica son imponderables, y de tal variedad que el español recuerda a su país en cualquier otro en el que, por gusto o necesidad, se sitúe.

Por otra parte, a causa de las muchas invasiones que España ha sufrido, su territorio es un incomparable muestrario arqueológico, pues son muchas las civilizaciones en él superpuestas que han dejado por doquiera huellas indelebles y monumentos admirables, lo mismo en las regiones costeras que en las del interior de la Península.

Y se llegó, por fin, al convencimiento general de que cada una de las provincias españolas podían ofrecer al viajero tesoros artísticos, panoramas espléndidos y una riqueza folklórica que muy contados pueblos poseen. Fué poco a poco desapareciendo la idea de una España de pandereta, tan difundida por el mundo durante el siglo XIX, de una España de Pan y Toros, alegre y bulliciosa, pero inhóspita y poco menos que en estado de salvajismo todavía.

El mundo se encontró sorprendido, ya antes de la segunda guerra mundial con que Africa no empezaba en los Pirineos.

EL TURISMO COMO FACTOR COMERCIAL INDIRECTO

Estimulado por las iniciativas de la organización estatal que ha logrado ya derivar hacia España la corriente viajera mas densa, ese *golf stream* del Turismo que, como el del océano nace en la costa oriental norteamericana y hasta hace poco parecía remansarse en el Pirineo, el pueblo español ha llegado a formar conciencia de la importancia excepcional que tiene el turismo como factor comercial indirecto, pues merced a él se establecen con otros países relaciones de negocios y personales duraderas, conociéndose las gentes y comparándose los productos.

No en valde se le ha llamado al turismo en Francia «exportación al interior» y en Italia «exportación invisible», pues de todas las formas de exportación, el turismo es la más segura, la más lucrativa, la más rápida y la única que no se agota jamás.

Bajo el aspecto social es también trascendente la actividad turística, porque contribuye como ningún otro medio de relación e intercambio al verdadero conocimiento de los pueblos, de sus habitantes y de sus costumbres; se destruyen las falsas ideas y las leyendas y fábulas que a nuestra nación tanto han perjudicado.

La actividad turística implica una propaganda eficaz que revela el verdadero grado de cultura y progreso de los pueblos, y se establecen entre ellos corrientes de amistad y armonía intensas y perdurables.

EL TURISMO Y LOS TURISTAS

Además de todo lo que antecede, la organización turística nacional, a partir de 1928 y singularmente desde el año 1939, ha contribuído a que se tenga del turismo y del turista una idea, por fortuna muy distinta de la que se tenía antaño en España.

El diccionario de nuestra Real Academia define al turismo como «afición a viajar por gusto de recorrer un país», y al turista como «la persona que recorre un país por distracción o recreo». Entre esta última definición y la que daba el «tío Cayetano», de la comedia de los hermanos Quintero, «Las de Caín», no hay mucha diferencia.

A cualquiera se le alcanza que para las gentes del mundo moderno los vocablos turismo y turista, tienen significación más compleja, más nutrida de eficacias sociales y de posibilidades colectivas.

Turismo no es sólo viajar por gusto de recorrer un país, sino con afán de conocerlo profundamente y de que ese conocimiento contribuya a enriquecer nuestro bagaje cultural.

El célebre naturalista inglés Lubock, en su conocido libro «La dicha de vivir», dice en el capítulo séptimo, dedicado a los placeres de los viajes, lo siguiente: «La misma palabra viaje, en inglés «travel», es sugestiva por sí sola. Es una forma de trabajo, pena extrema y, como lo hace observar Skeat, recuerda las fatigas de los viajes de antaño».

Esta fatiga primigenia del viaje, ha venido a trocarse con la superación mecánica de los medios de locomoción en placer; pero, al mismo tiempo, cierta avidez espiritual ha inclinado al viajero a transformar aquel esfuerzo físico originario en esfuerzo intelectual y así, aun cuando la rápida evolución de los medios locomotivos hiciera a los hombres, al principio de esta época tan dinámica, estimar el viaje como simple diversión, poco a poco han ido mejorando tal estimación, y hoy se consideran los viajes, llamados de recreo, como los medios más elevados de cuantos puede poseer el hombre para completar su formación cultural y modelar su personalidad.

Bien conocida es la frase del gran poeta Tennyson: «Soy una parte de cuanto he visto». A esto aspiramos los viajeros de tierra, mar y aire; a que el mundo recorrido forme y conforme nuestro espíritu y nos acompañe hasta la muerte.

ORIENTACIONES DEL TURISMO ESPAÑOL EN LA ACTUALIDAD.

Paralelamente a esa evolución del criterio español sobre el turismo y el turista que se ha venido produciendo en nuestra patria en lo que va de siglo, se producía otra en el orden material, de la que más necesitábamos, y a cuyo total desarrollo debemos contribuir todos, porque su fin es fomentar hasta la perfección la industria del turismo, de la cual son elementos fundamentales: multiplicidad y variedad de medios de comunicación fáciles, rápidos y cómodos; hospedajes atrayentes y confortables; trato acogedor, afabilidad reveladora del afán de servicio de todas las clases sociales; organización sistemática de la propaganda (todo español se debe convertir en un propagador de las bellezas de su país), a base de orientaciones certeras sobre los principales centros de atracción del territorio, y pródiga difusión de la que ya puede denominarse literatura turística, la más original y peculiar del mundo moderno.

Es indudable que en esta organización se ha avanzado mucho en España desde 1939, pero aún queda mucho por andar para situarnos a la altura en que se encuentran las demás naciones europeas, singularmente aquellas que vienen siendo favorecidas por el turismo mundial desde que se tendió la primera red de ferrocarriles en el Viejo Continente.

De la paralización de la corriente turística que representó la segunda guerra mundial, dichos países, merced a la organización de su industria turística, que había alcanzado en ellos insuperable grado en el primer tercio de nuestro siglo, se recuperaron rápidamente, como lo demuestran los datos publicados en Francia en 1949, a los cuatro años de restablecerse la paz en Europa.

Tres millones de turistas recorrieron el territorio francés en 1949, y con sus divisas pudo Francia cubrir el déficit de la balanza comercial de aquel ejercicio.

Los pots-guerra de la segunda contienda mundial ha sido la época en la que se ha llevado a cabo el desarrollo de la industria turística en nuestra nación, según las normas novísimas a las que se ha adaptado el turismo internacional en los cinco últimos lustros, y sus naturales efectos han empezado a repercutir ya en nuestra economía.

La ocasión para fomentar el turismo en España (el turismo de importación, se entiende) no puede ser más propicia. Como ganamos hace años la batalla interior, estamos ya saliendo vencedores de la exterior, no tan sangrienta pero sí tan difícil y enconada como aquélla. Los obstáculos que se oponían al intercambio internacional con nuestra patria se han ido derrumbando poco a poco, y nuestras puertas han permanecido y permanecen abiertas para todos, y acogeremos con predilección y cordialidad a cuantos vengan a nosotros con espíritu comprensivo y deseo de conocernos a fondo, y de saber la verdad auténticamente española.

La iniciativa individual ha de secundar la actividad turística del Estado y de las Corporaciones provinciales y locales, si se ha de ganar rápidamente el mucho tiempo perdido en años de abandono e indiferencia, por fortuna ya olvidados y execrados.

EL TURISMO EN VIZCAYA.

Si nos hemos extendido en la exposición general de las posibilidades que ofrece el turismo en España teniendo en cuenta su pretérito y su desarrollo actual, ha sido para resaltar más cuanto hemos de decir sobre la organización turística de Vizcaya, provincia que hasta ahora no había preocupado a nadie desde ese punto de vista, aunque en realidad esta despreocupación correspondiera a la inveterada indiferencia de los vizcaínos por el turismo, que hasta hace pocos años ha sido absoluta.

¿Por qué? De una parte por la tendencia al aislamiento, a no dejarse ver, que en todo tiempo ha demostrado nuestro pueblo, y de otra a la confianza en sí mismo, en su propio esfuerzo creador, que le ha infundido su rápido engrandecimiento, a la convicción de no necesitar del auxilio extraño, que caracteriza a todos los países poseedores de riquezas naturales y de espíritu emprendedor.

Hay que tener también en cuenta que, Vizcaya, no ha podido competir con las demás provincias españolas en riqueza monumental y arqueológica, y no ha sentido en consecuencia ningún deseo de emulación, ni ningún afán de exhibirse. Por su milenario aislamiento no ha sufrido invasiones ni mezclas raciales por las que pudiera hoy ofrecérsenos como resultado de la combinación de diversos factores históricos, pero a pesar de sus limitaciones arqueológicas, Vizcaya puede ser incorporada con el rango que le corresponde al movimiento turístico moderno en el que, para ocupar una principalidad, le bastan sus bellezas naturales, su tipismo, sus costumbres, lo original y originario de su vida, su lengua y su raza, su folklore, todas sus expansiones populares y sobre todo el contraste entre su bucólico encanto y lo que representa el esfuerzo realizado para conseguir la explotación de sus riquezas, y la elevación de su rango mercantil e industrial, y para abrir y tender sus admirables vías de comunicación, las que, entrecruzando su territorio, forman una red de primer grado, que durante lustros sirvió de modelo a las demás provincias españolas.

NUESTRO SINDICATO DE INICIATIVA

No obstante la indiferencia con que los vizcaínos han presenciado el desarrollo del turismo internacional, precisamente en la misma época en que nuestra provincia y su capital se engrandecían con ímpetu y rapidez que no había conocido ninguna otra región española, se fundó en Bilbao en el año 1910 un Sindicato de Iniciativa (titulado Sindicato de Fomento), que subsistió de hecho, pues de derecho no ha desaparecido hasta el año 1932.

Durante veintidós años las actividades del Sindicato de Fomento constituyeron la única organización turística que conoció Vizcaya. Mantuvo relación constante con las instituciones similares de España y del extranjero, facilitó orientaciones a los forasteros visitantes de nuestra Villa y publicó año tras año la única guía turística de Vizcaya que hasta 1935 circuló en España.

En el año 1928, a fin de adaptarse plenamente a lo que preceptuaba el Decreto-Ley que instituyera el Patronato Nacional de Turismo en su artículo 11, el Sindicato de Fomento varió su nombre, designándose a partir de aquel año «Centro de Turismo y Fomento de Vizcaya», pero

contra lo que se esperaba, la Administración no contó con lo que la iniciativa privada había creado en nuestra Villa, y en cambio se estableció en ella en el año 1930 una Delegación del Patronato que instaló sus oficinas en los bajos del Teatro de Arriaga.

Desamparado el Sindicato por las Corporaciones republicanas y falto de recursos, dejó de existir como organización fomentadora de actividades públicas en 1932. La Delegación del Patronato subsistió hasta 1936, desapareciendo con el Movimiento Nacional.

Desde 1937, y en el transcurso de más de quince años, Vizcaya careció de organismos idóneos que pudieran incorporarla al movimiento turístico que en ese mismo período de tiempo se venía desarrollando en España, no obstante el haber funcionado la Junta Provincial de Turismo constituída en su día reglamentariamente como las de las otras provincias españolas.

SITUACION ACTUAL Y PERSPECTIVAS PARA UN FUTURO PROXIMO.

De tal estado de atonía verdaderamente incomprensible, nos sacaron felices iniciativas estatales y de nuestra Diputación provincial, la que adoptó hace ya más de un lustro una posición estimuladora y un propósito decidido de resolver directamente o contribuir eficazmente a resolver la situación creada por el aislamiento en que, en relación con el turismo nacional, permanecía nuestra provincia; y la situación cambió radicalmente al incorporarse la Dirección General de Turismo al Ministerio del Ramo, pues entonces comenzaron las actividades y gestiones para instalar en Bilbao la Delegación Provincial de Turismo, y para dar a su organización las orientaciones debidas.

Cooperaron entusiásticamente a esta obra, la Excma. Diputación de Vizcaya, la Delegación Provincial de Sindicatos, la Delegación del Ministerio y el Sindicato de Hostelería y el resultado de todo ello ha sido la instalación que se está llevando a cabo en la planta baja del edificio de la C. N. S., en la calle de Rodríguez Arias, con la decisión estatal de dotarla del rango debido, y la generosa ayuda económica de la Corporación Provincial.

Nos encontramos, pues, en época que podríamos llamar de resurgimiento si lo que existió antes en Vizcaya relacionado con el turismo hubiese tenido la importancia debida, pero que podemos considerar, a efectos prácticos, de primer establecimiento, y con muy halagüeñas perspectivas para un futuro inmediato.

Creemos por lo tanto que este es el momento propicio para que el Sindicato de Hostelería de Vizcaya, al presentar esta Ponencia al Consejo de Economía Sindical, determine los puntos de vista cardinales que la Administración deberá tener en cuenta al inaugurar su Delegación en Bilbao, establecer la organización de sus actividades y fijar sus fundamentos económicos, exponiendo además, aunque someramente, el cuadro de los valores turísticos que han de justificar sobradamente las atenciones y las esperadas predilecciones que la Dirección General de Turismo dedique a nuestra provincia.

¿CONVENDRIA REORGANIZAR NUESTRO SINDICATO DE INICIATIVA?

Antes de dar comienzo a la exposición que constituye el objeto principal de esta ponencia, nos parece oportuno plantear incidentalmente una cuestión que, a nuestro juicio, debe estudiarse con algún detenimiento, por si pudiera contribuir a robustecer la actividad de la Administración, y es la que se relaciona con la conveniencia o no de reorganizar aquel Sindicato de Fomento, «Centro de Turismo y Fomento de Vizcaya» a que anteriormente nos hemos referido, y que fué nuestro Sindicato de Iniciativa.

Estas organizaciones debidas a la iniciativa de Corporaciones de carácter comercial o industrial, principalmente, tenían su razón de ser cuando el Estado no había asumido todavía esta clase de funciones, pero desde el momento en que la Administración, con sus poderosos recursos se ocupa y preocupa del turismo, los Sindicatos de Iniciativa parecen estar de más y hasta pueden ser un obstáculo si pretenden obrar autonómicamente.

Sin embargo, los Sindicatos de ese tipo, o las instituciones similares, pueden ser de gran utilidad si nacidas al amparo de la Administración e intervenidas por ésta, sirven para reunir y coordinar esfuerzos que de otra forma no podrían ser nunca aprovechados por el Estado.

Reorganizado el Centro de Turismo y Fomento de Vizcaya, podrían concentrarse en él, actividades que forzosamente han de permanecer en estado latente o desplazadas de las del Estado, y quedarían instantáneamente organizados en su servicio por medio de las representaciones en el Sindicadto, de la Excma. Diputación, del Excmo. Ayuntamiento de Bilbao, de la Cámara de Comercio, del Círculo Mercantil, de algunas sociedades recrativas como el Club Deportivo y el Aero Club y, sobre todo, del Ayuntamiento de Guecho en cuyo término está la zona playera más importante de la provincia. Del Sindicato o Centro de Turismo podrían también formar parte las representaciones de las Agencias de Viajes, cuya colaboración tantos beneficios podría reportar a la provincia como complemento de la organización estatal.

Y dicho esto como sugerencia de interés para encauzar las primeras orientaciones del turismo en Vizcaya, pasaremos a exponer sucintamente los valores turísticos vizcaínos.

BILBAO: CAPITAL TURISTICA.

A la Villa de Bilbao han dado tono, carácter y personalidad, desde los días de su fundación, sus fecundas actividades mercantiles e industriales, pero en la actualidad, por su situación geográfica y su rango de gran urbe, se ha convertido en una capital turística de primer orden. Esto es lo que hay que inculcar a todo trance, en la mente de los vizcaínos y, en general, de todos los españoles. Además, en los itinerarios nacionales que se difundan por el extranjero, debe destacarse esta principalidad turística de la capital vizcaína, respecto al norte y noroeste de la Península Ibérica, a fin de que la corriente del turismo europeo no se remanse en las riberas del Urumea o resbale por las mugas de Vizcaya y Guipúzcoa hacia el interior de España.

A unos 130 kilómetros de la frontera francesa, 118 de San Sebastián, 110 de Santander, 68 de Vitoria, 150 de Burgos, 145 de Logroño y 158 de Pamplona, el radio de acción, intercambio e influencia de Bilbao alcanza una superficie aproximada de 30.000 kilómetros cuadrados por lo que el viajero puede, desde Bilbao, situarse en un punto de partida cómodo y realizar numerosas excursiones interesantísimas, fáciles y rápidas sin perder contacto con una de las poblaciones más atractivas y bellas de España, en la que toda estancia es grata y todo acomodo deleitable.

Para que Vizcaya y su capital se conviertan en metas turísticas españolas de primer grado, son condiciones primordiales el mejoramiento de sus comunicaciones con la frontera y la perfección de su industria de hostelería, que ha prosperado extraordinariamente desde los tres últimos lustros.

Veamos ahora si merece la pena de peregrinar con la atención bien despierta por los caminos de Vizcaya.

RUTAS TURISTICAS VIZCAINAS.

Ya hemos dicho como no posee nuestra provincia la riqueza arqueológica de que pueden vanagloriarse la mayor parte de las provincias españolas. Las causas de esta penuria son de sobra conocidas: en Vizcaya, o mejor dicho, en el territorio comprendido entre los ríos Bidasoa y Nervión, apenas se superpusieron civilizaciones en el pasado, y forzosamente han de ser escasos los vestigios que en él podemos encontrar de culturas y civilizaciones pretéritas. Entre las revelaciones del arte rupestre de la cueva de Santimamiñe y las iglesias de Zuméchaga, Galdácano y Tavira, consideradas las más antiguas de nuestra provincia hay un vano inmenso de siglos, en el que sólo pueden apreciarse, como eslabones de una cadena arqueológica rota y carcomida, algunos restos de calzadas romanas, basamentos de castros, o apoyos de puentes que, como el viejo de Valmaseda, se cree que fueron construídos en épocas remotas.

Sin embargo, los valores arqueológicos de Vizcaya, estimados desde el punto de vista turístico no son despreciables, algunos muy notables, y en todos los caminos de la provincia podemos encontrar algo que deleite y nos haga sentir hondo y pensar alto.

Además, no sólo es lo monumental lo importante para atraer al viajero; lo pintoresco puede hasta superarlo, que allí donde la naturaleza prodiga sus bellezas, las creadas por el hombre desmerecen; y Vizcaya, como Guipúzcoa, son regiones excepcionalmente pintorescas, con pintoresquismo realzado por una tradición colmada de tipismo y de tesoros folklóricos.

Añádase a esto lo que representa el enorme esfuerzo creador de la raza, y el asombroso desarrollo de sus industrias naval y siderúrgica y se podrá valorar exactamente todo aquello que pueden admirar cuantos recorren las rutas turísticas de Vizcaya.

Entre esas rutas es notorio que las más atractivas son las de la costa. Después de cruzar el puente de Deva y a poca distancia de Motrico, se encuentra el límite oriental de nuestra provincia, y apenas adentrados en ella podemos recrearnos en la hermosa playa de Saturrarán, de cuyas doradas arenas, una gran parte, forman el último tramo costero de Guipúzcoa.

Por amplia y bien sentada carretera, espléndido mirador que cuelga sobre el Cantábrico, se llega a Ondárroa, villa que puede ufanarse de poseer valores épicos y legendarios ganados por sus intrépidos marinos, en su lucha tenaz y heroica con el mar.

Agrupado su vetusto caserío en terreno muy escabroso, la formación del poblado no puede ser más original, y sobre los tejados y dominando el puerto que a diario ofrece sugestivos aspectos, se levanta la monumental iglesia de Santa María, sobre una plataforma robusta, erigida en 1462, para edificar la iglesia, gótica, con torre, circuída por un atrio en forma de balcón y estructura impresionante, la más original de todos los templos de Vizcaya.

De salida de Ondárroa, remonta la carretera de la costa y dejando al norte Mendeja, llegamos a Lequeitio no sin haber atalayado en el trayecto panoramas deslumbradores.

Lequeitio, rival de Ondárroa y Bermeo en las empresas marítimas y en las faenas pesqueras, tiene un singular atractivo, calidades extraordinarias de estación veraniega que justifican por que fué hasta el destronamiento de Isabel II, que de allí partió al destierro, lugar de veraneo de la Corte.

En Lequeitio se encuentra una de las joyas arqueológicas de Vizcaya, la basílica de Santa María de la Asunción, monumento histórico-artístico, que data también del siglo XV, de estilo ojival purísimo, que revela la importancia que había adquirido la villa en aquella época. La traza del templo es admirable, y lo más bello y notable el retablo del altar mayor, obra gótica, afiligranada, cuya contemplación bien merece un prolongado alto en el camino que tantas y tan sugestivas atracciones nos ofrece.

De salida nos regalamos con la vista de los peñascales del Otoyo, y sin dejar de columbrar el Cantábrico, pasamos por Ispaster, de donde podemos seguir por Ibarranguelua y Ea hasta el maravilloso pueblecillo pesquero de Elanchove, o por Ereño dar vista a la luminosa ría de Guernica.

Aquí, y en el monte Ereñozar, puede el viajero visitar la cueva de Santimamiñe o de Basondo, ornada de pinturas rupestres, a la que los arqueólogos dan más antigüedad y tanta importancia como a la de Altamira.

Pasamos por Arteaga, donde se alza el castillo y torre de su nombre, residencia señorial que fué de la Emperatriz Eugenia, y llegamos a Guernica, capital foral del antiguo Señorío, tan llena de encantos naturales como de gloria, de tradición, de obras de arte y de poesía.

En Guernica podemos optar entre seguir a Bilbao por Amorebieta y la pintoresca cuesta de Utxagana o continuar la excursión por la costa, y tras de atravesar Forua y Busturia, por la atractiva ribera occidental de la ría, arribar al bellísimo Pedernales. Más allá Mundaca, hogar de numerosas familias de marinos; y, de nuevo alzados sobre la costa, dando vista al islote de Izaro, penetramos en la villa de Bermeo, en otro tiempo posible castro y puerto romano y en la época medieval la localidad más opulenta del Señorío. Su estructura es de sorprendente originalidad y su fama y renombre tienen resonancias universales. Al salir de Bermeo asciende la carretera por Sollube, jalonada por los puntos de vista más bellos y dominadores de todo el recorrido, y desde el tramo superno se columbra un panorama deslumbrante, pues divisamos al norte una gran extensión de mar, y al sur el con-

junto de los montes de Vizcaya, con el altivo Gorbea, cerrando el casi siempre brumoso horizonte.

Si antes o después de ascender al Sollube no hemos querido visitar el faro de Machichaco y acercarnos a los deliciosos arenales de Baquio, continuamos viaje a Munguía, antiquísima anteiglesia y villa desde 1376. En sus inmediaciones se encuentra la ermita de San Miguel de Zumélchaga, considerada como la más antigua iglesia de Vizcaya, y la famosa casa-torre de Villela, en buen estado de conservación, núcleo cardinal de las luchas fratricidas medievales.

De Munguía, bordeando el Jata, podemos ir por Lemóniz hasta Górliz y Plencia, rincón costero encantador, o por Gatica o Lauquíniz acercarnos a Butrón, y detenernos a visitar el castillo de este nombre, hermosa fábrica del siglo pasado, cuyos torreones almenados cubren el basamento de la casa-torre de su nombre, tan notable como las de Villela y Muñatones en las luchas banderizas.

A partir de Urdúliz, todo es ir de asombro en asombro y de sorpresa en sorpresa hasta la barra de la ría. El puerto del Abra, cercado de las mansiones más señoriales de España, se ofrece a nuestra contemplación con sus imponderables bellezas y el puente de Vizcaya, con sus esbeltas torres, forma la más hermosa portada que puedan tener las primeras ciudades marítimas del mundo.

El transbordador nos traslada con nuestro vehículo a la otra ribera y por las empinadas calles de Portugalete salimos a la carretera que nos lleva a Somorrostro (San Julián de Musques), donde podemos dar fin a la excursión costera, pues a poca distancia del poblado se alcanzan los límites de nuestra provincia con la de Santander.

En Somorrostro, admirable escenario de las guerras carlistas, singularmente de la de 1874, se alza el castillo de Muñatones, casa-torre y solar de Lope García de Salazar, autor de las «Bienandanza e Fortunas», la historia del mundo y del Señorío más original que se conoce. Los impresionantes episodios que en ella se relatan en ningún otro lugar pueden ser evocados como en los aledaños de ste gran baluarte banderizo.

PUNTOS DE VISTA BELLA.

En esos caminos costeros y en los del interior de la provincia, podemos señalar como puntos de vista bella, los siguientes:

Alto de Archanda (sobre Bilbao); Monte Cabras, Luchana (Bilbao); Alto de Castrejana (Bilbao); Alto de Umbe: carretera de Asúa a Urdúliz; Monte Ermua (Górliz); Alto de Barázar, carretera de Bilbao a Vitoria; Sierra Salvada (Orduña), carretera de Bilbao a Burgos; Venta del Hambre, kilómetro 35 de la carretera de Zugastieta a Lequeitio; kilómetros 32 a 35 de la carretera de Rigoitia a Guernica; kilómetro 32 de la carretera de Durango a Ermua; kilómetro 37 de la carretera de Durango a Ochandiano; la mayor parte de la carretera de Lequeitio a Ondárroa; carretera de Guernica a Arteaga, Canala, Laida e Ibarranguelua: kilómetro 28 de la carretera de Plencia a Munguía; kilómetro 2(de la carretera de Bilbao a Bermeo; kilómetro 15 de la carretera de Portugalete a Sopuerta y la carretera de Dima a Ochandiano.

DESDE ORDUÑA AL ABRA

El acceso a Vizcaya desde Castilla, se efectúa normalmente por el puerto de Orduña, en la Sierra Salvada. A poco de empezar a descender hacia la vega que rodea a al única ciudad del Señorío, encontramos el dominante mirador serrano denominado certeramente «El Panorama», por ser punto de vista de extraordinario interés turístico en el Pirineo vascongado.

A nuestros pies, la fecunda vega, taraceada por los pegujales trigueros, y el vetusto caserío de la ciudad, que tiene por atrio el venerado santuario de la Virgen de la Antigua. Hacia el N. O. y en el mismo borde de la sierra se alza el ingente monumento que la devoción mariana del país ofrendó a la Virgen. Al N. la cadena de montañas, cuyos eslabones se suceden en apretados engarces hasta la costa y forman una enorme barrera por entre cuyos canales serpentean los caminos que llevan hasta la capital de Vizcaya.

La carretera, en su tramo más eminente, bordea el monte Santiago o Peña Nervina, parte central de la sierra en este tramo de la misma, y atravesando el cual, por el filo de la cornisa podemos alcanzar las fuentes del Nervión, el cual se precipita, apenas nacido, desde considerable altura, por la ladera de un seno profundo que forma la sierra en las proximidades de Délica.

El río, nacido en tierras de Burgos, corre tímidamente por las de Alava, riega la vega de Orduña, y vuelve otra vez a serpear por tierras alavesas, hasta que en Areta penetra de nuevo en las de Vizcaya, para desembocar en el Abra, con las aguas del Ibaizábal, se le une en las cercanías de Bilbao, en San Miguel de Basauri.

El Nervión viene a ser el cordón umbilical que une Vizcaya a Orduña, territorio enclavado entre las glebas de otra provincia, al igual que Treviño en Alava.

En las inmediaciones de San Miguel de Basauri se forman las mesetas de los ríos Nervión e Ibaizábal, y la gran vena desciende, ya formanzo varias presas, hasta el puente de San Antón, en cuyo tramo se mezclan las aguas fluviales con las de la ría, que conservan salinidad hasta esa altura.

En la orilla derecha del río se agrupa la primitiva población de la Villa en torno a la torre de la iglesia de Santiago, y en la margen izquierda la llamada Bilbao la Vieja, con los barrios altos y el ensanche, zona urbana la más importante de la Villa, extendida por lo que fué jurisdicción de Abando, hasta Zorroza.

A partir del Puente de la Victoria, el impresionante espectáculo que ofrece la ría de Bilbao hasta la «barra» de Portugalete, no tiene par en toda la Península Ibérica, pues si no nos es dado contemplar a lo largo de los catorce kilómetros del curso fluvial bellezas naturales en espacios abiertos y luminosos panoramas, cual los que podemos admirar arrobados en las rías de Galicias, en la desembocadura del Tajo, en la cuenca del Guadalquivir o en el puerto de Barcelona, sí podemos, en cambio, asistir al proceso creacional de la industria moderna, desarrollado con ímpetu que no conocen las demás regiones españolas.

No en vano se ha dicho que el Nervión es un pequeño Támesis. A nada se parece tanto la ría de Bilbao como a la gran vena que serpentea entre los inmensos barrios londinenses.

Ambas márgenes de la ría se hallan jalonadas por altas chimeneas que son otros tantos mástiles triunfales que pregonan la grandeza del esfuerzo creador de Bilbao. ¿Qué atracción turística como ésta se puede hallar en territorio español más acordada con el espíritu de nuestra época?

Por las orillas del río hasta el puerto del Abra se multiplican medios de comunicación y transporte, y dentro de poco, líneas de vaporcitos destinadas al recreo de propios y extraños, irán desde San Agustín al Abra, como miradores flotantes y viajeros, de riberas en las que la laboriosidad vizcaína ha creado centros industriales que pueden competir con su pujanza y riqueza con los más destacados de Europa.

Además como telón de fondo de la margen izquierda, se extiende una cadena montañera en la que se hallan ubicados los yacimientos de mineral de hierro que han constituído la principal fuente de riqueza de la región y una de las más importantes de España; cadena que empieza en Ollargan, jurisdicción de Arrigorriaga, en las proximidades del barrio de La Peña, perteneciente a la Villa, y termina en Sopuerta y Somorrostro.

MONUMENTOS HISTORICO-ARTISTICOS DE LA PROVINCIA

Son ya diez los monumentos históricos-artísticos de Vizcaya, declarados oficialmente como tales, y ello revela que no es tanta como se cree su penuria arqueológica. Dichos monumentos son los siguientes:

Cueva de Santimamiñe, en Cortézubi, verdadero templo del arte rupestre, como la de Altamira; Sepulcros Medievales de Arguineta, en Elorrio; la original Iglesia de San Miguel de Zuméchaga, la más antigua del Señorío: el Templo Romántico de Santa María de Galdácano; la Basílica de Santiago, hoy Santa Catedral de la Diócesis de Flavióbriga, hermosa fábrica del arte ojival con influencias notoriamente galas; el Templo de Santa María de Lequeitio, del mejor gótico florido; la Colegiata renacentista de Cenarruza; la Torre-Museo de Ercilla en Bermeo; el Castillo de Muñatones y la peregrina Cruz de Cruziaga, ejemplar originalísimo, el más bello entre los similares de calvarios y humilladeros del país vascongado.

CUEVA DE SANTIMAMIÑE.—A poco más de cuatro kilómetros de la histórica villa de Guernica se levanta la ingente peña de «Ereñusare», que alcanza 415 metros de altitud. Su constitución geológica y la de los montes que se hallan enclavados en la misma zona cretácea favorece la formación de simas y cavernas.

En la falda meridional de «Ereñusare», a 150 metros sobre el nivel del mar y otros 150 metros de distancia de la ermita de Santimamiñe, se halla la caverna conocida de tiempo inmemorial por los vecinos, con el mismo nombre que la ermita. Por desconocer esto y que en Basondo hay varias cuevas, se ha dado en llamar a esta de Santimamiñe, cueva de Basondo.

Desde su entrada se divisa un magnífico panorama. Partiendo de las proximidades del castillo de Arteaga y atravesando el barrio de Olalde se llega a los caseríos de Morgota y Lecica. De aquí sigue un sendero que conduce a la ermita de Santimamiñe y desde ésta se aprovecha al

principio un camino carretil, que se convierte a poco en senda de leñador, y que en trayecto de unos 150 metros conduce a la entrada de la cueva.

A principios de 1916, unos jóvenes descubrieron las figuras murales prehistóricas que adornan una de las cámaras interiores. Don Jesús Guridi, que tuvo noticia del descubrimiento, visitó la caverna y dió cuenta de lo que en ella había visto, a la Comisión de Monumentos de Vizcaya, que la dedicó especial atención y estudio.

Las exploraciones realizadas distinguieron en el conjunto de la caverna las siguiente partes: portal, fondo del portal, vestíbulo, pasillo, alcoba, gran salón, antecámara y cámara.

Las notables figuras rupestres que adornan la caverna, ocupan varios lienzos de las paredes de la antecámara y cámara. La superficie en que se trazaron las figuras es propiamente estalagmítica, y, por tanto, caliza, pero más o menos teñida de arcilla ferruginosa. Se observa en varias figuras un ligero paño semi-transparente de estalagmita, que las cubre en todo o en parte. Las figuras son grabados en negro, de animales, unos completos, otros reducidos a la cabeza o poco más, y algunos a la grupa. Las especies representadas son: el caballo, la cabra pirenaica, el toro, el ciervo, el oso y el jabalí. La técnica y el estilo de las figuras es completamente conforme con el arte rupestre cantábrico, del cual falta en absoluto la fase de pinturas polícromas y de grabados, con abundante representación de pelaje, fase clasificada como del magdaleniense superior. También se han descubierto en esta cueva fósiles interesantísimos y numerosos objetos y útiles de la humanidad prehistórica. Se halla en vías de terminación el ramal que lleva a la Cueva desde la carretera general de Guernica.

CEMENTERIO DE ARGUINETA.—Al Norte de la Villa de Elorrio, en un altozano que se eleva sobre el antiguo balneario de aguas sufurosas, se halla la ermita de San Adrián, y cerca de ella, entre las hayas que pueblan el campo, el llamado cementerio medieval de Arguineta, formado por 20 urnas funerarias, cuyo tosco aspecto delata su remota antigüedad. Plantadas al lado de los sepulcros hay tres estelas, dos discoideas y otra triangular. Todos estos objetos son de piedra arenisca, y los sepulcros están formados de dos grandes piezas rectangulares. Carecen de labores y sólo en tres de ellos se ven inscripciones latinas.

Hace algunos años se consideraban estos sepulcros como prehistóricos, pero la inscripción de uno de ellos, que dice «In Dei Nómine Numus Incorpore Fecit in era DCCCCXXXI. Hic dormit», señala la data de todos ellos, seguramente de los siglos IX al X de la Era Cristiana.

IGLESIA DE SANTA MARIA DE GALDACANO.—Cerca de Bilbao, en el vecino pueblo de Galdácano, puede admirarse este templo, que constituye la más bella e interesante manifestación del arte románico en Vizcaya.

La excursión desde Bilbao es corta y puede hacerse a pie, por Begoña y falda del Ganguren, en unas tres horas, sin perder de vista a la Villa.

En todos los antiguos templos de Vizcaya, como en los de casi todo el país vascongado, se advierte la huella de dos grande renovamientos o épocas de transición, la primera del románico al ojival en los siglos XII y XIII, y la segunda del ojival al arte clásico en los siglos XIV, XV, XVI.

En el mismo lugar donde se alza Santa María de Galdácano debió haber otra iglesia, que la primera de dichas renovaciones hizo desaparecer casi por completo y de las cuales, a juicio del P. Vallado, son restos el hastial con su espadaña y la losa sepulcral de los Aldapes, manifestaciones del románico primitivo. Las innovaciones de los siglos XIII y XIV, se advierten claramente en el interior del templo De la época románica de transición son los capitales que se conservan en el arco de triunfo del ábside.

Complemento de todos los restos románicos de esa época es la notable puerta, única en su género en Vizcaya y muy destacada entre las de su mismo tiempo. El arco de entrada, trilobulado con ojiva en el centro, es soberbio. La disposición abovedada de sus cuatro archivoltas, también ojivas, y la colocación de adorno en éstas, especialmente en la primera, en la que las figuras se apoyan en peanas, que a la vez sirven de doseletes a las que están debajo de ellas, como más tarde se emplearon en el gótico, son caracteres de un románico avanzado.

Sobre la época en que se construyó este templo, existen bastantes dudas, siendo la opinión más autorizada la del P. Vallado, que lo atribuye a los primeros años del siglo XIII.

BASILICA DE SANTIAGO, SANTA CATEDRAL DE LA DIOCESIS DE FLAVIOBRIGA.—Teniendo en cuenta su primitiva fundación, este templo es el más antiguo de Bilbao. Cercando su fábrica se congregó el primitivo caserío bilbaíno. Ha sufrido muchas reformas y su esbelta torre fué terminada a fines del pasado siglo, así como la puerta principal. La Iglesia actual se erigió sobre la primitiva ermita de la puebla, iniciándose su construcción en 1379, siendo, desde luego, la más grandiosa de las que cuenta la Villa.

Pertenece al estilo gótico francés, predominando los elementos del arte plateresco en algunas partes del templo. El claustro es una verdadera joya, pero por desgracia no se ha llevado a cabo su restauración (según proyecto de don Manuel Galíndez), en la que deben estar interesados todos los bilbaínos. El interior es severo, de muy ajustadas y armoniosas proporciones. Tiene un bellísimo triforio. No hace muchos años, se descubrieron varios ventanales del más puro estilo. Al gótico florido pertenece la puerta llamada «del Angel». Destaca su pórtico, frente al que se abriera el pintoresco abanico de las «Siete Calles».

La planta del templo es de salón, con tres naves y crucero. Girola con capillas asimétricas poligonales, bóvedas de crucería formada en todos los tramos por dos arcos transversales; la del crucero lleva ligaduras, la del ábside es algo más complicada; apoyándose las bóvedas en el interior sobre núcleos cilíndricos, a los que van adosadas dos capiteles sencillos las columnas que sostienen los arcos de las crucerías; al exterior, en arbotantes que mueren en los contrafuertes de la girola y las naves laterales, tine pequeñas ventanas con tracerías, y bajo ellas correo el triforio con varios parteluces y antepecho calado.

Nuestra Basílica y la Iglesia de Santa María de Lequeitio constituyen las más importantes supervivencias del arte gótico en Vizcaya.

SANTA MARIA DE LEQUEITIO.—Las expresiones diversas del arte gótico en Vizcaya son más considerables y variadas que las del románico. Entre las construcciones religiosas del siglo XV, iglesias de tres naves sin crucero

y sin girola, constituye un verdadero modelo, aparte las transformaciones sobrevenidas en ella más tarde, la iglesia de Santa María de Lequeitio.

Al exterior vense los arranques de la arquería de un pórtico que no llegó a tener, y en los apoyos de esos arranques, sobre la imposta que corre por encima de la puerta y en la archivolta exterior que cubre ésta bajo doseletes, numerosas estatuas de muy pobre talla. Dos rosetones con círculos cuadrilobulados a uno y otro lado de la puerta, y una gran ventana central con tracería dan luz a las naves. La fachada, aunque incompleta, resulta agradable y contribuye a hacer más interesante el conjunto del edificio, la crestería y los pináculos, y los atrevidos arbotantes, en los que calcula casi el límite de resistencia de los materiales, se alcanza tal delgadez y finura cual no se ve en ningún otro monumento de la época. La iglesia es de tres naves, sin crucero, sin girola y con un ábside poligonal y ornamentación muy escasa, pero guarda, en cambio, este bello templo, una verdadera joya: su altar mayor, gemelo del de la Catedral de Oviedo, con el que rivaliza en grandeza y esplendor, por lo que se ha supuesto que fué tallado por los mismos artistas que tallaron el de la capital asturiana.

LA CRUZ DE CRUTZIAGA EN DURANGO.—Se han preocupado de este monumento antes de ahora varios arqueólogos españoles y algunos eruditos vascos, pero todavía no se han determinado con exactitud ni la fecha en que pudo ser construída, ni quién fuera su creador, ni la escuela artística a que éste perteneciera.

Don Carmelo Echegaray, en la Geografía del País Vasco-Navarro, se limita a decir de esta cruz lo siguiente: «Es una hermosa cruz de piedra, bella muestra del estilo ojival». El R. P. Vallado, en su resumen arqueológico de la misma obra, dice: «La cruz levantada en la calle de Crutziaga, en Durango, es un monumento arqueológico del siglo XII, de indisputable importancia y una síntesis del simbolismo cristiano sobre la caída del hombre y la exaltación de su Redentor».

Por su parte, Delmas, en su Guía de Vizcaya, tras una somera descripción de la cruz, concluye: «La ejecución de esta obra es correcta y no creemos equivocarnos haciéndola subir a los siglos XI o XII».

Estudios más completos y documentados son los de Amador de los Ríos en la revista «España»; el de don Antonio Larrea en el tomo III de la revista «Estudios de Deusto»; el de Fray Ramiro de Pinedo, y el del qué fue Conservador del Museo Arqueológico de Bilbao, don Jesús Larrea y Recalde, recientemente fallecido, que a nuestro juicio es el más completo en la descripción y el más acertado en la interpretación simbólica.

Don Jesús Larrea creía que la Cruz de Crutziaga fué construída en el siglo XV, y suponía que se trataba de un monumento expiatorio y al par conmemorativo de la extinción de la herejía de los «begardos» de Durango, que se produjo a mediados de dicho siglo.

No compartimos esta opinión porque creemos que de haber sido levantada la Cruz con este fin, el propósito de los realizadores hubiera dejado alguna huella en los anales del Duranguesado; pero en cambio, suscribiríamos casi todos sus puntos de vista interpretativos, así como las adscripciones a estilos y épocas de todos los elementos artísticos, analizados e identificados en una disección afortunada.

Fray Ramiro de Pinedo aplica a la Cruz de Crutziaga las mismas normas investigadoras empleadas en los estudios del arte románico de los cenobios benedictinos; pero con ser muy sugestiva su interpretación iconográfica, la estimamos un tanto arbitraria, sobre todo en la clasificación estética de sus elementos decorativos.

Pinedo no se distancia mucho de sus apreciaciones de las del R. P. Lecanda, pero sitúa la fecha de ejecución de la cruz en las postrimerías del siglo XIII o principios del XIV, mientras que aquél cree erróneamente, como Delmas, que fué tallado a fines del XI o principios del XII.

A nuestro juicio, para estudiar la Cruz de Crutziaga no se la puede separar ni considerarla aisladamente de las otras cruces similares del País Vasco, singularmente de las que fueran alzadas en el Duranguesado como las de Elorrio.

Los símbolos de todas ellas, aunque conservan algunas reminiscencias románicas, acuerdan con las concepciones góticas, conforme a las certeras deducciones de don Jesús Larrea, que precede al florido, el cual alcanzó su máximo esplendor en el tránsito del siglo XV al XVI.

No cabe duda que el artista creador de la Cruz de Crutziaga fué indígena, de formación estética autóctona, cultivado en el estilo peculiar de los tallistas vascongados, los que, combinando elementos románicos y góticos (muchos más de éstos que de aquéllos) en composicines originales, a veces bárbaras, crearon un barroquismo extraño, muy sugestivo, y anterior, en más de un siglo al barroquismo español que acopló a las recargadas síntesis decorativas del XVII elementos neoclásicos.

Así, en esta bella y única cruz de Durango, se funden todos los valores de la escultura religiosa vasca, cuando apenas contaba dos siglos de existencia y fué alzada, como tantas otras similares, cuando la cristianización del país se había logrado plenamente y las últimas supervivencias de sabeismo y del paganismo indígenas, con resabios totémicos, que hasta los siglos VII y VIII imperaron en el territorio, se extinguían en el Duranguesado y su zona montañosa, es decir, en la segunda mitad del siglo XV.

SAN MIGUEL DE ZUMECHAGA.—Del valle de Munguía, uno de los más pintorescos del territorio vizcaíno, oteado por la Torre de Villela y de la villa de aquel mismo nombre, suscribimos lo que dijo Delmas en su famosa «Guía del Señorío»: «Munguía es uno de los pueblos primitivos de Vizcaya, el teatro de las más sangrientas luchas habidas en los siglos XIII, XIV y XV, y la comarca en que se alzaban los más famosos castillos, cuya solidez les hacía inexpulgnables, y sobre cuyas almenas, desafiando perennemente el poder del enemigo, flotaban a merced del viento temidos pendones. De esta comarca dimanan también los nombre más ilustres de la tierra solariega: los Gómez de Butrón, los Villelas, los Avendaños, los Meñacas, y otros célebres banderizos se afincaron en las márgenes del río Plencia».

En la jurisdicción de Munguía, en el camino de Baquio, se encuentra la ermita de San Miguel de Zuméchaga, de la cual creemos, como creía don Juan José Lecanda que es el edificio religioso más antiguo, de los que subsisten, en nuestra provincia.

El lugar en el que se alza el pequeño templo está lleno de bucólicos encantos. Le rodean altos chopos en una colina cubierta de perennes verdores.

Pertenece esta ermita al estilo románico de transición con decorado de sabor oriental. De todos sus elementos arquitectónicos el más notable e interesante es una ventana, abierta en el ábside, de belleza extraordinaria.

En ella, doble arco apuntado, con el intradós exornado de follaje entrelazado, se apoya sobre cuatro impostas con tallos y hojas entrecruzadas, encima de cuatro capiteles de ornamentación latino-bizantina, los dos interiores con volutas; el de la izquierda con piñas colgantes y hojas de helecho, y el de la derecha con caulículos y finas hojas de acanto. El interior de la ermita lo constituye un cuadrilátero con paredes lisas y bóveda de medio cañón, que antecede a la tribuna, a la que se asciende por tres peldaños, debajo de doble alto coral de túmida ojiva, apoyado el exterior sobre robustas pilastras y el interior sobre cilíndricas columnas adosadas de fuste liso; las bases con plinto que tiene garras de hojas, escocia y junquillo; los dos capiteles de igual ornamentación que los del arco interior de la ventana del ábside y en el fondo de éste se ve abierta dicha ventana, diferenciándose del exterior en que sólo tiene dos columnas, con el mismo tallado de entrelazados, grifos y losanjes. La bóveda de la tribuna es apuntada y seguida sin curvatura, y continúa hasta el pavimento.

La excursión para poder admirar esta ermita es deliciosa; porque desde el otero donde se encuentra, se domina el bello poblado de Baquio y una parte de la costa con toda la falda oriental del monte Jata.

LA COLEGIATA DE CENARRUZA.—En un alegre valle, que al pie del monte Santa Eufemia se alarga hasta los confines de la provincia de Giupúzcoa, regado por varios riachuelos que forman cerca de Ondárroa el río Artibay, el cual tiene su desembocadura en este último pueblo de la costa vizcaína, se congrega el caserío de la villa de Marquina, cabeza de merindad, en otro tiempo llamada Villaviciosa de Marquina. Patria de soldados y de pelotaris, ha dado al deporte vasco algunas de sus primeras figuras y en la guerra civil de 1874, formaron sus «chicos» en el batallón de Larruscaín, que fué uno de los que más se distinguieron por su arrojo, disciplina y espíritu combativo.

Marquina es la villa de Vizcaya que con más celo conserva el espíritu tradicional de las antiguas cabezas de merindad del Señorío, y el vascuence que sus hijos hablan es uno de los más puros del país vascongado.

Se halla a 50 kilómetros de Bilbao, y desde el crucero que bifurca la carretera de Amorebieta y Guernica, se sigue otra, que es una de las más pintorescas de Vizcaya, y bordea el monte Oiz que tiene más de 1.000 metros de altura.

Cerca de Marquina, y antes de llegar a ella, se encuentra la anteiglesia de Cenarruza, a la cual pertenecen el lugar de Bolivar y los barrios de Arta, Céniga y Cearregui. Se halla unida a Guernica y Marquina por una carretera que la comunica también con las capitales de Vizcaya y Guipúzcoa y cuenta con un ramal que conduce desde Santo Tomás de Bolivar a la antigua Colegiata de Cenarruza, construída o, mejor dicho, fundada en el año 968, ampliada y dotada por el Obispo de Calahorra don Gonzalo de Mena, quien la erigió en Colegiata, única en el Señorío y que fué gobernada por un Abad y seis beneficiados. Anejo a la Colegiata había un hospital, el cual fué reconstruído

a principios del siglo XVI. Era punto de paso y de estadía de los peregrinos de Santiago.

El templo es muy hermoso, de gran valor histórico y arquitectónico, al que se ha llegado a llamar «Santillana de Vizcaya». Su claustro, de estilo renacimiento, es una bella expresión del gusto arquitectónico de la época, y el retablo mayor, de estilo plateresco se considera obra de la primera mitad del siglo XVI, ignorándose a qué artista fué debido, aunque se supone trabajó en él el famoso Guiot de Beaugrant.

De las edificaciones de la fundación primitiva no se conserva nada.

A la misma anteiglesia de Cenarruza pertenece el lugar de Bolivar, del cual se cree que procede por línea recta, el caudillo libertador de los pueblos sudamericanos.

CASTILLO DE SAN MARTIN DE MUÑATONES.—Pocos paisajes del País Vasco se nos ofrecen tan llenos de historia, como los que hermosean el valle de Somorrostro, en el que, hace tres siglos conservaba todavía extraordinaria importancia la construcción de naves, en astilleros de los que brotaron muchos galeones destinados al comercio con América. En la época medieval, este valle fué teatro de las enconadas luchas de los banderizos, y en el siglo XIX, de las contiendas entre carlistas y liberales.

En la feligresía de San Juan, se encuentra uno de los monumentos histórico-artísticos, más interesantes del norte de España, el Castillo de San Martín de Muñatones, hogar, templo y fortaleza de Lope García de Salazar, y en el cual escribió su célebre libro «Bienandanzas y Fortunas», y fué sitiado por su propio hijo.

Muerto en Portugalete, Lope García de Salazar, fué enterrado en la ermita cercana al Castillo, y de sus ruinas fueron extraídos, no hace mucho, los restos del temible banderizo.

El castillo de San Martín de Muñatones, fué adquirido por la Excma. Diputación de Vizcaya, según acuerdo de 18 de marzo de 1949, y en él se piensa ahora construír una Escuela-Hogar.

En 1950 fué reconstruída su torre central, salvándola así de la ruina completa, pues el Castillo estuvo durante muchos años completamente abandonado.

De este monumento se dice en la obra «Torres de Vizcaya» de los Sres. Ibarra y Garmendia, lo siguiente: «Es de los más importante de Vizcaya, y cuenta con dos recintos y una torre. La primera línea de murallas tiene cuatro cubos en cada esquina, y una torrecilla o cuadrado saliente con sus adarves sobre los que se alzaban las almenas, en la fachada del mediodía con doble puerta inferior, el grosor de cuya pared y cortinas es de diez pies y tiene seis troneras de cañón. Según refiere Delmas en su «Guía del Señorío», el Castillo, además de la puerta de entrada a la muralla, tenía su puente levadizo sobre un foso de agua que rodeaba dicha muralla, cuyo circuito exterior mide 800 pies y tiene entre cubo y cubo de la fachada del mediodía 20 troneras, y en cada cubo, otras 18 troneras. La segunda línea de murallas, que como la anterior mide diez pies de grosor, tiene por el lado norte 137 y por el del mediodía 173, pero no cuenta con troneras, aunque sí tuvo adarves y almenas ya desaparecidas. Sobre una puerta ojival abierta al mediodía, hay tres escudos, que son el de Butrón —cruz con cinco lobos en ella y en los huecos cuatro buytrones—, el de Muñatones —aunque incomple-

to, ya que no tiene más que diez panelas salcedanas, y le falta el primer cuartel muñatoniego— y el de Salazar —con la variante de que en lugar de trece estrellas aparecen diez—. Esta puerta da acceso al recinto de la torre faltándole ya el patín que conoció Delmas, aunque se conserva el pasaje de la puerta de entrada, que señala la altura del cronista Lope García de Salazar. Se puede apreciar actualmente que, tapando la primera torre, se construyó la nueva en tiempos de dicho cronista, porque, derribados sus muros, queda descubierta parte de la torre antigua en la que se ven sus aspilleras».

TORRE-MUSEO DE ERCILLA EN BERMEO.—Entre todas las villas de fundación real o señorial de Vizcaya, quizá sea Bermeo la más antigua del Señorío. Desde luego, su historial medieval es la más densa de todas; singularmente desde principios del siglo XIII a fines del XV.

Fué villa murada, plaza fuerte con portales almenados, y puerto de alguna importancia en las rutas del Golfo de Vizcaya, desde los días de la dominación romana en la Península.

Se congrega desde tiempo inmemorial, su caserío en un elevado promontorio que se adentra en el mar, formando al Este una ensenada en la que se encuentra el puerto, que en su categoría y después de Bilbao, es el más importante de la provincia.

Bermeo es uno de los más atrayentes lugares del litoral vasco,y su tipismo el más relevante y original de todas las villas vizcaínas.

Su pueblo, dedicado principalmente a la pesca y a la industria de salazón y conserva es recio, fuerte, valeroso, emprendedor y un verdadero crisol de hidalguía.

Se halla, no sólo arrullado, sino formado y conformado por el mar e impregnado de esencias de «parrocha».

Sobre el puerto, dominándolo, sobresaliendo en el núcleo más poblado de la Villa, se alzan los vetustos muros de la torre de Ercilla, de la que en una de las más bellas octavas reales de la «Araucana», dijo el gran poeta épico, oriundo de Bermeo:

«Mira a Bermeo cercado de maleza»,
«Cabeza de Vizcaya y sobre el puerto»,
«Los anchos muros del solar de Ercilla»,
«Solar antes fundado que la Villa».

Delmas, en su «Guía del Señorío», no dedica a la histórica torre ni un sólo párrafo limitándose a mencionarla. Don Carmelo Echegaray en la Geografía del País Vasco-Navarro, tampoco se ocupa de ella detenidamente. No ha de extrañar, por tanto, que hasta no hace todavía muchos años, el solar de Ercilla no preocupase a nadie.

Estimuló la curiosidad general, feliz decisión de la Excelentísima Diputación de Vizcaya, que con fecha 30 de julio de 1947, acordó adquirir el solar y la torre, firmándose la escritura el 29 de setiembre del mismo año, siendo presidente de la Corporación el Excmo. Sr. D. Javier de Ibarra y Bergé.

En su obra «Torres de Vizcaya», dice el Sr. Ibarra de la de Ercilla, lo siguiente:

«Dominando la dársena menor del puerto de Bermeo, se levanta la ennegrecida o rojiza Torre de Ercilla, en la calle de su nombre de la villa bermeana. Es toda ella de piedra sillar, de ese color oscuro que hemos dicho, y también es conocida por el curioso nombre de «Casa de Pilatos».

Como se vé por los adjuntos croquis, su fachada principal que mira al Sur mide catorce metros y medio de ancho por dieciséis metros hasta el alero del tejado, y cuenta con tres puertas ojivales en la planta baja; a los lados de la del centro, pero en alto, dos aspilleras, una de ellas en el superior del arco que se conserva y otra de las ventanas en donde hubo un arco antiguo; y en el piso superior, separadas por una larga repisa o vota-aguas hay otras dos ventanas

»En la fachada Este, que mira al puerto, hay dos filas de canecillos, otra repisa en alto, una puerta que fué ojival en la planta baja, y tres ventanas, una de las cuales también era antigua, ya que se ve fué de medio punto. Esta fachada forma un ángulo irregular mirando al Sur, en el que hay una aspillera rasgada y tres ventanas. La altura de la torre es la misma que antes hemos dicho, y la anchura es de diez metros y medio al Este, y de cuatro metros y medio en la parte que forma el ángulo.

»Queda asimismo al descubierto, en un estrecho callejón, parte de la fachada del Oeste de sillería poco cuidada, no así como las otras que son de buenos sillares. El resto de las fachadas queda oculto por edificios a ellas adosados.

»La forma irregular de la planta de esta torre se aprecia en los croquis que acompañamos a esta ficha. Como se ve, los muros miden metro y medio de espesor, y son tres los pisos con que cuenta, la cuadra o cuerpo de guardia, la vivienda y otro piso sin tabicar.

»A solicitud de la Comisión de Monumentos de Vizcaya, 1944, fué declarada esta torre monumento histórico y artístico».

Actualmente se halla instalado en la torre un interesante Museo Naval.

Este monumento histórico-artístico, más que por lo que es en sí, por lo que evoca, constituye una meta turística de excepcional importancia en Vizcaya, meta que se ha hecho asequible con facilidad después de la prolongación de la línea férrea de Guernica a Pedernales.

PLAYAS DE LA PROVINCIA

ABANTO Y CIERVANA.—Playa de La Arena, accesible por carretera, a 11 kilómetros de Portugalete.

BAQUIO.—Por carretera a 10 kilómetros de Munguía.

GORLIZ.—A un kilómetro de la estación de Plencia. Sanatorio Marino helioterápico para niños.

GUECHO.—Playa de Ereaga, con ferrocarril y línea de trolebuses. Balneario. Baños calientes y duchas. Playa de Arrigúnaga: a 500 metros del término de la línea del ferrocarril de Bilbao a Algorta.

LAS ARENAS.—Playa situada a 12 kilómetros de Bilbao, con ferrocarril y trolebuses.

LEQUEITIO.—Playa fuera del puerto. Antigua estación real veraniega.

ONDARROA.—Playa fuera del puerto.

PEDERNALES.—Lugar muy pintoresco en la embocadura de la ría de Guernica. En su jurisdicción se halla la isla de Chacharramendi y la playa de Laga.

PORTUGALETE.—Playa a 11 kilómetros de Bilbao.

DE PUNTA GALEA A PUNTA LUCERO.

Entre los promontorios de Punta Galea y Punta Lucero, se forma uno de los senos más profundos del litoral cantábrico. De haberse podido construir, como estaba ideado en principio el puerto del Abra, a base de espigones que arrancaran de tan pronunciados saliente costeros, hubiese sido nuestro puerto uno de los mayores del mundo, y desde luego, el puerto artificial de más capacidad de España.

De la impresionante hermosura de este tramo de la costa cantábrica no parece que se han dado cuenta todavía los vizcaínos, puesto que no han sabido utilizarlo como señuelo de los deseos de ver de nacionales y extranjeros.

El Abra de Bilbao, y en general el tramo costero que va desde Górliz hasta Ciérvana, nada tiene que envidiar, ni en bellezas naturales, ni por las creadas por el esfuerzo humano, a San Sebastián ni a Santander, y su zona playera debe de competir ahora y en lo futuro con las de aquellas provincias limítrofes, como compitiera hasta el último tercio del siglo XIX.

Porque se da el caso de que ese tramo de costa, con su zona playera excepcional, formada por las playas de Las Arenas, Ereaga, Arrigúnaga, Sopelana y Górliz, fué en el siglo pasado estación veraniega de primer orden, cuando San Sebastián no había todavía adquirido ese rango. En Las Arenas se llegó a contar con un hotel, el de Larrazábal, instalado en lo que hoy es Club Marítimo del Abra, y edificios adyacentes, hotel en el que veraneaban encumbradas familias españolas.

Hoy sólo aquéllos que por vía marítima llegan a Bilbao se dan cuenta de que, cuanto es jurisdicción de Guecho, Portugalete y Santurce constituye una meta turística de excepcional interés y que no hay razón ninguna para no incorporar al turismo mundial la zona playera del litoral vizcaíno.

Para que se convierta dicha zona en una meta codiciada por el turismo, es necesario dotarla de lo que en otro tiempo tuvo, un gral hotel que rivalice con los mejores de Europa, hotel que puede ser construído en lugar equidistante de las tres playas, de Las Arenas, Ereaga y Arrigúnaga.

CONCLUSIONES

PRIMERA.—Ha de recabarse del Ministerio de Información y Turismo que se dedique espcial atención a la organización del turismo en Vizcaya, para recuperar el tiempo perdido por el abandono y la indiferencia con que se ha postergado a nuestra provincia en época ya por fortuna olvidada.

SEGUNDA.—Debe de estudiarse lo posibilidad y conveniencia de dar nueva vida y ordenación, al Sindicato de Fomento, Centro de Turismo y Fomento de Vizcaya como organismo dependiente del Ministerio de Información y Turismo en el que se concentren las actividades de este orden de la Corporación Provincial, del Municipio bilbaíno y de todas las entidades que puedan prestar su cooperación al Ministerio.

TERCERA.—Ha de publicarse una Guía de Vizcaya sobre las directrices de esta Ponencia, sin publicidad, para que sea distribuída por todo el territorio nacional y por la región vasco-francesa.

CUARTA.—Se ha de procurar conseguir que los F. C. Vascongados aumenten y mejoren sus servicios, estableciéndose como complemento de ellos líneas de autobuses entre Bilbao y la frontera de Irún-Hendaya.

QUINTA.—Secundando iniciativa del Ayuntamiento de Guecho, se debe propugnar y apoyar la construcción de un gran hotel en la jurisdicción de dicho Municipio, próximo a las playas de Las Arenas, Ereaga y Arrigúnaga.

Pesca de Lagura
e industria conservera

Juan Miguel de Urquía

(se envía el original a Solano el 8 Oct 1957 con promesa de devolución)

COMUNICACION AL CONGRESO MUNDIAL VASCO

PESCA DE BAJURA E INDUSTRIA CONSERVERA

Abordamos estos; problemas desde Vizcaya, que es donde vivimos y lo que mejor conocemos. Podrían ser aplicables a Guipuzcoa todas las reflexiones que en esta Comunicación se contienen. El tema es genérico y son escasas las diferencias específicas entre ambas.

Días pasados, una Comisión de armadores de bajura de Vizcaya presentó en Madrid una propuesta sobre la cual es lo probable que se proyecte abundante el polvo del Ministerio, pero que conviene conocer.

Recuerda la grave crisis pesquera padecida el invierno pasado, agudizada por el incremento de la flota de bajura, lo que exije mayor campo de actividad para su empleo. La pesca del marrajo, añadida los dos últimos inviernos a la de la anchoa y el bonito, no ha dado resultado. Ahora se trata de ir a pescar atún "al cebo vivo" a la altura de Dakar, quinientas o seiscientas millas más alejada que los puertos de Canarias, en competencia con las embarcaciones francesas, que pescan a cien millas de su costa, son más capaces, van provistas de neveras y están mejor acondicionadas bajo todos los puntos de vista, marino y fabril. Cuatro embarcaciones esperan autorización para hacerse a la mar al ser escritas estas líneas. Pretenden así mismo pescar nuestros arrantzales como lo hacen embarcaciones francesas de tonelaje y potencia de máquina menores que las flotas de bajura vizcaina y guipuzcoana, las cuales, durante el invierno pescan por el procedimiento de "la baca y el arrastre", atendiendo en el verano la costera del bonito. Solo dos puertos, los de Burdeos y Sables d'Olonne dedican a la pesca de esa manera una flota superior en número de embarcaciones y en tonelaje a las flotas pesqueras de Guipuzcoa, Vizcaya y Santander juntas.

Nuestros pescadores esperan las autorizaciones ministeriales. Entre tanto, en Madrid han escuchado de sus labios y han podido estudiar sobre su exposición, que dos puertos franceses tan solo pescan en el Golfo de Vizcaya disponen de utillaje superior al de toda la flota de bajura vasca y la santanderina en conjunto; y que la flota francesa que pesca en las costas africanas es en conjunto muy superior a la nuestra en tonelaje, potencia de máquina, neveras, utillaje y adecuación. En Madrid se quedaton tan tranquilos. Porque desde Madrid, en frase de Don Antonio Maura, no se ve el mar. Pero a los vascos nos indigna, debe indignarnos al menos, esta realidad cruel. El valor humano de nuestros hombres de mar no es menor hoy que, cuando, luchando en condiciones parejas con los franceses, holandeses, ingleses y noruegos, establecían sus factorías en Groenlandia y navegaban las aguas del río San Lorenzo, de las que nos echó, no la superioridad pesquera de los demás, sino el Tratado de Utrech, no obstante la cláusula contenida en su capítulado, sin otro valor que el del reconocimiento de aquel hecho, pues que no tuvo eficacia ni aplicación de ningún género. La diplomacia de la monarquía española no dió un sólo paso por hacerla respetar, suscribió, sin reserva alguna, su abrogación posterior.

COMUNICACION AL CONGRESO MUNDIAL VASCO

PESCA DE BAJURA E INDUSTRIA CONSERVERA

Abordamos estos; problemas desde Vizcaya, que es donde vivimos y lo que mejor conocemos. Podrían ser aplicables a Guipuzcoa todas las reflexiones que en esta Comunicación se contienen. El tema es genérico y son escasas las diferencias específicas entre ambas.

Días pasados, una Comisión de armadores de bajura de Vizcaya presentó en Madrid una propuesta sobre la cual es lo probable que se proyecte abundante el polvo del Ministerio, pero que conviene conocer.

Recuerda la grave crisis pesquera padecida el invierno pasado, agudizada por el incremento de la flota de bajura, lo que exije mayor campo de actividad para su empleo. La pesca del marrajo, añadida los dos últimos inviernos a la de la anchoa y el bonito, no ha dado resultado. Ahora se trata de ir a pescar atún "al cebo vivo" a la altura de Dakar, quinientas o seiscientas millas más alejada que los puertos de Canarias, en competencia con las embarcaciones francesas, que pescan a cien millas de su costa, son más capaces, van provistas de neveras y están mejor acondicionadas bajo todos los puntos de vista, marino y fabril. Cuatro embarcaciones esperan autorización para hacerse a la mar al ser escritas estas líneas. Pretenden así mismo pescar nuestros arrantzales como lo hacen embarcaciones francesas de tonelaje y potencia de máquina menores que las flotas de bajura vizcaina y guipuzcoana, las cuales, durante el invierno pescan por el procedimiento de "la baca y el arrastre", atendiendo en el verano la costera del bonito. Solo dos puertos, los de Burdeos y Sables d'Olonne dedican a la pesca de esa manera una flota superior en número de embarcaciones y en tonelaje a las flotas pesqueras de Guipuzcoa, Vizcaya y Santander juntas.

Nuestros pescadores esperan las autorizaciones ministeriales. Entre tanto, en Madrid han escuchado de sus labios y han podido estudiar sobre su exposición, que dos puertos franceses tan solo pescan en el Golfo de Vizcaya disponen de utillaje superior al de toda la flota de bajura vasca y la santanderina en conjunto; y que la flota francesa que pesca en las costas africanas es en conjunto muy superior a la nuestra en tonelaje, potencia de máquina, neveras, utillaje y adecuación. En Madrid se quedaron tan tranquilos. Porque desde Madrid, en frase de Don Antonio Maura, no se ve el mar. Pero a los vascos nos indigna, debe indignarnos al menos, esta realidad cruel. El valor humano de nuestros hombres de mar no es menor hoy que, cuando, luchando en condiciones parejas con los franceses, holandeses, ingleses y noruegos, establecían sus factorías en Groenlandia y navegaban las aguas del río San Lorenzo, de las que nos echó, no la superioridad pesquera de los demás, sino el Tratado de Utrech, no obstante la cláusula contenida en su capítulado, sin otro valor que el del reconocimiento de aquel hecho, pues que no tuvo eficacia ni aplicación de ningún género. La diplomacia de la monarquía española no dió un sólo paso por hacerla respetar, suscribió, sin reserva alguna, su abrogación posterior.

COMUNICACION AL CONGRESO MUNDIAL VASCO

PESCA DE BAJURA E INDUSTRIA CONSERVERA

Abordamos estos problemas desde Vizcaya, que es donde vivimos y lo que mejor conocemos. Podrían ser aplicables a Guipuzcoa todas las reflexiones que en esta Comunicación se contienen. El tema es genérico y son escasas las diferencias específicas entre ambas.

Días pasados, una Comisión de armadores de bajura de Vizcaya presentó en Madrid una propuesta sobre la cual es lo probable que se proyecte abundante el polvo del Ministerio, pero que conviene conocer.

Recuerda la grave crisis pesquera padecida el invierno pasado, agudizada por el incremento de la flota de bajura, lo que exije mayor campo de actividad para su empleo. La pesca del marrajo, añadida los dos últimos inviernos a la de la anchoa y el bonito, no ha dado resultado. Ahora se trata de ir a pescar atún "al cebo vivo" a la altura de Dakar, quinientas o seiscientas millas más alejada que los puertos de Canarias, en competencia con las embarcaciones francesas, que pescan a cien millas de su costa, son más capaces, van provistas de neveras y están mejor acondicionadas bajo todos los puntos de vista, marino y fabril. Cuatro embarcaciones esperan autorización para hacerse a la mar al ser escritas estas líneas. Pretenden así mismo pescar nuestros arrantzales como lo hacen embarcaciones francesas de tonelaje y potencia de máquina menores que las flotas de bajura vizcaina y guipuzcoana, las cuales, durante el invierno pescan por el procedimiento de "la baca y el arrastre", atendiendo en el verano la costera del bonito. Solo dos puertos, los de Burdeos y Sables d'Olonne dedican a la pesca de esa manera una flota superior en número de embarcaciones y en tonelaje a las flotas pesqueras de Guipuzcoa, Vizcaya y Santander juntas.

Nuestros pescadores esperan las autorizaciones ministeriales. Entre tanto, en Madrid han escuchado de sus labios y han podido estudiar sobre su exposición, que dos puertos franceses tan solo pescan en el Golfo de Vizcaya disponen de utillaje superior al de toda la flota de bajura vasca y la santanderina en conjunto; y que la flota francesa que pesca en las costas africanas es en conjunto muy superior a la nuestra en tonelaje, potencia de máquina, neveras, utillaje y adecuación. En Madrid se quedaron tan tranquilos. Porque desde Madrid, en frase de Don Antonio Maura, no se ve el mar. Pero a los vascos nos indigna, debe indignarnos al menos, esta realidad cruel. El valor humano de nuestros hombres de mar no es menor hoy que, cuando, luchando en condiciones parejas con los franceses, holandeses, ingleses y noruegos, establecían sus factorías en Groenlandia y navegaban las aguas del río San Lorenzo, de las que nos echó, no la superioridad pesquera de los demás, sino el Tratado de Utrech, no obstante la cláusula contenida en su capítulado, sin otro valor que el del reconocimiento de aquel hecho, pues que no tuvo eficacia ni aplicación de ningún género. La diplomacia de la monarquía española no dió un sólo paso por hacerla respetar, suscribió, sin reserva alguna, su abrogación posterior.

Comercial 3 B

DELEGACION PROVINCIAL DE SINDICATOS

VIZCAYA

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL

Ponencia: PROBLEMAS PESQUEROS. PESCA DE BAJURA

Ponente:

D. JULIO ANTONIO PEREZ

Secretario de la Cofradía de Pescadores San Pedro, de Bermeo

Bilbao, 1956

A manera de preámbulo.

La pesca en los puertos de Vizcaya es tan antigua que, seguramente, se confunde con los primeros pobladores de los lugares bañados por las aguas del mar. Como es lógico, en aquellos tiempos sería rudimentaria. Hoy, tras de salvar las sucesivas etapas, en las que iría superándose, existe una espléndida flota movida casi toda ella a motor Diesel.

Hasta hace cosa de ocho años, había en Vizcaya más de un centenar de barcos que empleaban el carbón como combustible; y medio centenar de embarcaciones del tipo de las llamadas «merluceras» y sardineras que quemaban gasolina. En la actualidad, unidades de pesca de bajura que utilizan carbón no existe ni una, y las que con gasolina movían sus motores han quedado reducidas a las del tamaño de botes y «baidacos», poco menos. La renovación se ha operado, como es natural, acuciados por la necesidad de buscar economía en el consumo, y por las mayores facilidades y comodidades que ofrece el gas-oil en todos los aspectos, en contraposición al combustible sólido y la gasolina, cuyos altos precios daban dentelladas muy sensibles en el pequeño capital del modesto armador de bajura.

El importe del pescado que los barcos de bajura desembarcan en los ocho puertos de Vizcaya, se cifra actualmente en ochenta millones de pesetas al año. Cantidad ésta que se duplica, por lo menos, al recorrer la materia prima el obligado curso de la venta comercial en fresco y la fase de transformación industrial en conserva, escabeche y salazón.

Son 5.000 los pescadores en activo que integran las dotaciones de más de 350 naves pesqueras de la provincia, los cuales se dedican a la captura de anchoa, atún, bonito, sardina, chicharro o jurel, palometa, besugo, merluza, etcétera, especies que predominan en aguas del Cantábrico.

Radican, además, en los puertos vizcaínos unas sesenta fábricas de Conservas y Salazonerías de Pescados, como industria auxiliar derivada de la pesca, en las que encuentran acomodo laboral unas 4.000 personas de ambos sexos, con predominio de las mujeres. El producto que se elabora es de fama mundial, pues a las condiciones nutritivas y saludables que contienen las especies que se pescan en aguas del Norte y Noroeste de España, necesario es unir la exquisitez de la preparación en las acreditadas fábricas vizcaínas y del litoral cantábrico.

Ruedan también por las carreteras unos cuarenta camiones, transportando pescado fresco a los mercados consumidores de la Península, labores a las que se dedican unos 1.500 trabajadores, especialmente mujeres.

Actualmente la flota pesquera de bajura se halla bien dotada para poder acometer las actividades extractivas de la pesca. Acaso sea excesivo el número de las naves que forman las matrículas de los puertos de Vizcaya. Se ha experimentado un crecimiento muy considerable en el doble aspecto cuantitativo y cualitativo, a impulsos o estimulado por la ayuda más bien del crédito naval otorgado por el Estado a través del Instituto Social de la Marina. Nos preocupa mucho este crecimiento, este desarrollo exorbitante que se ha operado en la flota. Por razón de que todas las unidades tienen que concurrir a los mismos caladeros, a las mismas pesquerías, y estas fuentes no son inagotables. Por otra parte, hay que admitir que el defecto fundamental de la pesca de baruja está en que tiene pe-

ríodos breves de abundancia y temporadas largas de escasez. Cuando hace su aparición el pescado, son tan grandes las capturas que se hacen, que producen las avalanchas y bajan los precios verticalmente.

Las embarcaciones de pesca desarrollan sus actividades bajo el patronazgo de las Cofradías de Pescadores, entidades que nacieron oficialmente a la vida hace más de seis siglos. Su misión abarca los servicios en forma totalitaria en cuanto se refiere a la vida social, profesional y administrativa de la gente del mar.

Se encargan de subastar el pescado que se deposita en la lonja, pesar en las básculas las partidas, cobrar el importe de los lotes adjudicados a los conserveros y exportadores en fresco, haciendo entrega de las liquidaciones a cada barco tras de verificar de su valor el descuento pertinente, que sirve para atender las diversas secciones organizadas dentro de la comunidad, como son Socorros de Enfermedad e Invalidez, Socorros de Ancianidad, Seguro de Enfermedad, Seguros Sociales Obligatorios del Mar, Seguros contra Accidentes de Trabajo, Mutualidad o Montepío Nacional de Previsión Social, Indemnización por Asistencia a Embarcaciones Averiadas o Naufragadas, etc., etc. Dicta por medio de sus Alcaldes del Mar las Ordenanzas que rigen en la mar para el buen gobierno y policía de la pesca en cuanto a los diferentes grupos o flotillas de embarcaciones, cuando éstas se entregan a las faenas en alta mar. Y otros muchos servicios cuya enumeración sería largo consignar.

Esta flota espléndida, no obstante la superación que ha logrado, se encuentra afectada por diversos problemas, los cuales nos honramos en darlos a conocer en la presente Ponencia, en el deseo de eliminar los obstáculos que se oponen a su normal desenvolvimiento en la trayectoria que sigue la actividad pesquera hasta alcanzar el bienestar social que todos ansiamos y deseamos en beneficio de una de las clases laborales más abnegadas y sufridas que desarrollan sus actividades en el proceloso Océano.

PROBLEMAS QUE ACTUALMENTE GRAVITAN SOBRE LA PESCA DE BAJURA

Vigorizar el precio del pescado. A fin de obtener de las especies que se extraen de la mar el justo valor, y admitida la débil consideración que tiene hoy la pesca de baruja, necesario es tender el esfuerzo de todos, con el debido asesoramiento sindical, a la implantación de un precio como tope mínimo remunerador, llevando en este sentido a cabo la política tutelar del Estado. No se olvide que el salario o jornal del pescador que va contratado «a la parte» en el producto de la pesca descansa tanto en las capturas que realiza como en el precio a que venda el producto extraído de la mar.

Incremento de la propaganda, dando a conocer las excelencias del pescado fresco y en conserva para el consumo público. En la misma forma que se realiza en países del extranjero, especialmente en Francia, muy conveniente sería llevar a cabo un plan de propaganda para expandir por todos los rincones de la Nación las excelencias nutritivas y sanas que tiene el pescado fresco y en conserva procedente de los mares del Norte y Noroeste de España, a fin de aumentar el consumo y, por lo tanto, asegurar de este modo el precio mínimo tan necesario para que el trabajador del mar no tenga que arrojar a

la mar o destinar a fertilizar los campos el producto que a cambio de tanto esfuerzo y desazón se extrae de la mar.

Incremento de la exportación del pescado fresco y en conservas al extranjero. Se viene padeciendo, un año sí y otro también, la nula exportación del pescado a Francia, y la endeblez de los cupos de exportación de la anchoa en salazón, principalmente a Italia. Sería muy conveniente para la gente del mar el que se iniciara la exportación del pescado fresco al vecino país, así como aumentar el cupo anual de las exportaciones de la anchoa en salazón a Italia, con el objeto de que se tenga asegurada para lo sucesivo la garantía de una valoración justa al hombre del mar al aumentar la demanda de su producto.

Reducción del tipo de descuento por venta de pescado. Estimamos que es elevado el 5 % el tipo de descuento que por venta de pescado se aplica a las embarcaciones en las lonjas de las Cofradías donde venden el pescado. Nos parece muy gravoso dicho tipo, por dos servicios (exentos de dificultad los dos) que se efectúan en favor de las embarcaciones que someten sus partidas a subasta en los puertos pesqueros. Vocear el precio a la baja y pesar en las básculas la partida o partidas del pescado, no justifica que el Gremio descuente del valor bruto el 5 %. Consideramos que un 3 % aplicado al importe del pescado es más que suficiente. Para las Cofradías que se van a oponer a la rebaja del tipo de descuento, no valdrá ahora argüir que tienen que sostener en sus fondos a los pescadores ancianos y enfermos facilitándoles socorros. Hay Gremios de pescadores cuyo censo de agremiados es reducidísimo, y, en cambio, el volumen de las ventas que realizan es muy considerable por la gran concurrencia a su base de embarcaciones extrañas, esto es, de otras matrículas. Además, ahora la Mutualidad o Montepío de Previsión Social de los Pescadores de Baruja, implantado en mayo de 1955, viene a cubrir dicha clase de ayuda, y al hacerse cargo de los ancianos retirados de las faenas del mar a los que se dota de pensión por jubilación, descarga a las agrupaciones de mareantes, en una proporción muy estimable, de aquella obligación dineraria. Y más aún: el Instituto Nacional de Previsión, por conducto y en colaboración con el Instituto Social de la Marina, concede hasta 300 pesetas mensuales el subsidio de vejez. Hemos de subrayar que existen Cofradías en el litoral cantábrico, que apenas tienen núcleo de agremiados, lo cual quiere decir sencillamente que sus cargas son livianas en ese aspecto. Pero como dichos puertos se hallan enclavados en puntos estratégicos del litoral, donde, por razón de los movimientos de la pesca, afluyen muchas embarcaciones procedentes de bases extrañas a las suyas, vienen cobrando el 5 % del valor bruto del pescado que depositan en sus lonjas. El tipo del 3 % que propugnamos como comisión por venta y pesaje del pescado, nos parece más que suficiente en pago del servicio tan expeditivo y exento de complicaciones como representa la susodicha labor.

Reducción del tipo de las Cuotas con destino a Seguros Sociales de los Pescadores. El pescador de bajura del Cantábrico va contratado «a la parte» en las ganancias derivadas de la pesca. El reciente aumento de salarios decretado por el Gobierno, y que abarca a casi todas las ramas y actividades del trabajo, no le alcanza, al parecer. Pero hemos de convertir al respecto que la vida ha experimentado carestía también para el productor del mar. La mejora o elevación de su retribución descansa en el au-

mento del volumen de la pesca y de la revaloración de la misma. Convengamos todos que esto se halla sujeto a varias contingencias. Las penurias que padece por ausencia de pesca son frecuentes y hondísimas, desgraciadamente. Y, otras veces, aunque se extraigan copiosas cantidades de la mar, no se acredita ni el más modesto jornal si los precios son endebles. Actualmente viene padeciendo una crisis profundísima, una miseria de las que hacen época. Tiene su iniciación dicha penuria en la costera de bonito del año 1955, cuya valoración, más que la producción, ha sido la del 40% en relación a la del año anterior de 1954. Desde entonces acá, y al no hacer su aparición la sardina, ni el jurel en las cantidades que se esperaba, ni la palometa, que se manifestó tan sólo en dos jornadas, y el besugo, con una producción exigüa, la miseria se ha adentrado en los hogares de los pescadres del litoral en forma desoladora, causando el consiguiente infortunio en la humilde familia de la gente del mar.

Habida cuenta de que el pescador va «a la parte» en las ganancias deribadas del producto que extrae de la mar, su mayor o menor retribución se halla ligada en razón a la abundancia del pescado y a los precios de éste. Pero habida cuenta de que estos factores están sujetos al vaivén de las circunstancias, muy mudables o tornadizas en la mar, es imposible que el propio sistema motive la elevación del salario de los trabajadores del mar, por ser muy especial el módulo o fórmula que les rige.

No obstante, ello tiene remedio en parte. A fin de que los pescadores vengan a disfrutar de una medida que el Gobierno de la nación lleva a la práctica en beneficio de la población productora, dicha determinación debe alcanzar también a aquéllos. De esta forma se evitaría que haya excepciones lamentables. Así, pues, para compensar la desgravación de las cuotas de Empresa, reafirmando y robusteciendo el principio de solidaridad de todos los españoles, el Estado hará una importante aportación al sostenimiento de los Seguros Sociales. Y como sobre los pescadores gravita también un tipo de descuento por Seguros Sociales y Seguro de Enfermedad, el cual se aplica al valor bruto del pescado, con rebajar dicho tipo en la misma proporción que se va a llevar a cabo para el resto de las actividades del país, la humilde clase pescadora, más necesitada que nadie, se beneficiaría, puesto que automáticamente sería mejorado su quiñón o soldada proveniente de «a la parte» en la pesca, al verse disminuídos directamente los gastos que gravan el valor bruto del pescado. Los pescadores no pueden, en justicia, y menos cuando ésta tiene carácter social, quedarse al margen de una medida bienhechora que el Gobierno dicta para la generalidad de los habitantes de la Patria, tanto más cuanto que la carestía de la vida le alcanza como a todos sus moradores.

Utilización en las fábricas de los menores de 14 años en las temporadas de avalanchas de la anchoa.—Cuando entra en puerto el pescado en abundancia, concretamente en la temporada primaveral, se registran cantidades de avalancha del pescado. Nos referimos particularmente a la anchoa. Las salazonerías, por falta de brazos, se ven impotentes para poder absorber toda la cantidad que las embarcaciones conducen al puerto. El precio, por lo tanto, se debilita en forma acentuada. En el caso de existir suficiente número de obreros y obreras en las fábricas de salazón, durante la campaña de anchoa, el precio a que

se cotizaría esta especie sería más alto, y de este modo el pescador lograría soldada más elevada. Pero al carecer de personal, el industrial salazonero se retrae, disminuyendo de esta forma el volumen de sus compras y, como es lógico, los precios bajan. Entonces el pescador es afectado por la disminución del valor del pescado y, por ende, sus ingresos se deprecian en la misma proporción.

En parte podría solucionarse este problema utilizando la colaboración que prestarían los escolares mayores de 12 años. En el mes de abril y en la primera quincena de mayo se podría arbitrar el concurso de los escolares en trabajos de descabezado de la anchoa, que no representa ninguna complicación, pues es labor facilísima de ejecutarla. La utilización de menores en la pesca podría equipararse a las labores agrícolas, que cuando se ven en idénticas circunstancias, no les falta a los agricultores la colaboración infantil, que en el caso de la industria o actividad pesquera, con el jornal muy elevado que de seguro se les pagaría, reforzarían los ingresos del hogar, azotado casi siempre por la miseria proveniente de la precedente temporada invernal en que siempre se nota la carencia del pescado.

Habilitación de terrenos para secadero de redes y construcción de lonjas para guarda de enseres de pesca.—Se nota en los puertos pesqueros la falta de terrenos que podrían ser utilizados como secaderos de redes. La flota pesquera de Vizcaya, por el número y volumen de las redes que tienen, que son de grandes dimensiones, reclama espacios donde tender sus artes de copo, los cuales precisan de delicados cuidados para su conservación.

Además, se experimenta una falta notable de lonjas en las que los pescadores guardan sus enseres y pertrechos de pesca, como también provisiones de carnada que se emplea en las capturas de especies de invierno. Se carece de lonjas y bodegas, por lo que los modestos propietarios de las embarcaciones padecen situaciones embarazosas por escasez de dicha clase de establecimientos, razón por la que el Grupo de Puertos de Vizcaya debía proyectar y realizar la construcción de un crecido número de dicha clase de edificaciones.

Cámaras de conservación y refrigeración del pescado.—En el transcurso de los años viene notándose la falta de cámaras para la conservación o refrigeración del pescado. En jornadas de copiosas cantidades de pescado, la baja del precio podría ser detenida metiendo en las cámaras parte del pescado, que sería sacado al mercado en días o temporadas de carencia de especies. La pesca de bajura se presta para ello, pues en dicha modalidad no existe la regularidad en las capturas que en otros sistemas o modalidades de pesca. Se experimentan interrupciones muy acentuadas y largas en cuanto se refiere a la producción. Los altibajos son muy pronunciados. Con las cámaras se regularía el suministro del pescado a los mercados consumidores. De esta forma se garantizaría soldada más crecida al pescador e ingresos más compensadores al pequeño armador.

Sería muy conveniente a este respecto que se cristalizara en realidad, con la urgencia que el caso requiere, el Plan Nacional de Frío Industrial aplicado a la pesca de bajura.

Abaratamiento de los pertrechos de pesca.—Los precios de los útiles y enseres de pesca han experimntado una gran valoración desde el año 1936, especialmente la raba,

cordelería, redes de copo, toldos, velamen, etc., etc. Declaramos que el pescado asimismo ha aumentado de precio desde el indicado año; pero no en la proporción que los pertrechos, que son indispensables para el pescador. Luego podemos asegurar que se padece de desventaja. No decimos que se nos regalen los utensilios imprescindibles en las faenas de la pesca, mas sí que se equilibren los precios para que guarden la correspondiente relación.

Implantación de veda invernal para la pesca de anchoa pequeña.—Con el fin de que sea más productiva la campaña de pesca de anchoa en la primavera, sería de todo punto conveniente para la familia o comunidad pescadora así como a industriales salazoneros, que la flota pesquera del litoral del Cantábrico se abstuviera de pescar la anchoa inmatura y que no es propia para salazón. Se efectúan grandes copos, y por lo mismo que es pequeño de tamaño, los precios que se registran son tan bajos y quedan tantas partidas invendidas en los puertos, que es objeto de devoluciones a su procedencia (a la mar), fertilizar los campos y convertir industrialmente en harina de pescado. Después, en la costera que se produce en los meses de abril y mayo, se nota la carencia de anchoa grande, selecta, de tamaño adecuado para la conserva en salazón. Preferible es que la flota se pare y espere a que se convierta la anchoa inmatura en «granazón» y obtener beneficios más fructuosos en su clásica aparición primaveral.

La flota pesquera se limitaría a coger en la mar la cantidad de anchoa pequeña que le hiciera falta para ser utilizada como carnada o cebo en la pesca de especies invernales, como son el besugo y la palometa. Después, desde primeros de diciembre hasta últimos de febrero o mediados de marzo (o paréntesis análogo en otras fechas), quedaría imperante la veda, fórmula ésta mucho más expeditiva y sencilla que todos los ensayos y medidas que entre los pescadores del litoral se adoptan en cuanto a tamaños y precios se refiere, que hasta el presente no han dado más que motivos para hacer trampas, cometer infracciones y generar desavenencias.

Creación de salazonerías por las cofradías de pescadores.—Admitida que la pesca, en la modalidad de bajura, se caracteriza en su producción por grandes «aluds» o avalanchas de pescado, lo cual origina en las jornadas en que se registran tales abundancias bajas verticales en los precios, hasta el extremo de verse forzados los productores a arrojar a la mar cantidades no aceptadas por los industriales, estimular a las Cofradías para que en régimen cooperativo se acometa la industria de la salazón, siempre que se produzcan las apuntadas contingencias. Con ello se persigue únicamente que el pescador, el primer poseedor del producto, se le compense dignamente de la labor desarrollada, además de permitirle la cobertura de gastos de explotación inherentes a los barcos o embarcaciones.

Permiso para la creación de nuevas fábricas de conservas de pescados.—Puede reputarse que la flota pesquera se ha duplicado desde el año 1936 en cuanto al número de barcos de pesca. Y si tenemos en cuenta la potencia o capacidad de captura, no sería aventurado afirmar que hoy es de 400 por 100 mayor que en aquel entonces. En cambio, el número de fábricas de conservas de pescados es hoy el mismo del año 1936. Se admite que en algunas fábricas existentes haya podido introducirse mejoras que

les capaciten para poder absorber mayor cantidad de pescado. Pero el desequilibrio entre la flota pesquera y la industria conservera es evidente, es patente. Y es porque así como no existe ningún impedimento para la construcción de barcos de pesca con destino a la modalidad de bajura, no se obtiene permiso para la creación de nuevos establecimientos destinados a fábricas de conservas de pescados. Y, entendemos, en este aspecto la autoridad correspondiente debía conceder, sin reparos y delicadezas de ningún género, el oportuno permiso enderezado a tal fin. Haciendo caso omiso de las sugerencias que pudieran partir de los industriales conserveros que tienen funcionando hoy las fábricas, los cuales es lógico que, desde su punto de vista, quieran que en su sector no aumente el número para impedir que broten o generen competencias. Mas esto el Gobierno no debe permitir que prospere. No decimos que se obligue a la gente a que vaya a crear y establecer fábricas que se dediquen a la elaboración del pescado, pero sí a que no se ponga ningún obstáculo a la iniciativa que deseara lanzarse en ese sentido, por razón de que en este aspecto debe imperar la libertad de comercio. El coto cerrado no es justo admitir y menos en la industria derivada de la pesca o auxiliar de la misma por los grandes perjuicios que la prohibición causa en la comunidad pescadora.

Mejoras en los puertos pesqueros.—Varios puertos de Vizcaya precisan que se lleven a cabo en ellos obras de mejora de su situación actual, especialmente las del dragado, y que conduzcan a un acondicionamiento que les facilite el acceso a los muelles en bajamar, inclusive.

Por falta de fondo o calado, algunas bases pesqueras no se hallan en condiciones de albergar su flota y garantizar la seguridad de la misma en los fondeaderos. Un dragado profundo que se realizara evitaría las fuertes resacas y remolinos que se generan dentro de los puertos, y que tantas averías y hundimientos producen en las unidades pesqueras que integran la flota.

Asimismo, necesario es que se dote de varaderos, rampas, carros y grúas (utillaje, en una palabra) los puertos pesqueros, al objeto de facilitarles la labor de carena, reparaciones, pintado, etc., pues todo ello tiende a la conservación de los barcos grandes y pequeños que constituyen la flota de pesca.

CONCLUSIONES

Vigorización del precio del pescado.—Que se adopten, con el debido asesoramiento sindical, las medidas conducentes que procuren siempre el justo valor del pescado, con la fijación de un precio remunerador, admitida la débil consideración de la pesca de bajura.

Incremento de la propaganda, dando a conocer las excelencias del pescado fresco y en conserva para el consumo público.—Iniciar vigorosamente el plan de propaganda que conduzca a expandir por el ámbito nacional las excelencias del pescado fresco y en conserva para la alimentación humana.

Incremento de la exportación del pescado fresco y en conserva al extranjero.—Que se gestione de los poderes públicos la fijación de amplios cupos de exportación de pescado fresco a Francia y el aumento del cupo de la anchoa en salazón a Italia.

Reducción del tipo de descuento por venta de pescado. Que por la autoridad correspondiente se decrete el esta-

blecimiento del 3 % como tipo de descuento a aplicar al valor bruto del pescado que las embarcaciones vendan en puertos del litoral Norte y Noroeste de España.

Reducción del tipo de las cuotas con destino a Seguros Sociales de los pescadores.—Que el Estado, al igual que va a acudir a desgravar con sus fondos las cuotas de Seguros Sociales de las Empresas, reafirmando y robusteciendo, de esta forma, la solidaridad de todos los españoles, extienda su benéfica medida a reducir el tipo de las cuotas de Seguros Sociales de los pescadores, puesto que con ello automáticamente se alcanza la elevación del jornal o soldada del pescador contratado «a la parte» en las ganancias, único objetivo que persigue el Estado para compensar la carestía de la vida.

Utilización en las fábricas de los menores de 14 años en las temporadas de avalancha de la anchoa.—Que se equiparen los trabajos motivados por exceso o avalancha de la anchoa a las labores agrícolas en cuanto se refiere al empleo de mano de obra de los menores de 14 años de edad.

Habilitación de los terrenos para secadero de redes y construcción de lonjas para guarda de enseres de pesca.—Que con la urgencia que requiere el caso, se proyecte y acometa por el Grupo de Puertos de Vizcaya la habilitación de terrenos para emplearlos como secadero de redes y la construcción de lonjas para guarda o almacenaje de útiles y enseres de pesca.

Cámaras de conservación y refrigeración del pescado.—Que se proceda al estudio del Plan Nacional de Frío Industrial con el fin de crear en los puertos que lo han menester las cámaras para la conservación y refrigeración del pescado, facilitando, al efecto, créditos a interés reducido y en las mejores condiciones de reintegrabilidad.

Abaratamiento de los pertrechos de pesca.—Que se proceda a una política de abaratamiento de los pertrechos de pesca (raba, cordelería, cables, velamen, toldos, redes de copo, etc.) cuyo alto precio viene a agravar la economía del pescador modesto.

Implantación de veda invernal para la pesca de anchoa pequeña.—Que por la Dirección General de Pesca Marítima se decrete el establecimiento de veda invernal para la captura de anchoa inmatura, permitiendo solamente la pesca con destino a la carnada o cebo.

Creación de salazonerías por las cofradías de pescadores.—Que se estimule a las cofradías para que puedan acometer en régimen cooperativo la salazón del pescado e incluso su industrialización, concediéndoles los créditos que les fueran necesarios.

Permiso para la creación de nuevas fábricas de conservas de pescados.—Que por el Ministerio correspondiente se decrete con urgencia la libertad para la creación de establecimientos destinados a fábricas de conservas de pescados.

Mejoras en los puertos pesqueros.—Que por el Ministerio de Obras Públicas se proceda al estudio rápido de las necesidades que se sienten en los puertos, con el fin de dejar dichas bases en condiciones para poder abrigar en ellas las flotas pesqueras libres de las acometidas de los temporales, dotándolas de servicios adecuados para la mejor conservación de las embarcaciones pesqueras.

Bermeo, 31 de marzo de 1956.

Comercial 3-D

DELEGACION PROVINCIAL DE SINDICATOS

VIZCAYA

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL

Ponencia: PROBLEMAS PESQUEROS. INDUSTRIA CONSERVERA

Ponente:
D. JOSE MARIA SERRATS URQUIZA

Bilbao, 1956

Porque nos dirigimos a personas que conocen de la vocación marinera y actividad pesquera de los vizcaínos, omitimos deliberadamente toda alusión a la multisecular antigüedad de nuestras salazonerías, cuyo nacimiento y desarrollo está siempre absolutamente vinculado a aquéllas.

Es obvio, también por análoga razón, todo divertimiento anecdótico sobre la rápida introducción en nuestra conservería del proceso que Nicolás Appert descubriera a principios del siglo pasado y que no es otro que el hoy empleado.

Mas en justo y debido reconocimiento a aquellos industriales que con fe de iluminados, pero con evidente riesgo económico, fueron los iniciadores de la actual industria, y jalonaron el merecido prestigio de las conservas y salazones de pescados españoles, debemos señalar su ingente esfuerzo poniendo de relieve la fructificación incesante de aquella semilla.

Cumplido este elemental deber, describimos a continuación la organización industrial de nuestras fábricas, su complemento comercial y sus principales problemas de actualidad como medio elocuente del alcance que tienen las Conclusiones que al final sometemos a vuestra consideración.

INDUSTRIA

En los puertos vizcaínos trabajan en la actualidad treinta fábricas de salazón y cuarenta y cuatro de conservas y salazones.

Las citadas en primer término dedican su exclusiva actividad a la preparación del salazón de anchoa, y solamente con carácter excepcional y muy secundario, al del relanzón.

El salazonado es una labor de manipulación, en la que la mecanización es por el momento inaplicable, y que ha de realizarse con la máxima urgencia, pues de ésta depende en gran parte el valor del producto obtenido. Se colige así que la capacidad de industrialización de las salazonerías se base especialmente en el número de operarios con que cuenten durante la campaña.

Si bien para el ejercicio de esta industria salazonera no se precisan complicadas instalaciones, es digno de observación la existencia de magníficos pabellones, dispuestos adecuadamente para una intensa y cuidada elaboracinó durante el corto período de la campaña, que estos últimos años se reduce a unos treinta y cinco días.

Los salazones obtenidos son empacados en latas y barriles; las primeras son destinadas a la exportación o venta al consumo directo, y los barriles, salvo eventuales ventas para su empleo en el relleno de aceitunas, preparación de pasta, etc., son reservados para la fabricación del filete en aceite.

Tiene por consiguiente el salazonado de anchoa el doble interés de preparar un artículo de venta directa y de constituir base imprescindible para una prolongada actividad invernal. De ahí que además de las empresas exclusivamente salazoneras, se consagren con febril empeño a esta actividad todas las conserveras, por lo que en suma son setenta y cuatro el número real de salazonerías que trabajan en Vizcaya.

Como índice de su potencialidad diremos que la producción de anchoa que obtienen representa el 30 % aproximadamente de la que, envasada en latas, se prepara en España.

El proceso de fabricación de conservas, propiamente dicho, es más complejo, aunque como antes indicamos, no difiere fundamentalmente del que publicase Appert en 1810; pero razones técnicas de conservación, presentación, aprovechamiento, rendimiento, etc., exigen instalaciones con creciente variedad de elementos.

Si bien debido a las peculiaridades de las campañas de pesca y a su naturaleza resultan antieconómicas las muy grandes instalaciones y la adopción de trenes continuos de trabajo, atemperándose a estas circunstancias van introduciéndose métodos apropiados, modernizándose y ampliándose los medios, respondiendo así, en todo momento, a las exigencias de los mercados tradicionales de su producción. En este orden de innovaciones en la conservería vizcaína, merece destacarse, por su acusada tendencia, la instalación de cámaras frigoríficas cuya finalidad es la estabilización del pescado fresco en condiciones apropiadas para su conservación.

Hasta ahora, debe confesarse, no han rendido cuanto de ellas se esperaba, pero es evidente su significación señera y que, esencialmente, no es otra que el deseo de prolongar las actividades de la industria con el aprovechamiento de los fuertes arribos de pesca que ocasionalmente se dan.

De los productos que obtiene se destacan cuatro renglones principales:

Los escabeches y los preparados en aceite entre las conservas; los filetes de anchoa en aceite y los escabeches entre las semiconservas.

La diferencia entre una conserva y una semiconserva estriba en que la primera tiene una duración prácticamente ilimitada, porque se trata de un producto contenido en un envase hermético y debidamente esterilizado; en tanto que en la semiconserva, por no concurrir las circunstancias citadas o alguna de ellas, su proceso de alteración prosigue, eso sí, retardado por la presencia de un agente cual es la sal en el caso de los filetes de anchoa, la del vinagre en los escabeches envasados en barriles, la falta de oxígeno, etc.

La producción vizcaína de conservas y semiconservas alcanza las 3.000 toneladas y como exponente de su importancia relativa consignaremos que representa aproximadamente un 8 % de la cifra nacional.

El ciclo de actividad de esta industria viene determinado por dos campañas principales, otras dos muy eventuales y un prolongado trabajo del filete de anchoa.

Las campañas principales son la de la anchoa, que dura parte de los meses de abril y mayo, y la de la albacora (mal denominada bonito), que en estos últimos años se prolonga de junio a octubre, ambos inclusive.

Por su intensidad y la relativa regularidad que ofrecen las campañas de elaboración de estas dos especies, constituyen la esencia económica de la industria conservera.

En tanto la anchoa es totalmente salazonada, el «bonito», y en raras ocasiones otros atunes, son escabechados en su mayor proporción, destinándose el resto a las preparaciones «en aceite» y «al natural».

Al aludir a las dos campañas eventuales, nos referimos a las del chicharro y palometa. En estos últimos tiempos

el período de la primera se contrae escasamente a diez días en el año, y la segunda prácticamente desapareció, aunque se confíe en un regreso cíclico de la especie. Ambas especies son en general escabechadas.

Por lo expuesto se comprende que descartadas aquellas dos campañas de la anchoa y el bonito, que suman, con optimismo, seis meses de actividad, en modo alguno brindan apoyo para el sostenimiento de una industria las referidas aventualidades. De ahí que los conserveros fijasen su atención en la fabricación del filete de anchoa.

Es del dominio público el menguado beneficio que reporta su fabricación, mas por la conveniencia industrial y razones de orden sentimental su implantación es ya un hecho. Esta prolongada actividad tiene de un lado la virtud de consumir importantes cantidades de anchoa en salazón, cuya utilidad y precio serían muy problemáticos si no tubiesen esta salida; y de otro, que haya venido a paliar, si no disipar, las crisis invernales en los hogares de los pescadores, pues sus familiares encuentran colocación en las fábricas donde son retribuidos con cierta largueza.

COMERCIO

Perfilaremos las principales corrientes comerciales de la industria conservero-salazonera.

Exceptuadas las partidas que quedan en las fábricas como primera materia para la elaboración de filetes o que pudiesen ser objeto de transacciones en el mercado interior, todos los salazones eran exportados. Por fortuna, la naturaleza otorga al Cantábrico un monopolio de calidad, siendo su anchoa la más apreciada en el mundo entero, y de haí que su venta en el libre comercio internacional, disfrutase de ventajas frente a la concurrencia de otras procedencias.

Ahora bien, debido a que se trata de un artículo perecedero, el riesgo económico de su industria y comercio es permanente; y aún lo era más grave cuando la casi totalidad de las exportaciones se realizaban en consignación. Fuimos muy pocos los que, sin descanso, con tenacidad, propugnamos por la abolición de aquel sistema, y gracias a la comprensión y decidido apoyo de nuestro Ministerio de Comercio que, es noble hacerlo ostensible, protege a este comercio con singular atención, se ha descartado aquel peligro, pues todas las operaciones deben efectuarse en firme, habiéndose prohibido las consignaciones de la anchoa en salazón, generadoras de los más graves reveses de nuestra industria.

Los principales mercados eran Italia, Estados Unidos, Inglaterra, Argentina, Holanda y Alemania. Pero frente a esta necesaria corriente de exportación se ha levantado esa tupida red que al comercio internacional atenaza y que es fruto de heterogéneos motivos que aconsejan la política económica de las naciones.

Así vemos que Italia restringe oficialmente en un 30 a 40 % sus importaciones habituales, y Argentina las prohibe totalmente, para protección, ambas, de sus industrias nacionales; tenemos que Estados Unidos e Inglaterra las reducen porque derivan su consumo, y, desgraciadamente, igual signo tienen las exportaciones a los demás países.

Afortunadamente, esta creciente dificultad a la imprescindible exportación es parcialmente compensada por un floreciente consumo en el mercado nacional, atribuíble a

la elevación del nivel de vida, y al aumento de fabricación de filetes que, como decíamos, es hoy parte importante de su destino.

El comercio de las conservas ofrece características bien distintas de aquellas. En primer término debe recordarse que por su duración indefinida no se hace apremiante su consumo. Además, que el mercado nacional, especialmente en estos últimos años en que se acusa el efecto referido de un aumento medio del poder adquisitivo, absorbe un 75 % de la producción. De ahí que la realización comercial de la conserva no ofrezca perspectivas alarmantes a plazo corto.

No obstante, las tradicionales exportaciones, sostenidas con tesón plausible, pese a las dificultades de carácter general que hemos indicado, las que además de descongestionar el mercado interior son fuente interesante de divisas, reclama nuestra máxima atención y preocupación, por cuanto que es muy probable que un próximo incremento de las capturas de túnidos obligue a la intensificación de este capítulo del comercio, ya que cabe suponer que el mercado nacional sería insuficiente para su total absorción.

Y por último, nos resta decir que el comercio del filete de anchoa, que por tratarse de una semiconserva adolece, aunque atenuado, del riesgo de la alterabilidad del salazón pasa por un trance de signo favorable, pero aun reconociendo el aumento del consumo en España, es innegable la necesidad de la exportación. Y si bien los países consumidores, cual son Estados Unidos, Italia, Inglaterra y Alemania, incrementan su demanda en estos últimos años, ésta depende de las irregularidades lógicas de las campañas de pesca de los otros países productores que también concurren a aquellos mercados, por lo que asegurar su habitualidad constituye una meta ambicionada.

PROBLEMAS PRINCIPALES.

Prosiguiendo en la misma línea de conducta que inspiran estas líneas, eludiendo el análisis prolijo de cuantos problemas padece la industria, mencionaremos los que en la actualidad ocasionan general preocupación.

Escasez de mano de obra.

La dificultad capital, el problema que aparentemente insuperable pesa sobre la industria conservera-salazonera, es la escasez de mano de obra. Aunque no requiere esta industria más que una pequeña proporción de operarios de muy calificada destreza y conocimientos, es obvio señalar que su especialización es necesaria. Mas, en general, pesa sobre todos los trabajadores de los puertos el influjo de la idiosincrasia del pescador, refractario a una sujeción permanente, por lo que a pesar del empeño puesto por los industriales en el propósito, son muy pocos los trabajadores que ajenos a una tradición familiar siguen este camino de la especialización. De ahí que se mantenga un déficit permanente de obreros capacitados.

Pero aún es más grave la falta del personal femenino; aunque para el trabajo en esta industria pueden considerarse aptas todas las mujeres con alguna práctica. A pesar de los esfuerzo realizados en orden a la regularidad del trabajo, su continuidad, las estímulos remunerativos, etcétera, es lo cierto que la población laboral en las fábricas van en continua disminución.

En las campañas de trabajo, las empresas no consiguen

reunir, a pesar de sus esfuerzos, un 50 % de las obreras que necesitan, y en algunas ocasiones no se cubre ni un 30 % de sus necesidades.

Pescados.

Hemos consignado, con reiteración, las cuatro especies industrializables de mayor importancia en los puertos vizcaínos y expuestas las características del desarrollo de sus temporadas de pesca.

Se hace así ostensible que la industria trabaja un corto número de jornadas, lo cual gravita, claro está, sobre los costos de producción y limita la rentabilidad de las instalaciones.

Es lamentable que las circunstancias entrañen la cada vez más creciente reducción de los días de arribos, pues además de que implica fuertes fluctuaciones en el precio que en nada benefician a pescadores ni a fabricantes, repercute desgraciadamente en la calidad.

Sería muy conveniente que esa intensificación del volumen de las capturas se fraccionase en mayor número de días, pues con esta regularidad relativa, la absoluta es utópica, se mitigarían los citados inconvenientes y permitiría un mayor impulso en la transformación y amplitud de equipos industriales.

Pero, en todo caso, en previsión de la grave proyección que sobre la economía pesquera e industrial inflinge la corta duración de las campañas de pesca e incluso la escasez de algunas de ellas, hecho repetido con frecuencia, es necesario buscarle una solución. Y si es cierto que, salvo raras excepciones y que en general son fruto de estudios prolongados realizados en condiciones técnicas favorables, nada puede presagiarse sobre el resultado de las campañas pesqueras, es también indiscutible que los nuevos sistemas de pesca, de detección, la creciente autonomía de las embarcaciones, el uso adecuado del frío, la pléyade de científicos especializados, etc., invitan al estudio de una fórmula que lleve a la adecuación de los medios empleados en la pesca, a la exploración de nuevas áreas, a la captura de nuevas especies, etc.

¿No ofrece meditación las ingentes capturas de arenques que se efectúan en los mares del Norte europeos, a los que acuden las flotas de pesca más importantes y que con sus extracciones no sólo abastecen sus respectivos mercados nacionales de pescado fresco y subproductos, sino que se convierten en países exportadores de aquellos artículos?

Esta consideración inspira la tesis de que es imprescindible desplazar nuestra flota pesquera a zonas en las que las fluctuaciones sean de distintos períodos que en las nuestras, o en los que las capturas de otras especies complementen las tradicionales de nuestro litoral.

Entendemos que el Estado debe acometer esta empresa añadiendo a su meritísimo esfuerzo otorgado a través de una amplia política crediticia dispensada acertadamente por medio de la Caja Nacional de Crédito Marítimo, con una asistencia técnica.

Equipos industriales.

—Esporádicamente se levantan voces contra los industriales, reprochándoles descuido en el aumento de capacidad de sus fábricas que permita una sincronización con el incremento de las capturas, pero en general, como no podía ser menos, provienen de personas profanas en la materia.

Tanto en la campaña de la anchoa como en la de albacora (bonito), y el chicharro, principales especies de captura de estos últimos años, al innovarse los procedimientos de pesca se han aumentado considerablemente las posibilidades de arribo. Ahora bien, las llegadas a puerto son más masivas que antaño; en ocasiones, como en la anchoa y el chicharro, porque la extensión de la temporada se ha reducido, aumentando en razón inversa las descargas diarias de estas especies, y en las de albacora y atún, porque la capacidad y autonomía de las embarcaciones, y los aludidos modernos procedimientos de pesca, originan avalanchas que antaño se diluían en una mayor regularidad.

Es, pues, comprensible que aunque los industriales doten a sus instalaciones de los mejores y más modernos elementos, como de todos es conocido, no logran otra cosa que a lo sumo mantener su capacidad de transformación, pues se encuentran con el signo contrario de una creciente reducción de su personal.

Con la ponderación que exige la heterogeneidad de las preparaciones y artículos que se elaboran, es aconsejable se siga el proceso de evolución de las fábricas, pues solomente con una mecanización bien concebida y el empleo de métodos adecuados que difieran la alteración del pescado, se podrá paliar los efectos de la falta de mano de obra y al mismo tiempo se logrará mejorar la producción.

También con fines propagandísticos, que sólo cautivan a quienes ignoran la verdad de la situación, se ha acusado a los conserveros de entorpecer la instalación de nuevas fábricas.

Pero en esta nota de censura no puede implicarse a los conserveros vizcaínos, pues si se resisten a estas implantaciones en sus puertos es porque careciéndose, como manifestamos anteriormente, de personal obrero para las fábricas existentes que trabajan por esta causa a un 50 % de sus posibilidades, las nuevas agravarían más su situación, sin que la capacidad transformadora general experimentase incremento. Antes bien, se reduciría, pues es axiomático que, en igualdad de mano de obra, producen más las grandes empresas por cuanto que la racionalización del trabajo y la utilización de modernos métodos en las mismas es más viable que en las pequeñas.

OTRAS PRIMERAS MATERIAS

Citaremos las principales: hoja de lata, aceite, sal y madera.

Hojalata.

Si bien es cierto que la hojalata de producción nacional no cubre las necesidades generales y por ello las adjudicaciones siguen un penoso camino restrictivo, las importaciones recientes atenúan la escasez y es de desar que una política general permita la libertad sin lesión de parte.

Pero sobre esta importación, hoy imprescindible, recae desde el mes corriente un gravamen que la encarece en forma prohibitiva. Nos referimos al nuevo precio del oro, aplicable en las liquidaciones de los derechos de Arancel, según O. M. del 27 de marzo.

Este aumento se traduce en 170 pesetas, aproximadamente, por caja de 190 libras; es decir, representa un encarecimiento del 19 % tomando como base el valor oficial de esta mercancía en el mercado nacional.

Es lógico que en determinadas ocasiones, para la defensa de una industria que sea considerada de interés nacional, se levante una barrera arancelaria que la proteja, pero en este caso concreto, en tanto persista el déficit señalado, no tiene justificación. Y además, aun sin este aumento, la hojalata importada resultaba ya un 25 % más cara que la nacional.

Por consiguiente, en evitación de la grave repercusión en los precios de las conservas, estimamos que debe hacerse exclusión de esta primera materia de aquella disposición de carácter general o debe encontrarse una solución, al margen, que compense a los importadores de aquella diferencia.

Aceite.

Afortunadamente, las circunstancias han permitido que desde 1954 no se hayan limitado los consumos comprobados de aceite, pero sería muy conveniente que se prescindiesen de los trámits dilatorios en la repetición de los pedidos, en el caso que una libertad total no sea factible.

Sal.

El encarecimiento desorbitado de la sal que se suministra a los industriales vizcaínos, que contrasta con la adquirida en otras provincias, origina serio disgusto, y el afán de encontrarle una solución adecuada.

Madera.

En los últimos meses ha experimentado un alza de precios que en determinados casos llega al 50 %. Alarma esta carrera desenfrenada por la influencia que ha de tener en el costo de las conservas. Se entiende que una importación de choque podría soslayar este escollo.

MERCADOS EXTERIORES

Como decíamos anteriormente, la exportación es absolutamente imprescindible para algunos artículos y para otros de muy considerable transcendencia. De ahí que su influjo sea constante en la actividad y desarrollo de la industria conservero-salazonera.

Debido a las convulsiones económicas de los últimos años, se han operado profundas modificaciones en nuestro comercio exterior.

Conservamos algunos mercados tradicionales como Italia, Estados Unidos, Inglaterra, Centro América, Suiza y Bélgica.

Perdimos otros de gran importancia cual son Francia y Argentina. Y nos brindan posibilidades de incremento o introducción Estados Unidos, Alemania, Grecia y Australia.

La simple relación de estos mercados, mencionados a modo de índice, expresa por sí sola la complejidad del problema.

Descontado el esfuerzo que los exportadores ponemos particularmente a contribución, es menester el apoyo oficial, pero en forma eficiente. Debemos reconocer su decidida ayuda, inspirada en el interés general, pero creemos que esta puede ser más eficaz aceptando el diálogo, las sugerencias e incluso la colaboración de los propios industriales.

En el forcejeo de las negociaciones, en el establecimiento de contingentes, en la fijación de cambios diferenciales por artículos y países, y en otros muchos aspectos del co-

mercio, estamos persuadidos que el concurso de los conocimientos y experiencia de los industriales exportadores habría de ser altamente beneficioso.

CONCLUSIONES

Común para los salazones y conservas:

Que se estudie urgentemente el medio de proporcionar personal obrero a las fábricas vizcaínas, que conjure la grave crisis de mano de obra que padecen.

Salazones.

1.º—Se defienda a ultranza los actuales mercados extranjeros de la anchoa en salazón facilitándose, especialmente, la exportación a Italia y a los nuevos mercados.

2.º—Revisión, en el aspecto legal, de las industrias instaladas por extranjeros.

3.º—Cuando sea aconsejable la instalación de nuevas industrias, en determinados puertos, se dé preferencia a los industriales salazoneros españoles, que trabajen con capital exclusivamente español.

En el caso de no hacerse uso de esta preferencia por aquellos industriales, que será regulada por su antigüedad, se dará nueva opción en favor de españoles aunque no sean industriales salazoneros y sólo en último caso se autorizará la instalación por extranjeros.

Para el establecimiento de toda nueva industria, será imprescindible el informe del Sindicato Nacional de la Pesca, teniendo en cuenta la decisión de las Juntas Económicas de Grupo correspondientes.

Conservas.

1.º—Ordenación de la producción:

a) En tanto persistan las actuales circunstancias en la industria conservera, la ordenación de la misma será a base de su actual potencial, con mejoramiento y ampliación de las actuales instalaciones en las zonas que la abundancia de pescado conservable así lo aconseje. A este efecto sólo se autorizarán estas mejoras cuando se conceda por el Sindicato Nacional de la Pesca el oportuno informe favorable a tenor de los acuerdos adoptados por las respectivas Juntas Económicas del Grupo.

b) Unificando los formatos y reglamentando el uso de inscripciones veraces.

2.º—Abaratamiento del costo de producción.

a) Propulsando oficialmente la modernización de la industria actual con la concesión de créditos en condiciones favorables.

b) Estimulando a los industriales conserveros para que construyan nuevos barcos que por su autonomía, pertrechamiento y equipo, les permita dedicarse preferentemente a la pesca de especies industrializables, en el intento de regularizar el trabajo en su industria. A este fin se les conceda los créditos necesarios.

c) Concediendo libertad para la compra de aceite y hoja de lata.

d) Solicitándose del Ministerio de Hacienda la disminución del arancel que se aplica a la importación de la hoja de lata hasta el punto que compense el alza del precio del oro dispuesta por O. M. del 23 de marzo de 1956 de aquel Ministerio.

e) Autorizando la adquisición de combustibles líquidos y hulla para la industria, a iguales precios que se aplican para la flota pesquera.

f) Disponiendo el procedimiento adecuado para que la sal llegue a la industria sin recargos improcedentes.

3.º—Mejores condiciones para exportar:

a) Defendiendo los mercados extranjeros actuales y estudiando en cada caso si la concesión de un cambio más favorable ampliaría las ventas en aquellos o abriría otros nuevos.

b) Que las actuales reservas de divisas sean operantes y que el campo de su aplicación alcance a detectores de pesca y demás aparatos eléctricos e instalaciones propulsoras utilizados en los barcos pesqueros.

4.º—Equiparación de las condiciones de trabajo:

Unificando las actuales diferencias de remuneración por Zonas ocasionadas por la vigente Reglamentación de Trabajo en la Industria Conservera.

ABRIL DE 1956

ANOL
SCO



PEDRO UNCETA. M. del Puerto, 10.—BILBAO

O DE 1956. — TELEFONO 17810 — NUMERO 7.393

Pa ra evitar las crisis del invierno...

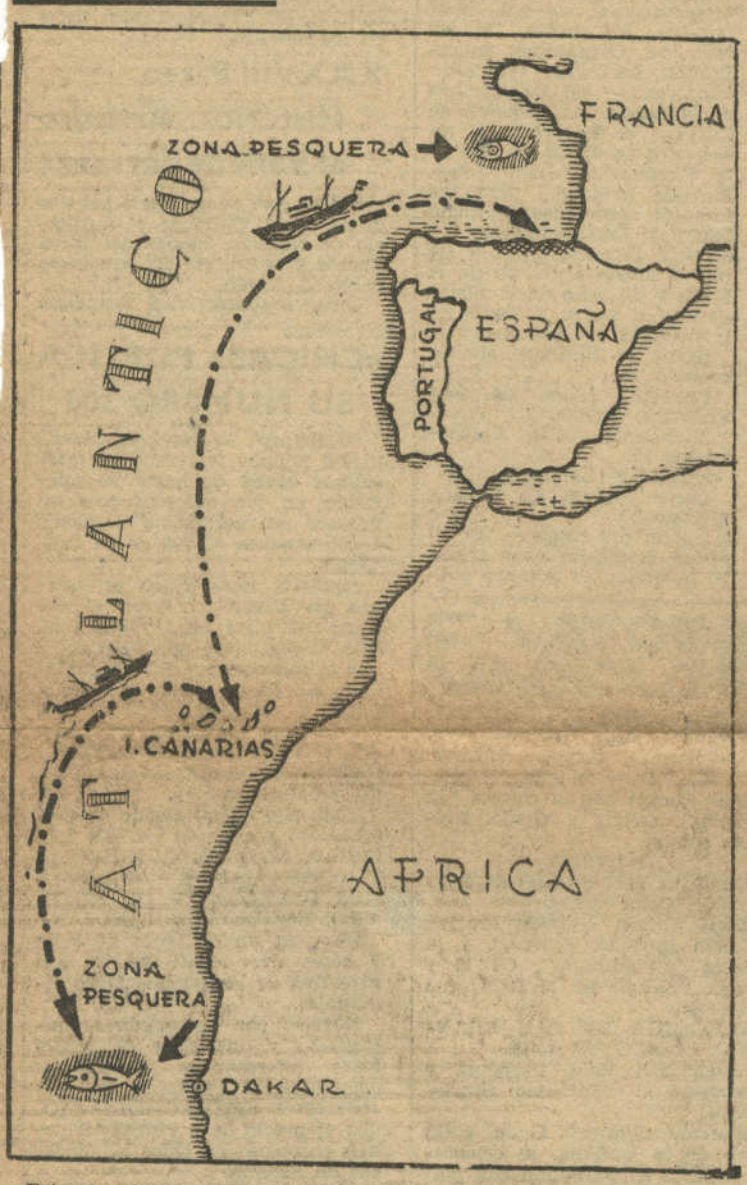
Los pescadores de bajura vizcaínos piden mayor campo de acción

Hoy, el elevado número de embarcaciones hace más reducidas las costeras.- La pesca del marrajo, desastre económico.-Dákar, solución a la desesperada.-La fórmula vital: el arrastre

Por RAFAEL OSSA ETXABURU

Días pasados, una Comisión de armadores de bajura de nuestra provincia, ha presentado a las autoridades competentes en Madrid, una interesante propuesta para dar carácter de continuidad real a sus actividades profesionales a lo largo de todo el año mediante la asignación de los nuevos "campos de trabajo" a las embarcaciones de bajura.

Nuestro compañero RAFAEL OSSA ETXABURU expone en este reportaje algunos aspectos principales del problema que ha motivado esta propuesta de los "arrantzales" vizcainos.



Este croquis da idea de la distancia a recorrer por nuestras embarcaciones de bajura, que el invierno próximo vayan a pescar en aguas de Dakar. Hay un evidente contraste entre esta distacia y la que media entre los puertos vizcaínos y la zona pesquera frente a la costa francesa interesada por nuestros pescadores para trabajar en ella al arrastre.

MADRID (De nuestra Redacción.)

El invierno último ha sido testigo de una de las crisis pesqueras más agudas que se hayan registrado en nuestro litoral. El anterior fué más o menos de análogas características. Me refiero, claro es, a la pesca de bajura, la cenicienta entre las diversas modalidades que integran esta actividad marítima.

Cuando la costera base, como la de la anchoa o la del bonito se muestran generosas, los descalabros económicos del invierno suelen paliarse, en parte, con las pocas reservas disponibles. Sin embargo, pocas veces se puede contar con tales reservas, pues la modernización y puesta a punto de las embarcaciones a que obligan los nuevos sistemas de pesca someten a esta sufrida clase social a un permanente desemoolso, que, al no estar compensado con las ganancias, afecta a su nivel de vida y obliga a las organizaciones asistenciales a movilizar recursos en concepto de ayuda económica que, si en el propósito son nobles, vienen a confirmar la existencia de un mal, cuyas causas se resumen en el siguiente párrafo, contenido en la proposición presentada por los "arrantzales" vizcainos:

"Gracias a la ayuda que nos presta el Instituto Social de la Marina, hoy hay un gran incremento de la flota de bajura; pero a mayor número de embarcaciones, son más reducidas las costeras, pues las calas son las mismas y se agotan antes...".

En consecuencia, nuestros pescadores piden "mayor campo de acción para las actividades de la flota pesquera de bajura, por lo menos para las embarcaciones de mayor tonelaje".

En busca de soluciones

Estas inquietudes tienen su historia. La necesidad les llevó durante los dos últimos inviernos a la pesca del marrajo. Pero las distancias recorridas y el escaso fruto obtenido clasifican estas tentativas como verdaderas catástrofes económicas.

Ahora están tras de otra perspectiva: La de ir a la pesca del atún a la parte de Dakar, en Africa occidental francesa. En tal caso, la costa española más inmediata para la venta de la mercancía sería la de Canarias a 550 millas, en tanto que las embarcaciones francesas --mejor dotadas, con neveras más capaces-- pueden desembarcar la presa en el litoral africano a sólo 110 millas. Pero como la necesidad es mayor que el riesgo mismo, ya están dispuestas cuatro unidades de nuestra flota de bajura para pescar --previa autorización-- en aquellas aguas por el procedimiento del cebo vivo.

El arrastre

Una de las soluciones más viables y en la que hace hincapié el texto presentado a las autoridades, se fundamenta en el hecho siguiente:

"En las salidas realizadas para la pesca del marrajo se ha observado que embarcaciones de menor tonelaje y menor potencia de máquina que nuestra flota de bajura se dedican durante el invierno a la pesca por el procedimiento de la baca y arrastre desde los puertos franceses, calculándose que solamente puertos tales como Burdeos y Sables D'Olonne tienen dedicadas más embarcaciones que las flotas de Guipúzcoa, Vizcaya y Santander juntas, obteniendo excelentes resultados. Esta flota francesa en verano atiende también a la costera del bonito y terminada ésta, reanuda el arrastre. Trabajan a unas 30 millas de la costa, lo que supone para nosotros una distancia de 130 millas; poco más o menos la misma distancia recorrida cuando se va tras de la palometa a los puertos asturianos".

Zulueta y Bengoechea, representantes de los armadores de bajura de Bermeo y Ondárroa, respectivamente, me hablaron extensamente de esta cuestión.

--Nosotros --me decían-- dedicados a la pesca del arrastre en estas aguas cercanas a las jurisdiccionales francesas podríamos obtener mencancía para luego venderla en España. Además, en caso de temporal, las arribadas a los puertos de aquel litoral, sólo distante cuatro horas

CONTINUA EN 3ª PAGINA

1945-1955

DIEZ AÑOS DE LABOR ESTADISTICA SINDICAL

•

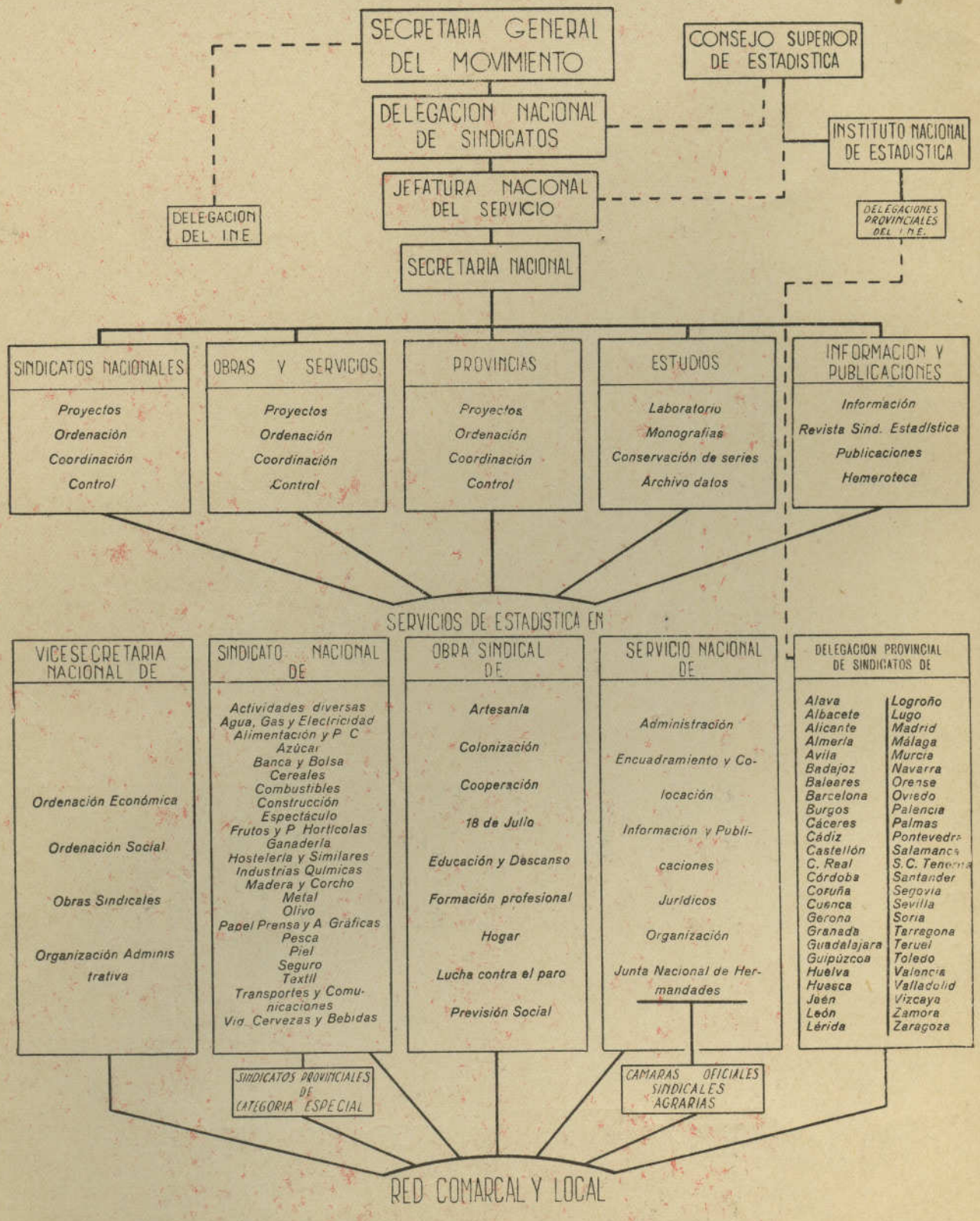


REVISTA SINDICAL de ESTADISTICA

NUMERO 40-41 EXTRAORDINARIO

4.° trimestre 1955

1.°r trimestre 1956



ORGANIZACION DEL SERVICIO SINDICAL DE ESTADISTICA

SUMARIO

Págs.

Saludo del delegado nacional de Sindicatos 2
La estadística española en la última década.-Por Luis Ubach y García Ontiveros 3
Rúbricas.-Por José Antonio de Artigas 5
Investigación y enseñanza estadísticas.-Por Sixto Ríos García. 6
La «automación» en la Estadística. Por F. de Asúa 9
Lealtad y eficacia al servicio de una organización.-Por Luis Nieto Antúnez 10
La Organización Sindical en la «Revolución verde» española 13
Realizaciones de las Hermandades de Labradores 16
La batalla contra la usura 19
Capacitación agropecuaria 21
Cooperación 24
Previsión Social en el agro 25
España, maestra del cultivo arrocero 28
Nuestra mayor fuente de divisas: la naranja 31
La recuperación de nuestros mercados vinícolas 34
Nuestra península es el mejor mercado del plátano canario 43
España, primer país olivarero del mundo, deficitaria de aceite 46
El incremento de la producción algodonera, gran ahorro de divisas. 49
El champán francés se tapona con corcho español 55
España se autoabastece de leche condensada 58
Coexistencia de la caña y remolacha azucareras en España 60
La pesca, el barco y el hombre 63
Bajo consumo de calzado de cuero. 69
España produce el papel que consume 71
Del «nylon» a los antibióticos 75
El mineral español se trabaja ahora en España 82
El cemento ya no es problema 86
Más carbón y mejores salarios 89
Diez años en la electrificación de España 92
Del farol de gas al butano embotellado 94
Del manantial al grifo 96
Los españoles invierten ahora en seguros cinco veces más que hace diez años 97
Los bancarios y sus sueldos 101
España, preparada para el turismo. 103
El cine, inofensiva «droga» nacional 107
La «operación viviendas» de la Organización Sindical 112
Del peón al especialista 114
De los encajes al hierro forjado ... 116
El veraneo ya no es monopolio de los ricos 118
Noticiario 121
Bibliografía 122

HACE ahora diez años, el Servicio Sindical de Estadística sacaba a la luz su primera publicación de carácter periódico, bajo el título de BOLETIN SINDICAL DE ESTADISTICA.

Su finalidad era la de dar a conocer parte de los resultados obtenidos en la hasta entonces casi anónima labor del Servicio, ya que ésta era sólo conocida por el Mando. Se pretendía que no sólo los organismos oficiales, sino las mismas empresas y entidades privadas, encontraran la información que les permitiera seguir al día el desenvolvimiento de una determinada actividad económica, así como conocer la eficaz labor que en el orden social y asistencial vienen desarrollando los diversos organismos sindicales.

Los objetivos de esta publicación no han variado, y la forma en que durante estos diez años se han cumplido aquéllos no somos nosotros los llamados a juzgarla. Sin embargo, pecaríamos de insinceridad si ocultásemos nuestra íntima satisfacción por la serie de circunstancias que hacen, lógicamente, presumir que hemos logrado, efectivamente, cumplir la finalidad propuesta. El hecho de llegar en la actualidad nuestra Revista a organismos y entidades de más de veinte países, y siempre a solicitud de aquéllos; el haber pasado de las 36 páginas del primitivo Boletín a las 80 de que ahora constan los números ordinarios de esta Revista; el constante incremento del número de suscriptores; los comentarios bibliográficos que dedica la prensa a casi todos sus números, etc., etc., son algunas de esas circunstancias estimulantes a las que antes aludíamos.

No podemos olvidar en este décimo aniversario de la REVISTA SINDICAL DE ESTADISTICA la entusiasta, leal y desinteresada colaboración de los jefes de los distintos Servicios de Estadística en organismos sindicales, que constituyen su auténtico cuerpo de redacción y sin la cual no habría sido posible la publicación de un solo número. A ellos, pues, se debe, en primer lugar, el éxito que haya podido alcanzar esta Revista en sus diez primeros años de vida.

REVISTA SINDICAL de ESTADISTICA

Editada por el Servicio Sindical de Estadística

Director: R. Romero Montero

Dirección y Redacción:
Calle Desengaño, 9 - 4.º
MADRID

Teléfonos: 22 29 90 (46) / 21 60 08

SUSCRIPCIÓN ANUAL: 40 PTAS.
NÚMERO SUELTO: 10 »

todos hasta ahora realizado, y grande ha de serlo aún si queremos que España siga ocupando el puesto que por su historia y tradición moral y cultural le corresponde en el concierto mundial.

Dado su arraigo y solvencias, nuestras estadísticas y trabajos de tipo demográficos gozaban ya de gran prestigio internacional, y fué preocupación primordial del I. N. E. tratar de que las otras actividades estadísticas alcanzaran el mismo rango de sus hermanas. Con este fin fueron creadas las diferentes Comisiones Interministeriales Asesoras, en las que se estudian y preparan las nuevas estadísticas que han de recoger los diferentes aspectos de la actividad nacional desde el demográfico y social al de las finanzas, pasando por el cultural y económico, en sus múltiples facetas agrícola, comercial, industrial, etc. En estas Comisiones tienen representación los diferentes departamentos ministeriales y organismos interesados en las materias a tratar, y de una manera permanente la Organización Sindical.

Por considerar que las estadísticas de producción y consumo constituyen el elemento básico para el estudio y preparación del desenvolvimiento económico nacional, uno de los primeros trabajos iniciados fué el llevado a cabo por la Comisión correspondiente con la publicación de la «Clasificación Nacional de Actividades Económicas», sobre la base de la clasificación industrial uniforme, redactada por la Comisión de Estadística de las Naciones Unidas, y en la que aparecen cuidadosamente ordenadas y clasificadas todas las actividades profesionales, industriales y de servicios y que ha servido de punto de partida a 256 estadísticas industriales de producción, lo que supone el 80 por 100 de las actividades industriales comprendidas en dicha clasificación, esperando en breve plazo ultimar la labor que nos permitirá disponer de interesante información periódica del movimiento económico nacional.

En el aspecto estructural y con independencia de los censos de población que vienen publicándose cada diez años ha sido confeccionado en el año 1951 el censo general de edificios y viviendas, y están en proyecto la confección de los censos económicos generales de la nación, que permitan conocer los principales aspectos de la estructura agrícola, industrial, comercial y financiera del país y faciliten datos periódicos estadísticos del potencial económico nacional. Un primer paso lo constituye el fichero de establecimientos industriales, dispuesto por orden de la Presidencia del Gobierno, de 7 de junio de 1955, en vía de ultimación, y que recoge todos los establecimientos de las industrias manufactureras y extractivas, la construcción y la producción de electricidad, gas y vapor. Fichero de gran utilidad, tanto para satisfacer las necesidades de localización del futuro censo industrial como para una ulterior ordenación de las estadísticas periódicas.

Mas no es sólo en el aspecto económico donde ha dejado huella la labor estadística desarrollada en la última década, sino que debemos señalar igualmente la labor desarrollada en las estadísticas culturales, en sus diferentes manifestaciones de enseñanza, espectáculos y deportes, turismo y otras manifestaciones culturales; en las estadísticas judiciales, en las que debemos resaltar las penales y penitenciarias y de tribunales tutelares de menores; en las estadísticas de trabajo, previsión y acción social, como las de accidentes de trabajo y salarios; en finanzas, con las estadísticas del Seguro, préstamos hipotecarios, clases pasivas y de emisiones de capital, entre otras; y, por último, los continuos trabajos de investigación, tanto demográfica, que nos permiten predecir sobre el futuro desarrollo y condiciones de la población, como económica y social, para un más perfecto conocimiento de la evolución del coste de vida y nivel alcanzado por las diferentes clases sociales.

Todos estos trabajos desarrollados por el I. N. E. y los muy cuantiosos y documentados llevados a efecto por diferentes organismos estatales, paraestatales y privados son recogidos en los anuarios que en sus ediciones normal y manual viene publicando en los meses de mayo y diciembre de cada año y que, con un volumen de más de mil páginas se coloca a la cabeza de los que se publican por las principales naciones del mundo.

Esta ingente labor no podría ser llevada a cabo sin una adecuada preparación del personal encargado de dirigirle y orientarle, y con tal fin fué creada la Escuela Oficial de Estadística, afecta a la Universidad Central de Madrid, de cuya eficaz labor son buen testimonio el elevado número de sus diplomados, tanto en su grado medio como en el superior, y que, por su preparación y capacidad, son absorbidos rápidamente por las diferentes actividades y sirven para el debido encauzamiento de los trabajos estadísticos cada día más precisos y apreciados.

Por último, no quiero dejar de señalar la eficaz labor educadora llevada a cabo por la prensa y radio, que, al divulgar de manera acertada los trabajos estadísticos, saben mostrar al público la gran utilidad de los mismos y las enseñanzas que de un concienzudo y acertado análisis de los datos pueden deducirse, al mismo tiempo que llevan al ámbito nacional el convencimiento de la necesidad de una leal colaboración ciudadana, que, al contribuir al más exacto conocimiento del desenvolvimiento de la vida nacional, coopera de manera indirecta al resurgimiento de la nación, por el que tanta inquietud siente nuestro invicto Caudillo y su Gobierno.

RUBRICAS



JOSÉ ANTONIO DE ARTIGAS
Profesor titular de Estadística Fundamental en la Escuela Especial de Ingenieros Industriales

A menudo he insistido en que Magnitud y Estadística son entre sí como el agua y el fuego, aunque al llegar la Estadística a sus aplicaciones casi siempre ofrece sumas por agrupación de casos.

Si en toda suma es, en efecto, forzoso postular tácita o expresamente la homogeneidad de los elementos que la componen, nunca se apurará bastante la verdad, al parecer trivial, de que si la homogeneidad falla, la adición es un puro despropósito (1).

Pero si no se puede sumar, ¿cabrá hacer estadística, sobre todo, descriptiva? Consideremos un censo que atribuye a Madrid 1.800.000 habitantes. He aquí una cifra cuya obtención tiene general aprecio, y que ha sido formada por suma. Se han sumado los hombres con las mujeres, los ancianos con los niños, los genios con los tontos, etcétera... Es obvia la heterogeneidad de los sumandos. ¿Por qué, a pesar de ello, la cifra es respetada? Sencillamente por haber atendido en cada uno de estos entes reales a un solo aspecto de su caracterización: el de que todos están en vida y residiendo en Madrid; sin duda, en este estricto aspecto no son menos rigurosamente iguales que lo son entre sí los entes de abstracción.

Bien se sabe, además, que este censo no es propiamente una estadística, sino un puro recuento; cuando hayan de inquirir los demógrafos no sólo *cuántos*, sino *cómo* son los residentes de la capital, surgirán la complejidad analítica, el desfile de métodos estadísticos y las pacientes e inacabables elaboraciones ineludibles hasta haber llegado a entrañar la cualidad en la cantidad.

Como una estadística descriptiva ha de ser presentada con *números*, que se referirán a la respectiva *rúbrica* de su encabezamiento, y que vienen resultando casi siempre de una suma aritmética de elementos, pronto se echa de ver que la rúbrica ha de quedar establecida como un concepto en el que dos cualesquiera de los elementos de que consta estén ligados afirmativa o negativamente por una relación previamente definida. Es decir, que la homogeneidad presupuesta en los componentes individuales ha de ser rigurosa y comprobable por la lógica deductiva, al cotejar para cada elemento la validez de las proposiciones que lo relacionan con la definición de la rúbrica, tanto directa como recíproca, contraria o contrarrecíprocamente.

Basta enunciar este proceso genético de la noción de rúbrica para percibir el peligro de que en el concepto o en la expresión de cualquiera de ellas se haya deslizado alguna incorrección lógica. Todo el esfuerzo de un estadístico que calcule y represente con el más fino primor estocástico los conjuntos de valores numéricos, será estéril, y dará motivo a las habituales y sarcásticas diatribas contra la estadística, si la congruencia de una rúbrica tiene sentido, pero no rigor.

De esas incorrecciones lógicas tenemos copiosos e impresionantes ejemplos. Recordemos sólo a los soldados romanos que al pie de la cruz del Redentor echaron a suerte la divina túnica inconsútil, jugando como si fuesen las mismas las dos probabilidades numéricas de cuatro tiradas con un dado cúbico o de veinticuatro con dos dados iguales, porque desde CARNEADES, se admitía en tales casos de azar una homogeneidad que habría hecho aplicable la expresión

$$\frac{4}{6} = \frac{24}{36}$$

Hoy puede un buen alumno de Bachillerato computar la diferencia de estas dos probabilidades; pero a la ciencia humana le fueron precisos para descubrir la heterogeneidad los dieciocho siglos largos que van desde el fundador de la tercera Academia hasta PASCAL.

* * *

Claro es que el problema de alcanzar rigor en una rúbrica requiere el dominio sustancial en in-

(Pasa a la página 126)

(1) Tres y cuatro son siete, si nos referimos a los números enteros; es decir, a entes abstractos en el clásico conjunto coordinable y finito, que es la base de la Aritmética. Si, en cambio, se trata de entes reales, por ejemplo, días de vegetación en cualquier cultivo, ¿esperaría alguien que agrupando tres y cuatro equivaliese el resultado al grupo de otros siete, cualesquiera que fueran los unos y los otros?



INVESTIGACION Y ENSEÑANZA ESTADISTICAS

SIXTO RIOS GARCIA

Director del Instituto de Investigaciones Estadísticas y de la Escuela de Estadística de la Universidad Central

Correspondemos gratamente al honor que nos hace la Revista Sindical de Estadística invitándonos a conmemorar el decenio de su brillante y proficua publicación con una breve reseña de trabajos y proyectos de estos dos centros, creados recientemente en España con objeto de impulsar el estudio del método estadístico y sus aplicaciones.

EL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ESTADISTICAS

El Instituto de Investigaciones Estadísticas, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, creado hace seis años con el nombre de Departameno de Estadística, y elevado hace dos a la categoría de Instituto, ha realizado, sin duda, trabajos dignos de ser conocidos por todos.

Su labor más reciente se dirige al campo de las aplicaciones industriales, conocidos también corrientemente con el nombre de Investigación Operativa, y entre los que se encuentran los de control estadístico de la calidad de los productos industriales, diseño de experimentos para llegar a las condiciones óptimas en la producción industrial, programación lineal para lograr los planes de producción de máximo rendimiento, comparación de productividades, etc. Se puede dar una idea de la importancia que tiene para nuestro país proseguir la investigación en este campo y sus aplicaciones si se recuerda que la utilización de dicha técnica por los países angiosajones durante la segunda guerra mundial implica economías que se cifraron en billones de dólares, sólo teniendo en cuenta la producción de las fábricas militares durante dicho breve período.

La labor del Instituto en este campo no se ha limitado a la investigación científica pura, que podría considerarse de exclusivo interés académico, sino que, mediante conferencias y cursillos en el Instituto Nacional de Industria, Instituto Nacional de Racionalización del Trabajo, etc., se ha preparado el terreno, y los frutos empiezan a recogerse, especialmente por los problemas planteados por importantes Institutos de Investigación y Empresas industriales al Servicio de Consulta del Instituto, que han sido satisfactoriamente resueltos.

Otro tanto puede decirse de las aplicaciones militares a cuestiones de táctica, logística, etc., que dieron origen al nombre de Investigación Operativa, y también han sido estimuladas por el Instituto mediante conferencias en la Escuela de Estado Mayor, de Guerra Naval, etc.

Deben señalarse, asimismo, trabajos importantes de Biometría, como un estudio del crecimiento de niños menores de un año, dando la regresión del peso sobre la talla y otras característi-

cas por semanas, y una aplicación forestal del muestreo sistemático a la valoración económica de bosques. Se han hecho dos estudios por sondeo estadístico de opiniones y condiciones económicas, culturales, etc., de la población estudiantil universitaria española, con todos los requisitos de rigor y seriedad de que suelen carecer tales estudios y que han sido especialmente elogiados en el extranjero.

Asimismo señalemos trabajos actuariales de construcción de tablas de mortalidad, con el propósito de conocer la tendencia a lo largo del tiempo de la mortalidad española, de gran interés para las Compañías de seguros.

Estos estudios y otros muchos de aplicaciones a la Pedagogía, Economía, Física Nuclear y muy especialmente de Estadística Teórica y Cálculo de Probabilidades, son recogidos en la revista «Trabajos de Estadística», publicada, hace cinco años, por el Instituto, que ha alcanzado ya un puesto de honor entre las primeras revistas de categoría internacional que se publican en el mundo. En ella, al lado de los trabajos nacionales citados, figuran las firmas, bien conocidas, de estadísticos de la categoría de CRAMER, WOLD y FRECHET. Estos y otros sabios han explicado cursos monográficos en el Instituto, que han sido publicados y son universalmente apreciados.

Gran preocupación del Instituto ha sido facilitar la ampliación de la cultura estadística, y a tal fin ha colaborado en el curso de Muestras y sus aplicaciones, organizado por el Instituto Nacional de Estadística hace seis años; en los cursos de Estadística y sus aplicaciones, organizados durante dos años por la Universidad de Madrid, germen de la Escuela de Estadística, y ha comenzado a publicar algunas traducciones de libros, como el *Análisis estadístico elemental*, por S. S. WILKS, y monografías como *Sobre los problemas de la inferencia estadística*, de A. WALD; *Series cronológicas estacionarias*, de H. WOLD; *Métodos lineales de cálculo de probabilidades*, de K. KARHUNEN; *Aplicaciones industriales de la Estadística (curso explicado por el profesor* F. J. AMCOMBE); *Aplicaciones de la Estadística a la Física Nuclear (curso explicado por el profesor* R. FORTET); *Análisis de la demanda*, de H. WOLD; *Diseño, experimentos*, de FINNEY, etc.

La mayor preocupación actual del Instituto es incrementar la colaboración con otros organismos interesados en la aplicación de los métodos estadísticos dentro y fuera del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, dando un mayor impulso al Servicio de Consultas. La misión de este Servicio es prestar ayuda a otros organismos en la resolución de aquellos problemas estadísticos que se salen del tipo de los que corrientemente se presentan.

Esto puede realizarse:

1.° Solicitando consejo para la elección de métodos estadísticos adecuados a sus problemas particulares.

2.° Encargando la realización de cálculos estadísticos numéricos por ellos planteados.

3.° Puede llegarse, a veces, a una genuina colaboración científica con publicaciones conjuntas, en que el consultante es responsable de las observaciones, y el estadístico, de los métodos, y ambos de la interpretación de los resultados.

Este Servicio estimula las consultas de otros Institutos del Consejo mediante conferencias y cursillos divulgadores, y, sobre todo, mediante seminarios mixtos, en que se reúnen los miembros del Servicio de Consulta con los de otros Institutos interesados en las aplicaciones de los métodos estadísticos para estudiar problemas prácticos que interesen a los consultantes.

Con el incremento de este Servicio de Consulta, al que, como ya dijimos, han acudido diversas entidades de dentro y fuera del Consejo, esperamos no sólo prestarles una ayuda eficaz, sino tener una fuente de problemas interesantes desde el punto de vista tanto práctico como teórico, ya que el desarrollo histórico de la Estadística ha demostrado cumplidamente que un gran número de descubrimientos estadísticos han sido debidos a la necesidad de resolver problemas reales planteados por las aplicaciones.

LA ESCUELA DE ESTADISTICA

Casi simultáneamente con la creación del Instituto de Investigaciones Estadísticas un grupo de estadísticos jóvenes y entusiastas, orientados por los maestros don ESTEBAN TERRADAS, don JOSÉ G. ALVAREZ UDE y don JOSÉ A. DE ARTIGAS, emprendimos la tarea de organizar los «Cursos de Estadística y sus Aplicaciones», que patrocinaron durante dos años las Facultades de Ciencias y de Ciencias Económicas, el Instituto Nacional de Estadística, el Servicio Sindical de Estadística y el Departamento de Estadística del C.S.I.C.

Es importante observar para valorar el éxito de estos cursos, que sorprendió incluso al profesor FRÉCHET, que vino a inaugurarlos, que no ofrecimos a los asistentes más que enseñanzas y trabajos; nada de diplomas que fueran llave para obtener sinecuras o prebendas bien remuneradas. Más de cien alumnos, que asistieron con regularidad a los cursos, demostraron que había en nuestro país un entusiasmo clarísimo por estos estudios, y tras la magnífica experiencia de dos años, el Ministerio de Educación Nacional, a propuesta de la Facultad de Ciencias, de Madrid, creó, por Decreto de 31 de enero de 1952, la Escuela de Es-

tadística de la Universidad de Madrid. Antes de la creación de la Escuela existían cursos de aplicaciones en diversos centros docentes (Facultad de Ciencias Económicas, Escuelas Especiales de Comercio, etc.), y, por otro lado, los cursos teóricos de Cálculo de Probabilidades y Estadística Matemática de la Facultad de Ciencias. La Escuela ha venido a modificar radicalmente este panorama insatisfactorio constituyendo un centro de enseñanzas prácticas y teóricas del método estadístico, no de exclusivo interés teórico, sino en contacto efectivo con las aplicaciones reales.

Conviene, sin embargo, subrayar que no surgió la Escuela en una reunión de profesores, creando un nuevo organismo, al hacer la enésima modificación de los planes de estudio de tal o cual Facultad. La Escuela nació de la creciente necesidad de personal con preparación estadística adecuada que venía sintiéndose con una fuerza imperiosa. Y la mejor prueba de ello es que fué precisamente el Instituto Nacional de Estadística el organismo que más empeño e interés puso en la creación de la Escuela de Estadística, en cuyo desarrollo ha tomado una parte directiva a través de su director general, que es vicepresidente de la Junta Asesora de la Escuela, y también por la colaboración de varios de sus jefes como profesores destacados de la misma. Otro tanto pudiéramos decir de la Organización Estadística Sindical, que siempre ha tratado con singular entusiasmo las relaciones con la Escuela, prestando su eficaz y leal apoyo a través de la prestigiosa representación que tiene en la misma.

En los tres años que lleva funcionando la Escuela, gracias a su profesorado competente y eficaz y al cariño especial con que su desarrollo ha sido protegido por el Rectorado de la Universidad y la Dirección de Enseñanza Universitaria, ha logrado una fama que ha traspasado las fronteras, como lo prueba el gran número de alumnos hispanoamericanos que han acudido a nuestras aulas; y, por citar un ejemplo de otros países, hasta un «master» en Estadística, graduado en Iowa (Estados Unidos), que recientemente ha solicitado matrícula para doctorarse en Estadística en Madrid.

Otra prueba objetiva de la opinión alcanzada en el extranjero por la Escuela de Madrid fué la colaboración solicitada por la UNESCO, en octubre de 1954, para que organizáramos las enseñanzas de Estadística Matemática y Muestreo. Correspondiendo a tal invitación y pensando en la conveniencia de establecer una relación permanente, aceptamos personalmente el encargo en su fase inicial y posteriormente dos profesores de nuestra Escuela han continuado con el mayor entusiasmo la labor.

En el campo nacional, a pesar del poco tiempo transcurrido desde su organización, se podía hacer ya una extensa lista de nuestros diplomados que han obtenido rotundos éxitos como estadísticos en grandes Empresas, en el Cuerpo Nacional de Estadística, en la Organización Sindical, en la Investigación, etc., viniendo así a llenar el programa inicial que la Escuela se trazó y que proseguirá cada vez con mayor vigor en el futuro.

Estos dos jóvenes y ya potentes organismos, al lado del Instituto Nacional de Estadística, del Servicio Sindical de Estadística y de la recién nacida Sociedad Española de Estadística, vienen a completar un cuadro en que cada uno tiene sus dominios propios y bien delimitados, y que, gracias a la buena armonía y relación que entre todos existe, contribuyen de una manera tan decisiva al progreso estadístico en nuestro país, como es necesario para no quedar rezagados en esta época que injustamente ha venido llamándose era de la Estadística.



LA "AUTOMACIÓN" EN LA ESTADÍSTICA

F. DE ASÚA
Delegado en España de la International Bussines Machines

La mecanización de las tareas burocráticas se fundamenta generalmente en unas máquinas con engranajes y ruedas dentadas; la máquina tabuladora rápida es, en esencia, solamente un perfeccionamiento mecánico de la primera construída por Blaise Pascal en 1640, que, a su vez era una mejora del antiguo ábaco chino. Pero en los últimos años se ha registrado un profundo cambio en este campo: las ruedas dentadas y los engranajes han cedido el sitio a los circuitos electrónicos, tubos de rayos catódicos y transistores, y hemos entrado en la época de la «automación».

La «automación» es la más moderna tecnología, y no solamente introduce el uso de maquinaria para el cumplimiento de ciertas funciones, cuestión sobre la que ya conocemos algo, sino que también completa la operación de tal modo que algunos de los elementos de selección, control y juicio, pueden ser ejecutados en el proceso por medios electrónicos, mejor que por la mente humana.

Expondremos un sencillo ejemplo: Una «automación» en la que se piensa inmediatamente y que se encuentra en gran número de nuestras casas es el termostato regulador del calentador eléctrico. Se prepara un termostato poniéndole a la temperatura deseada. De esta forma hemos incorporado un control binario. Es binario porque tiene dos cambios, lo cual significa que si se pone el termostato a 80 grados, tan pronto como la temperatura baje, por ejemplo, a 78 grados, el termostato hace que el calentador empiece a funcionar y continúe así hasta que llegue, por ejemplo, a 82 grados, en cuyo momento el termostato corta el funcionamiento del calentador.

De esta manera continúa funcionando y lleva a cabo cientos de operaciones sin intervención humana. Las dos características que interesa indicar son: Una operación en la que interviene el hombre, el poner el termostato para su actuación a 80 grados, y otra, en la que se da un control automático de funcionamiento; éstos son los dos elementos de un sistema de «automación».

Ahora bien, se puede hacer múltiple este sistema binario; de esta forma se ha conseguido la máquina-herramienta automática, el piloto automático de los aviones, el llamado cerebro electrónico, etc.

La utilización de aparatos como los que acabamos de indicar reemplaza el poder muscular humano por poder mecánico o eléctrico. Realizando esta sustitución hemos mejorado nuestro nivel de vida y aumentado nuestras posibilidades, al incrementar la productividad.

Sin embargo, todas las máquinas automáticas, tanto mecánicas como electrónicas, son solamente los sirvientes de su creador hu-

(Pasa a la pág. 126)



Lealtad y eficacia al servicio de una organización

El Cuerpo Técnico de Estadísticos Sindicales

LUIS NIETO ANTUNEZ
Jefe Nacional del Servicio Sindical de Estadística

A veces es alentador para el cotidiano esfuerzo que representa cualquier tarea suspender momentáneamente la labor y dar un vistazo al camino recorrido, obteniendo de ello nuevas fuerzas con las que reemprender la marcha, aprovechando las experiencias adquiridas para procurar corregir los defectos e incrementar en lo posible los aciertos

Vamos, por tanto, a tratar de resumir en unas cuartillas el desenvolvimiento del Servicio Sindical de Estadística y del Cuerpo Técnico de Estadísticos Sindicales, aprovechando el motivo que nos brinda la edición de este número de la REVISTA SINDICAL DE ESTADÍSTICA, conmemorativo de los diez años de su fundación.

Es al terminar nuestra Gloriosa Cruzada cuando la Organización Sindical asume en toda su amplitud la urgente tarea de encuadrar las fuerzas productivas del país en las doctrinas del Movimiento, y surgen así en el año 1939 los primeros Sindicatos Verticales, que oponen su armónica estructura a la antigua concepción de los Sindicatos clasistas, fomentadores de luchas y aniquiladores de esfuerzos.

Paralelamente a la aparición de los Sindicatos se va creando el montaje de servicios en la Delegación Nacional de Sindicatos, que han de prestar la debida homogeneidad al conjunto nacional-sindicalista. Surge ya en estos primeros momentos el Servicio de Estadística y Colocación, que, apenas en sus albores, recibe el traspaso de los Servicios de Colocación del Ministerio de Trabajo, y cuya primera misión estadística se refiere naturalmente a la de paro y colocación.

Con la sistemática que ha de ser pauta de su actuación en el futuro, comienza el Servicio callada y modestamente a estructurar la organización necesaria para llegar a plasmar en cifras el problema del paro, preocupación angustiosa de aquellos momentos en que, agotado el país por la guerra, se pretendía dar cauce apropiado a la mano de obra desocupada, readaptando a los hombres que durante tres años habían luchado en uno y otro bando, pero que al fin veían fuera de las fronteras patrias a las hordas comunistas.

Pronto se hace patente la necesidad de hombres preparados para la labor técnica estadística, y tras algunas soluciones rápidas que sirven para ir desbrozando el camino, se crea por Orden de la Secretaría General del Movimiento del mes de mayo de 1942 el Cuerpo Técnico de Estadística y Colocación, cuyo ingreso se hace exclusivamente por concurso-oposición, exigiéndose un título facultativo para las categorías superiores. Es el primer Cuerpo técnico del Movimiento que surge, y el acierto de su formación se percibe desde su comienzo, pues sus resultados demuestran el bien conjuntado esfuerzo de sus componentes, cuyo rendimiento dice mucho en favor de su preparación y capacidad.

Son los días duros y difíciles de las primeras etapas en que hay que arrancar a las gentes de la indiferencia cuando no de la hostilidad hacia la estadística. Hay que ganarse a pulso el prestigio de una actuación con el esfuerzo personal de todos y cada uno de los elementos que componen la colectividad. Hay que luchar en todos los sectores, imponiendo un orden y un método a las labores cuando todavía las actividades de la nación, en muchos casos, no han encontrado el cauce definitivo a su actuación.

Pero gracias a este material humano que representa el Cuerpo, se logra el ensanchamiento de las funciones primitivas del Servicio de Estadística y Colocación y se multiplican las actividades estadísticas en los diferen-

tes organismos dependientes de la Delegación Nacional de Sindicatos, que montan sus servicios estadísticos conjugados con el órgano central, y así van obteniéndose resultados tangibles que cada vez logran una mayor eficiencia, tanto en lo que se refiere a los diferentes campos de observación como a la profundidad de las investigaciones.

Es así cómo al redactarse la Ley de Estadística de 31 de diciembre de 1945, que estructura la estadística oficial española, se confiere a la Organización Sindical, en el artículo 6.º de dicha Ley, la misión colaboradora del Instituto Nacional de Estadística para la formación de las estadísticas de la producción, en armonía con lo dispuesto en el punto 8.º de la Declaración XIII del Fuero del Trabajo.

El Instituto Nacional de Estadística, por esta Ley, apoyándose en los dos pilares fundamentales de Municipio y Sindicato, levanta así el edificio estadístico nacional dentro de las más puras esencias del Movimiento.

Pero el desarrollo alcanzado por las actividades de la Secretaría General del Movimiento obligó a una reorganización de sus servicios, y entre ellos el de Estadística y Colocación, al que se consideró haber superado ya la etapa inicial y, por tanto, llegado el momento de diferenciar las funciones técnicas de las complementarias o auxiliares, por cuya razón la Orden de Servicio de la Delegación Nacional de Sindicatos núm. 88 desglosó ambas funciones, creando el Servicio Sindical de Estadística como organismo dependiente directamente de la Secretaría Nacional de Sindicatos y pasando el Servicio de Encuadramiento y Colocación a depender de la Vicesecretaría Nacional de Ordenación Social.

El Decreto de 2 de febrero de 1948, que desarrolla el Reglamento de la Ley de Estadística, dedica su capítulo XVI (artículos 127 al 132) a las funciones del Servicio Sindical de Estadística, que distingue en dos grupos: el primero referente a las estadísticas oficiales de producción y el segundo a la realización de las estadísticas necesarias para el cumplimiento de los fines propios de la Organización Sindical. Llega así el reconocimiento oficial de este Servicio, que había logrado gracias a su esfuerzo prestigiar una labor con la modestia y abnegada vocación de unos hombres que no sintieron jamás desaliento ante las dificultades que lógicamente encontraron a su paso.

Aquella separación de los Servicios a que antes nos referíamos tenía que producir también una selección de los hombres que componían el antiguo Cuerpo Técnico de Estadística y Colocación, y así por Orden de la Secretaría General del Movimiento de marzo de 1949 se declara a extinguir dicho Cuerpo y se crea el de Estadísticos Sindicales, cuya misión es la de llevar a cabo las funciones encomendadas al Servicio Nacional de Estadística Sindical.

Manteniendo el criterio de que las funciones técnicas debían vincularse exclusivamente a los cargos de dirección para los que había de exigirse una mayor preparación y conocimiento, se estructura este nuevo Cuerpo con las categorías de jefes únicamente, denominados Estadísticos Superiores de primera, de segunda y de tercera, auxiliándose estos jefes para el desarrollo de sus actividades con funcionarios cuya labor complementaria no exige una formación técnica especial.

El ingreso en el Cuerpo tiene lugar única y exclusivamente mediante concurso-oposición, para el que se exige, entre otras condiciones, la de hallarse en posesión de un título facultativo o de Escuela Especial.

El concurso-oposición versa sobre las siguientes materias: Matemáticas, Estadística teórica y aplicada, Economía, Organización del Estado, del Movimiento, Sindical y Legislación estadística. El número de oposiciones celebradas hasta la fecha han sido cinco, correspondiendo tres al extinguido Cuerpo de Estadística y Colocación y dos al actual de Estadísticos Sindicales.

Las funciones asignadas a los componentes del Cuerpo se circunscriben a la dirección técnica de las labores estadísticas que luego son desarrolladas, merced al personal que afecto a los Servicios de Estadística en los distintos Organismos Sindicales cumplen las misiones que los estadísticos van marcándoles.

Así el Servicio Sindical de Estadística ha mantenido por todo el territorio nacional una red de investigadores que con una orientación única han ido haciendo realidad la multitud de trabajos que se les han encomendado, laborando cada uno desde su centro de trabajo por el mejor cumplimiento de su deber. Les ha sostenido en todo momento el saberse pertenecientes a una colectividad que velaba por mantener la debida conexión de sus aislados esfuerzos, y prueba de ello fué el éxito logrado por las primeras Jornadas Estadísticas que a finales del año 1951 reunió en Madrid a todos los estadísticos sindicales para discutir en unos días de intenso trabajo las 16 ponencias, en las que intervinieron todos los componentes del Cuerpo. Fueron unas Jornadas de gran trabajo, pero también de inmensa alegría al sentirse los estadísticos comprendidos y amparados en su tarea, no solamente por los Mandos de la Organización Sindical, sino también por las figuras más sobresalientes en el campo de la estadística española. Recibieron también magníficas lecciones de personas tan preclaras como el excelentísimo señor don José Antonio Artigas, ilustrísimo señor don José Ros Gimeno e ilustrísimo Sr. D. Sixto Ríos; ellos, con su acostumbrada prepara-

ción, presentaron a los estadísticos aspectos interesantísimos de los métodos modernos y también les hicieron comprender la trascendencia de la tarea en que estaban implicados. Por último, la solemne sesión de clausura, presidida por los excelentísimos señores Ministros, Subsecretario de la Presidencia y Secretario General del Movimiento, asistiendo, entre otras personalidades, el Delegado Nacional de Sindicatos y el Director General del Instituto Nacional de Estadística, puso un digno remate a aquellas inolvidables Jornadas.

Muchas de las conclusiones adoptadas en aquellos días se han ido haciendo realidad, merced al tesón de este abnegado Cuerpo, que ha tenido la difícil virtud de mantener desde su creación una insobornable lealtad al Mando, sin la más mínima concesión al mezquino politiqueo de capillitas y personalismos, donde tan fácil resulta el rápido medro, y, en cambio, se han sentido siempre estrechamente unidos por una triple cualidad, la de ser, en primer lugar, falangistas y vestir la camisa azul con orgullo sabiéndose portadores de una doctrina salvadora de la Patria, pero al mismo tiempo estar unidos en una profesión común que les impone un orden y un método en la vida y, por último, agruparse como católicos en una Hermandad bajo el patrocinio de San Isidoro de Sevilla, cuya protección han invocado y cuyas gracias solicitan

Así el Servicio ha continuado marchando con un espíritu de camaradería y unión que hace sentirse a todos sus componentes responsables de una tarea que saben difícil y árida, pero cuyo camino se allana por la fe que todos tienen en que nunca resultará infecunda su aportación al esfuerzo común.

La colaboración que la Ley de Estadística señala a la Organización Sindical no ha quedado en una fría disposición, sino que merced a la mutua comprensión entre los elementos del Instituto Nacional de Estadística y el Servicio Sindical, se ha establecido un fuerte lazo de unión que permite al Instituto contar en todo momento con una organización dispuesta siempre a prestar todo su esfuerzo a las normas y directrices que marque el órgano rector de la estadística oficial, y así en las Comisiones Mixtas de Coordinación y Asesoramiento, que bajo la dirección del Instituto Nacional de Estadística ha ido creando la Presidencia del Gobierno, han tomado parte muy activa los distintos Organismos Sindicales, aportando su experiencia en el campo económico y social, contribuyendo así a la formación de muchos proyectos para la implantación de estadísticas oficiales que casi en su totalidad merecieron la superior aprobación y han sido llevadas a la práctica.

Muchas de estas estadísticas se han encomendado al Servicio Sindical de Estadística en colaboración con diversos Sindicatos Nacionales, habiéndose producido hasta la fecha diecisiete Ordenes de la Presidencia del Gobierno en este sentido, que afectan a unas noventa actividades industriales encuadradas en los Sindicatos de Agua, Gas y Electricidad; Alimentación y Productos Coloniales; Construcción, Vidrio y Cerámica; Azúcar; Cereales; Frutos y Productos Hortícolas; Hostelería y Similares; Industrias Químicas; Madera y Corcho; Metal; Olivo y Vid; Cerveras y Bebidas Alcohólicas.

El volumen de estas investigaciones es grande, ya que las actualmente en marcha —prescindiendo de las en período de preparación— afectan a más de 25.000 establecimientos industriales que han de cumplimentar los cuestionarios con carácter mensual y cuyos resultados han de ser elaborados en plazos perentorios.

Pero esto es solamente una parte de la actividad del Servicio Sindical de Estadística. Corresponde la otra a todas las estadísticas que para el cumplimiento de los fines propios de la Organización Sindical le son precisas efectuar, y así tiene a su cargo la confección y conservación del Censo Electoral Sindical; la formación de las estadísticas correspondientes a la Acción Asistencial de la Organización, a través de sus Obras Sindicales (Colonización, Cooperación, 18 de Julio, Hogar, Educación y Descanso, Formación Profesional, Previsión Social, etc.), todas las estadísticas sindicales de tipo agropecuario cuya información se recoge a través de las Hermandades de Labradores y Ganaderos y de las que como exponente puede presentarse la encuesta agropecuaria realizada en 1953; las estadísticas referentes a los Servicios Sindicales (Encuadramiento y Colocación, Personal, Administración, etcétera), aparte de los múltiples estudios e informaciones que constantemente son requeridos por los organismos, tanto oficiales como particulares.

También se ha atendido a la labor reguladora, de la que buena muestra son las publicaciones que el Servicio ha ido lanzando al correr de los años, y cuya enumeración consta en esta Revista. Se ha pretendido romper en estas publicaciones la clásica aridez de los números, presentándolos en forma fácilmente asequible al público, con visión periódica, al objeto de fomentar en la masa de lectores la inquietud de nuestras tareas.

Estas son, en una visión rápida, las principales vicisitudes por que ha pasado este Servicio Sindical de Estadística, que si ha logrado en este tiempo servir, aportando su esfuerzo, a la magna obra del resurgir de la Patria, se sentirá orgulloso por el cumplimiento de lo que cree su principal deber.



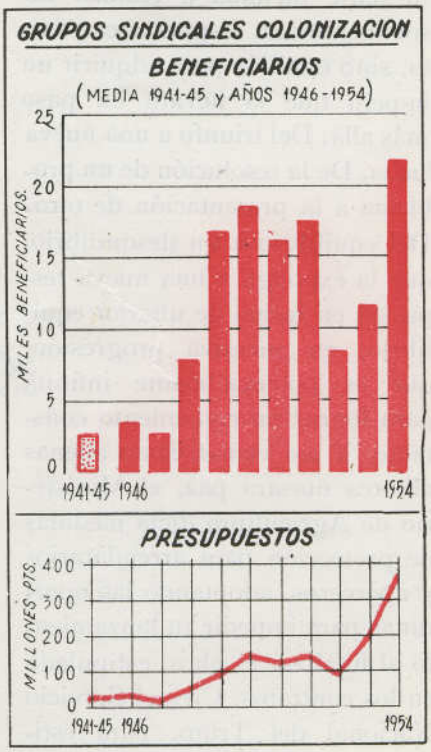
Uno de los nuevos pueblos creados por el Instituto Nacional de Colonización, el de la Rinconada, en la provincia de Toledo. (Foto I.N.C.)

LA ORGANIZACIÓN SINDICAL EN LA "REVOLUCIÓN VERDE" ESPAÑOLA

F. AGÜERA FERNÁNDEZ
Jefe de Estadística en la Obra Sindical de Colonización

GRUPOS SINDICALES DE COLONIZACIÓN

Número	OBJETO	Miles de Has.	Miles de beneficiarios	Presupuestos (millones de pesetas)
1.367	Totales	245,0	137,0	1.315
627	Regadíos	113,8	71,9	694
185	Agro-industriales...	71,6	21,9	264
190	Repoblaciones F.	27,7	8,2	202
204	H. Familiares	2,9	11,0	21
161	Varios	29,0	24,0	134



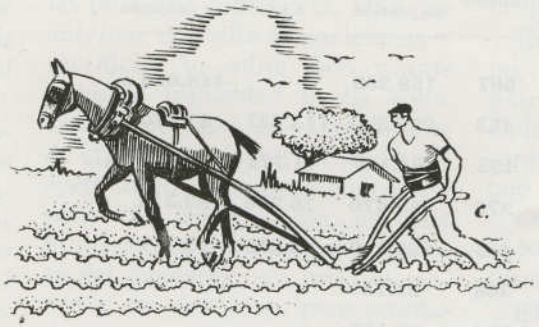
En España, revoluciones en el campo, con su séquito estéril de absentismos, incendios y destrucciones, desafortunadamente, no escasearon. Pero revoluciones en el sentido amplio, fecundas y creadoras, sólo existieron en programas políticos tan plenos de promesas como mermados de realidades. Y es que para tratar de este tema, tenemos que distinguir dos períodos completamente diferenciados: Uno hasta el año 36, que pese a las llamadas de Sánchez Campomanes, Jovellanos, Gasset, Macías Picavea, Julio Senador, Costa, etc., la acción del Estado sobre el agro fué, cuando no perjudicial, amorfa, indiferente, y sólo se conocía en frase de Ganivet, como recaudador de contribuciones, y otra amplia, profunda y tan eficaz y apasionada, que para describirla habría que adoptar lenguaje de Toynbee: Constante incitación para estimular a la parte incitada a realizar no solamente una respuesta con éxito, sino también para adquirir un ímpetu que la llevara un paso más allá. Del triunfo a una nueva lucha. De la resolución de un problema a la presentación de otro. Del equilibrio a un desquilibrio, que la exponga a una nueva respuesta en forma de ulterior equilibrio, en sucesiva progresión, que es potencialmente infinita para lograr un crecimiento constante. Y así vemos cómo apenas alborea nuestra paz, el Ministerio de Agricultura dicta medidas de protección para arrendatarios y aparceros, adoptando las oportunas para impedir su lanzamiento al finalizar el plazo estipulado en los contratos. Crea el Servicio Nacional del Trigo, para estimular y mejorar su cultivo, y el Instituto Nacional de Colonización, con la finalidad de realizar la transformación del medio agrosocial en su triple aspecto técnico, económico y social, facilitando el acceso a la propiedad de los pequeños agricultores y modestos arrendatarios, resolviendo problebas sociales mediante la expropiación por utilidad social, estimulando y apoyando económica y técnicamente las obras que contribuyan al incremento de la producción, embellecimiento del campo, mejora de la vida rural o a elevar el nivel moral y económico de sus moradores. Legisla para transformar las condiciones económicas y sociales de grandes extensiones de terreno. Adopta medidas para la división de propiedades demasiado extensas o agrupación de las excesivamente fragmentadas. Mejora el sistema crediticio del campo, superando la concepción de los antiguos Pósitos, que facilitaban préstamos en especies a los campesinos, y de las Cajas Rurales con la creación del Servicio Nacional del Crédito Agrícola. Reglamenta el trabajo de los jornaleros agrícolas, equiparándolos a efectos de seguros sociales con los industriales. Instituye el Servicio de Extensión Agrícola, que actúa cerca del agricultor, orientando sus producciones hacia técnicas agrícolas modernas. Amplía en gran escala las áreas de regadío y repoblación forestal. Funda los Institutos de Investigaciones Agronómicas, Semillas Selectas, etc. Subvenciona en gran escala las construcciones de graneros, secaderos, estercoleros, etcétera. Impulsa la enseñanza agrícola. Adopta medidas para una intensa mecanización que libre brazos tan necesarios a nuestra industria. Dicta disposiciones para una mejora de la ganadería. Se enfrenta con el grave problema de la erosión para que nuestro campo, cansado, yermo y sometido a una climatología desfavorable, vuelva a recobrar su fertilidad, compostando su suelo, rehabilitándolo, para que produzcamos por lo menos los alimentos necesarios, no desequilibrando nuestra balanza de pagos con la importación de productos agrícolas, y, en fin, promulga una serie de disposiciones, facilitando subvenciones, auxilios y estímulos de todo género a favor de nuestra agricultura, que quiebra de una forma absoluta y total la concepción de quietud en el agro, y en su actuación la impulsa tanta pasión que para designarla se adoptan términos guerreros, y así se habla del Plan Badajoz, Operación Jaén, etc.

En este constante quehacer, con hondo sentido de responsabilidad, la Agrupación Sindical, responsable de su importante misión de colaboración con el Estado, agrupa a los campesinos en las Hermandades Sindicales de Labradores y Ganaderos. Los dirige, estimula y encauza por las Cámaras Oficiales Sindicales Agrarias, dependientes del Ministerio de Agricultura y de la Junta Nacional de Hermandades. Regula la producción, el comercio y la industrialización de los productos en los Sindicatos del Sector Campo. Fomenta el cooperativismo por la Obra Sindical «Cooperación». Proporciona abono, fertilizantes, maquinaria, aperos, etcétera, por la Unión Nacional de Cooperativas. Exhibe sus realiza-

ciones en Exposiciones provinciales y en la Feria Nacional del Campo. Eleva su voz en el ámbito internacional en las sesiones de la C.E.A., C.I.O. y Congresos Internacionales, aportando su experiencia a la resolución de los problemas que se plantean. Eleva al Gobierno las necesidades y los problemas del campo serenamente discutidos y profundamente estudiados en Asambleas y Congresos, y pone a disposición del Estado su vasta organización de ámbito local, provincial y nacional, para que a todos los campesinos lleguen los beneficios de tan espléndida legislación, haciendo así realidad, por medio de la Obra de Previsión Social, la percepción de los Seguros Sociales en el campo; por las Secciones del Crédito Agrícola se facilita la aplicación de la Ley de este nombre, o por la Obra Sindical «Colonización», se difunde y arraiga en el campo español la Ley y Reglamento de Colonizaciones de Interés Local, con la intensidad que muestran los cuadros que acompañan este comentario

CONSTITUCIÓN DE GRUPOS SINDICALES DE COLONIZACIÓN

AÑOS	Número	Has.	Benefic.	Presupuesto (millones de pesetas)
Media 1941-45	**22**	**5.592**	**2.524**	**17,6**
Media 1946-55	**126**	**21.855**	**12.444**	**122,7**
1946	19	6.281	3.418	26,6
1947	17	3.531	2.556	10,2
1948	72	8.689	7.801	48,0
1949	155	16.591	16.731	88,2
1950	167	21.040	18.516	142,8
1951	148	31.195	16.184	121,1
1952	152	24.199	17.554	139,4
1953	117	18.152	8.328	93,2
1954	142	29.412	11.587	196,2
1955	270	59.463	21.753	361,4





Realizaciones de las Hermandades de Labradores y Ganaderos

A. GONZÁLEZ GALINDO
Jefe de Estadística en la Junta Nacional de Hermandades

REALIZACIONES	Número	Importe en miles de pesetas	Beneficiarios	Superficie ocupada
Edificaciones	667	158.389	—	418.020 m²
Industrias rurales	453	299.590	113.221	67.770 »
Nuevos cultivos	135	64.167	11.771	78.051 Has.
Plantaciones de arbolado	279	89.470	76.996	29.316 »
Regadío	445	489.387	52.353	63.851 »
Casas de Hermandad	346	37.751		
Maquinaria	4.514	89.167		
Puentes, caminos, etc.	867	47.580		
Campos de experimentación	36	3.828		
Electrificaciones	78	32.597		
Pequeñas obras	718	11.332		
Pequeños edificios	76	22.404		
Varios	39	1.810		
Totales		1.047.472	254.341	

A partir de la iniciación del Movimiento Nacional, la Organización Sindical actúa de forma directa y nace ya la preocupación por extenderla al campo, con el fin de hacer realidad postulados fundamentales del Régimen.

Dos preocupaciones paralelas fueron hermanadas desde el primer momento para conseguir el fin propuesto: la de la Organización en sí, que entrañaba una estructura capaz de llegar a todos los lugares, con entidades propias, enraizadas en la natural asociación de los individuos en torno a una misma actividad, y la de dotar a estas entidades de medios capaces de resolver los angustioso problemas planteados al campo y a los campesinos.

Son ambos aspectos de una misma aspiración, vinculados en todo momento, pero capaces de mostrarse independientemente.

Atenta la Junta Nacional de Hermandades al volumen alcanzado por la serie de realizaciones tangibles en el ámbito nacional, desarrolladas, unas por las propias Hermandades y otras con auxilios de las Cámaras o de organismos oficiales, estimó que era preciso hacer un recuento de las existentes, de cuya tarea fué encargado el Departamento de Estadística de la Junta Nacional de Hermandades.

Realizar este recuento era fundamental para estímulo de los realizadores y para poner de manifiesto ante todos el extraordinario esfuerzo que fué preciso para alcanzar notables mejoras.

El volumen de estas obras supera cualquier previsión, y ante su importancia es forzoso su recuento, no para dar por terminada la tarea, sino para conocer lo hecho y con ello animar e impulsar la futura labor. Porque en toda gran empresa no es posible hablar de una meta lograda, sino de etapas cubiertas, y en la inmensa obra de renovar nuestra economía agrícola forzosamente ha de existir un constante preocuparse, una impaciencia permanente, un incansable avanzar en una serie de etapas.

En este ascenso es preciso revisar la actuación para comparar el trabajo ejecutado a la tarea impuesta, y en ver cómo se agiganta lo que ha de hacerse, pues cuanto más alto se llega más amplio es el horizonte y más claro se ve el inmenso campo de acción, acrecentándose constantemente. Sirve también este recuento para sintetizar procedimientos y adquirir destreza en tan duro oficio acumulando experiencias para el futuro.

Y ante este amplio panorama hemos de limitar su visión a la rigurosa e inflexible elocuencia de los números. Los años pasados, condensados de apremiantes afanes, quedarán reducidos a un dato, a una cifra, en la que es preciso saber encontrar su profundo significado, sin lo cual de nada nos serviría. No es bastante con leerla dejándola olvidada, vacía, inoperante, entre las líneas de un artículo, de un comentario. Hay que escudriñarla, comparándola y midiéndola con la unidad de nuestra pobre economía y con la lentitud de nuestro carácter en las tareas de constancia. Hay que adivinar con ella impaciencias y sacrificios y, sobre todo y ante todo, la fogosidad hecha constancia, no sólo en el burbujear de crisol, sino la permanencia del acero fundido, enfrentándose en cada año, en cada día, en cada hora, con la realidad parsimoniosa del quehacer, sin precipitaciones y sin descanso, pero animados siempre de una fe viva en el porvenir. ¿Será posible medir este significado? Claro que sí, y cada cual lo hará en la medida de su interés o de sus conocimientos.

Compararlos es posible, y en esta comparación es donde se encuentra únicamente su significado, pero la limitada extensión que nos impone el reducido espacio de que disponemos nos obliga a prescindir de hacerlo, aun cuando solamente sea en los rasgos más generales. Dejamos al lector este entretenimiento y para él le brindamos los datos que sobradamente conocerá, ya que puede hallarlos en anuarios y publicaciones; los que hemos elaborado nosotros son modestos y están reflejados en las páginas de números anteriores de esta Revista casi en su totalidad.

Ahora ofrecemos la recapitulación de datos recogidos en realizaciones materiales y sentimos muy de veras no poder darlos con la meticulosa particularidad que los poseemos, con la indicación de lugares y provincias. Solamente podemos ofrecer datos generales, y éstos aquí están.

No pretendemos con ellos exponer nuestro Sindicalismo agrario, pero sí como recuento de obras materiales, ser la muestra del hondo sentido humano de este Sindicalismo. Ya que lo material es el camino que conduce a ese humano sentido de la vida, único y valedero, al que sirven las obras, los hechos y las circunstancias, y estas conquistas materiales son sólo el camino que conduce al máximo valor trascendente que es el hombre.

Ese hombre español del campo, tan llano, tan sencillo, tan parco, pero también con necesidades materiales. Tan insignificantes al lado de las espirituales que al dar nota de los logros en el orden material harán presumir el incalculable valor de los espirituales alcanzados.

El campo donde viven y trabajan tantos y tantos españoles está en el camino de resurgir, y ante la imposibilidad de contar lo imponderable hemos contado lo tangible, que no es ni su valor espiritual ni el esfuerzo cotidiano que, con quebrantamiento de su cuerpo y con amargura en su alma, se acumula día a día para conseguir el alimento de todos los españoles.

Miman a la tierra con sus cuidados para que ella les dé los frutos que precisamos. No se ha detenido su esfuerzo en su trabajo, sino que va cambiando la rutina por la técnica; no ha parado su atención en el presente, sino que acumula para el futuro no en beneficio propio, sino en el de las futuras generaciones, tanto las propias como las de sus compatriotas, porque para todos ha de ser el fruto que se consiga en el porvenir.

Así no se ha olvidado de las plantaciones, ni las transformaciones de secano en regadío, ni la creación de industrias rurales, ni del acondicionamiento de caminos, o la creación de obras permanentes entre las que por su simbolismo hemos de destacar la casa de Hermandad, centro y símbolo de su unión estrecha en la tarea callada y permanente.

Con el serio formulismo de una cuenta presentamos lo que se hizo, aun cuando no se hayan recogido todos los aspectos, sino los más importantes y aun cuando en ellos haya podido quedar sin recoger todo su volumen. Pecarán, por tanto, por defecto estas cifras, pero nunca por exceso. El margen de error es mínimo, pero en el sentido apuntado, ya que en la actualidad se procede a su revisión, completándose al propio tiempo los datos que se hayan omitido.

Pocos comentarios podemos hacer a estas cifras, ya que hemos excluído todos los detalles propios de cada una de ellas por limitaciones de espacio. Esperamos tener ocasión de desarrollarlas ampliamente, y quizá sea posible en las propias columnas de esta Revista.

El número de beneficiarios se refiere exclusivamente a los beneficiarios directos en las clases de obras que se citan, ya que en el resto de ellas el beneficio colectivo impide citar la cifra.



Por cuarenta pesetas anuales que importa la suscripción a esta Revista, poseerá usted la más completa y reciente información estadística sobre temas económicos y sociales, ampliamente comentados.



LA BATALLA CONTRA LA USURA

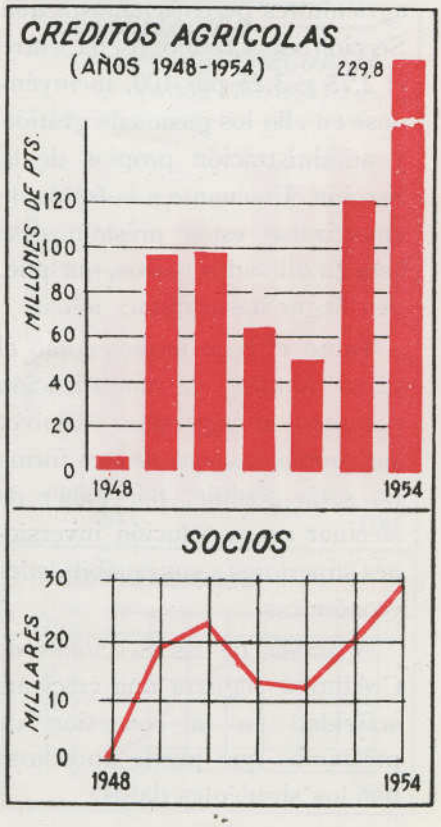
La eficaz labor del Crédito Agrícola

A. GONZALEZ GALINDO
Jefe de Estadística en la Junta Nacional de Hermandades

Con el Crédito Agrícola se hace posible que el agricultor realice obras de mejora en sus explotaciones que, de otra forma, tendría dificultades para llevar a cabo, ya que las condiciones en que se realizan los préstamos son ventajosas, tanto en el pago de intereses como en la amortización.

Se desarrolla el Crédito Agrícola en diversas modalidades, y de ellos nos referimos con más detalle a aquellos que se refieren a los préstamos a entidades y colectividades.

Las clases de préstamos existentes son: los que se facilitan a entidades o colectividades y los préstamos individuales. En los



primeros el préstamo se concede a una entidad, para lo cual la Organización Sindical creó las Secciones de Crédito, que en el seno de las Hermandades facilitó la unión entre varios agricultores, a fin de, colectivamente, beneficiarse de las ventajas del préstamo. Estas Secciones facilitan a los beneficiarios la gestión ante el Ministerio de Agricultura, quien distribuye los préstamos y pone en juego los medios para su distribución y amortización.

Las ventajas que el Servicio Nacional del Crédito Agrícola, dependiente de la Dirección General de Coordinación, Crédito y Capacitación del Ministerio de Agricultura, concede a los agricultores, puede resumirse en la cuantía de los intereses y la forma de amortizarse los préstamos. El interés devengado por los agricultores pertenecientes a una Sección de Crédito oscila entre el 2,75 y 3,25 por 100, incluyéndose en ello los gastos de gestión y administración propios de la Sección. En cuanto a la forma de amortizarse estos préstamos se hace en dilatados plazos, que pueden llegar hasta quince años.

Tanto el bajo interés como el plazo amplio de amortización permiten al agricultor resolver sus problemas, que de otra forma no sería posible, por haber de efectuar en su solución inversiones superiores a sus posibilidades económicas.

A través de las Secciones de Crédito se registra una creciente actividad en la concesión de préstamos que puede apreciarse por los siguientes datos:

Años	N.º de secciones	N.º de socios	Importe de los créditos concedidos (*Miles de pesetas*)
1948...	6	355	5.356
1949...	342	18.131	95.490
1950...	309	22.651	96.692
1951...	226	12.890	62.999
1952...	155	12.009	49.016
1953...	290	20.019	120.892
1954...	188	29.049	229.790

Los porcentajes de cada año han sido determinados con respecto al total. Su incremento es muestra de la extensión que esta mejora adquiere.

También resulta interesante conocer la cuantía relativa de las concesiones, así damos a conocer el promedio de socios por sección, las pesetas concedidas por sección y las pesetas concedidas por socio.

Años	Socios por Sección	Pesetas por Sección	Pesetas por socio
1948...	39	892,5	15,6
1949...	53	282,1	5,2
1950...	73	312,8	4,2
1951...	57	287,7	4,8
1952...	77	309,7	5,0
1953...	69	416,8	6,0
1954...	154	1.222,2	7,9

Se observa en estos datos el incremento experimentado por los préstamos, exceptuando el de pesetas concedidas por socio en 1948.

Los beneficios se extendieron por toda España, pero es conveniente dar a conocer el detalle de las pesetas percibidas por cada provincia en el período 1948-1954, a fin de conocer su distribución sobre el mapa de nuestra geografía.

PROVINCIAS	Miles de pesetas
Total nacional ...	**660.032**
Alava	370
Albacete	40.992
Alicante	7.270
Almería.	645
Avila.	3.065
Badajoz	5.146
Baleares	—
Barcelona...	2.410
Burgos...	3.395
Cáceres...	7.001
Cádiz...	29.325
Castellón	160
Ciudad Real	57.085
Córdoba.	54.083
Coruña (La)	6.246
Cuenca...	28.835
Gerona...	590
Granada	670
Guadalajara	3.220
Guipúzcoa	—
Huelva...	4.460
Huesca...	45.977
Jaén	43.221
León.	200
Lérida	10.370
Logroño	12.566
Lugo	6.255
Madrid	7.178
Málaga.	5.676
Murcia	5.035
Navarra.	8.878
Orense...	24.194
Oviedo...	6.425
Palencia.	9.366
Palmas (Las)...	80
Pontevedra.	981
Salamanca...	1.463
Sta. C. de Tenerife... ...	160
Santander...	1.280
Segovia.	1.034
Sevilla...	14.800
Soria	3.327
Tarragona.	28.056
Teruel	3.014
Toledo	54.945
Valencia	25.738
Valladolid...	8.204
Vizcaya.	—
Zamora.	4.288
Zaragoza	72.353

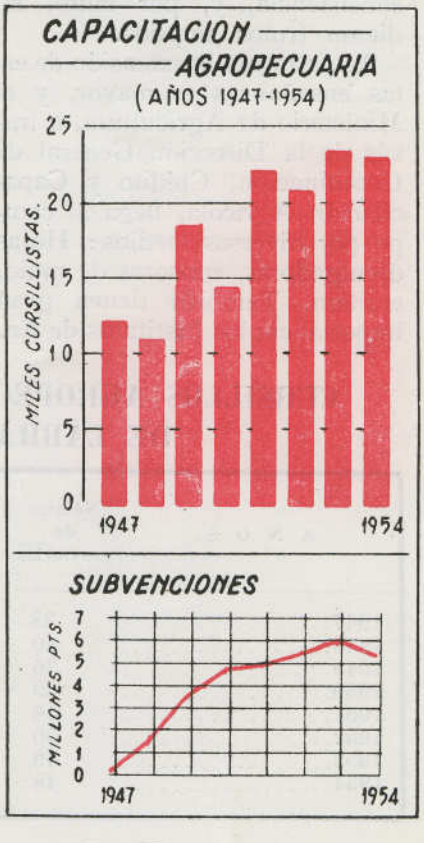
La distribución desigual es debida a las distintas circunstancias que concurrieron en su economía agrícola y a las características propias de la riqueza de su suelo.



CAPACITACIÓN AGROPECUARIA

A. GONZÁLEZ GALINDO
Jefe de Estadística en la Junta Nacional de Hermandades

Durante el quinquenio 1950-54 se han celebrado 1.576 cursillos, a los que asistieron 104.304 alumnos y 2.754 profesores. Se invirtieron en ellos 27 millones de pesetas.



Es una vieja preocupación la formación de los agricultores en temas relacionados con su actividad. Ya en el año 1876 se estableció con carácter obligatorio la enseñanza de una cartilla agraria en las escuelas, y también se crearon cátedras de agricultura en los Institutos de segunda enseñanza. Asimismo se dispuso la celebración de conferencias agrícolas los domingos.

En 1902 se crea la red de las Escuelas Regionales de Agricultura y la de Campos de Experiencias, iniciándose el Servicio de Cátedras Ambulantes de Divulgación Agrícola.

Desde entonces la preocupación de las enseñanzas agrícolas crece y con ella los intentos de hacer que éstas se intensifiquen, llegando al máximo de agricultores, proporcionándoles una amplia base de formación, con vistas no sólo a capacitarlos en general, sino también a especializarlos.

Pero todos estos antecedentes, loables sin duda, carecieron de consistencia, y, por tanto, no dieron frutos amplios.

Actualmente la extensión de estas enseñanzas es mayor, y el Ministerio de Agricultura, a través de la Dirección General de Coordinación, Crédito y Capacitación Agrícola, llega al campo por diversos medios: Hojas divulgadoras, emisoras de radio, etcétera. También tienen gran importancia los Institutos de Enseñanza Laboral y acaba de crearse el Servicio de Extensión Agrícola. La Sección Femenina y el Frente de Juventudes también han mirado al campo en materia de formación de los agricultores en relación con su capacitación.

Todos estos aspectos no son ni esporádicos ni desarticulados y se desarrollan con una regularidad tal que garantizan la permanencia y el incremento de los cursos y una mayor afluencia de alumnos que se interesan por adquirir conocimientos.

No podía permanecer al margen de esta preocupación la Junta Nacional de Hermandades, quien desde el primer momento se interesó por este problema.

Los cursos de Capacitación Agrícola, de forma regular, se desarrollan en los temas de interés y en las enseñanzas que más preocupan en la actual transformación del campo.

Son estos cursos nacionales, provinciales y ambulantes. Los primeros, con asistencia de alumnos de todas las provincias, se desarrollan normalmente en Madrid, y sus temas son de carácter general.

Los provinciales se celebran en los lugares en que es fácil la concentración de asistentes, y sus temas son los específicos de cada región y del momento en que se desarrollan. Y, por último, los cursillos ambulantes van hasta el lugar donde reside el campesino; su duración es corta, su enseñanza intensiva y están dirigidos especialmente a aquellos a quienes no les es posible el desplazamiento, facilitándose así la asistencia de todos los residentes en la localidad.

Por la índole de las enseñanzas intervienen en el desarrollo de las lecciones ingenieros agrónomos, veterinarios, peritos agrícolas y otros especialistas. Su campo de acción es total y las enseñanzas que en los mismos se desarrollan tienen toda la amplitud precisa.

A partir del año 1948 esta labor capacitadora, con intervención directa de la Organización Sindical, se resume en el cuadro que acompaña a este comentario.

El entusiasmo mostrado por los alumnos y el interés que ponen en adquirir los conocimientos precisos, no sólo se extiende a los jóvenes, sino también a aquellos que, pasada ya la edad normal de aprender, sienten esta necesidad para mejorar su formación y poseer conocimientos en relación con la nueva técnica.

Aspiración común de todos los hombres cuya misión dirigente en problemas agrarios les hace preocuparse de éstos, es la capacitación profesional del labrador, no sólo por su aspecto social, sino también por su importancia en el necesario aumento de rendimientos. Factor también de consideración en esta labor es la capacitación rápida de los peones en especialistas, bien de labores agrícolas, bien de profesiones

CURSILLOS AGROPECUARIOS ORGANIZADOS POR LAS HERMANDADES DE LABRADORES Y GANADEROS (Años 1947-1954)

AÑOS	Número de provincias	Número de cursillos	Días de duración	Número de cursillistas	PROFESORADO				
					Total	Ingenieros	Veterinarios	P. Agrícolas	Otros
1947	38	79	853	12.224	206	78	34	48	46
1948	40	198	279	11.001	382	159	78	111	34
1949	36	217	2.258	18.581	609	232	102	161	114
1950	39	228	2.813	14.521	476	185	107	167	17
1951	46	350	3.577	22.166	640	283	177	151	29
1952	50	358	3.316	20.917	659	296	197	131	35
1953	49	373	3.619	23.537	550	266	134	125	25
1954	48	267	3.296	23.163	429	198	136	35	60

afines del campo, como son las industrias rurales y las complementarias.

La capacitación rápida, la transformación profesional será un hecho inmediato, un jalón más en este variado aspecto de la formación de los agricultores.

En este aspecto la Organización Sindical no está ausente, y en las reuniones de los jefes de Secciones Sociales y de los presidentes de Cámaras es tema que se debate, procurándose posteriormente encauzar su solución al unísono de los organismos oficiales a quienes les afecta.

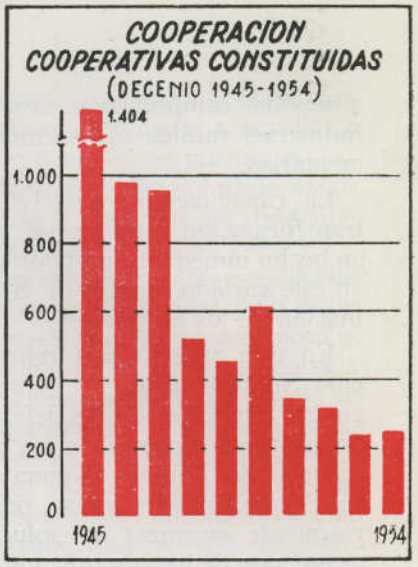
SUBVENCIONES OTORGADAS PARA CURSILLOS AGROPECUARIOS

(Años 1947-1954)

AÑOS	ORGANISMOS SUBVENCIONADORES			
	TOTAL *(Miles de pesetas)*	Ministerio de Agricultura *(Miles de pesetas)*	D. N. S. *(Miles de pesetas)*	Cámaras Agrarias *(Miles de pesetas)*
1947	470	—	379	91
1948	1.657	800	500	357
1949	3.643	1.200	785	1.658
1950	4.791	1.433	785	2.573
1951	5.013	1.335	750	2.928
1952	5.516	1.350	1.000	3.166
1953	6.166	1.200	1.000	3.966
1954	5.595	500	1.500	3.595



COOPERACION



NUESTRO MOVIMIENTO COOPERATIVO NACIÓ EN EL AGRO

J. MUÑOZ CORRAL
Jefe de Estadística en la Obra Sindical de Cooperación

Sin acudir a antecedentes históricos más remotos, puede afirmarse que el movimiento cooperativo español se inicia en el agro a través de los Sindicatos Agrícolas, constituídos al amparo de la Ley de 1906 y del Reglamento para su aplicación aprobado en 1908. Aquellas entidades y las posteriormente encuadradas en la Confederación Nacional Católica-Agraria no tenían de sindicato, según el concepto marxista imperante en aquellas fechas, más que el nombre, ya que por sus fines, por sus medios, por su organización y por los servicios que tenían montados, eran verdaderas, auténticas cooperativas.

Aquella experiencia, larga y difícil, no fué estéril; terminado nuestro Glorioso Alzamiento, entra la Cooperación a figurar entre las principales inquietudes de la Organización Sindical, por lo que apenas pacificados los espíritus se logra la promulgación de la Ley de Cooperación de 2 de enero de 1942 y de su Reglamento de 11 de noviembre de 1943. A su amparo vuelven a renacer o a revalidar su personalidad jurídica numerosas entidades de este tipo, cuya verdadera importancia no reside en las cifras escuetas del número de cooperativas constituídas, sino en el número de sus componentes o socios y en el de superficies cultivadas por los mismos, volumen de las cosechas recogidas, clase y valor de las instalaciones hechas, etc. Al mismo tiempo contribuyen a centrar este cuadro económico las cantidades manejadas por sus Secciones de Crédito, destinadas a terminar con la usura en el campo.

Aunque las disposiciones legales aludidas preveían la posibilidad de constituir cooperativas de varias clases, según su finalidad específica, es lo cierto que tanto en las cifras anuales como en el resumen total, las cooperativas del campo arrojan cifras que superan no sólo a las de cualquier otra clase, sino incluso a la suma de las mismas.

A partir del año 1945, en que se legalizaron las cooperativas que ya venían funcionando, el ritmo de constitución ha ido decreciendo, correspondiendo al año 1953 el punto más bajo de la curva. No se piense, sin embargo, que el hombre de campo ha ido perdiendo interés por asociarse con sus semejantes para cumplir fines comunes, sino que por haberse extendido la red cooperativa por todo el ámbito nacional, requiere menos esfuerzo ingresar como socio en una cooperativa ya existente, que constituir otra nueva.

AÑOS	CLASES DE COOPERATIVAS						
	Total	Campo	Consumo	Industria	Viviendas	Mar	Crédito
Media 1945-54	**606**	**429**	**57**	**62**	**18**	**12**	**27**
1945.....	1.404	1.158	152	59	17	13	5
1946.....	978	703	141	64	28	22	20
1947.....	954	692	80	94	23	38	27
1948.....	513	313	30	53	12	19	86
1949.....	452	324	31	59	12	13	13
1950.....	609	460	28	60	19	6	36
1951.....	345	181	42	97	13	5	7
1952.....	317	177	27	63	16	6	28
1953.....	239	139	23	41	21	—	15
1954.....	247	140	19	33	23	3	29
1955.....	226	118	30	29	35	—	14

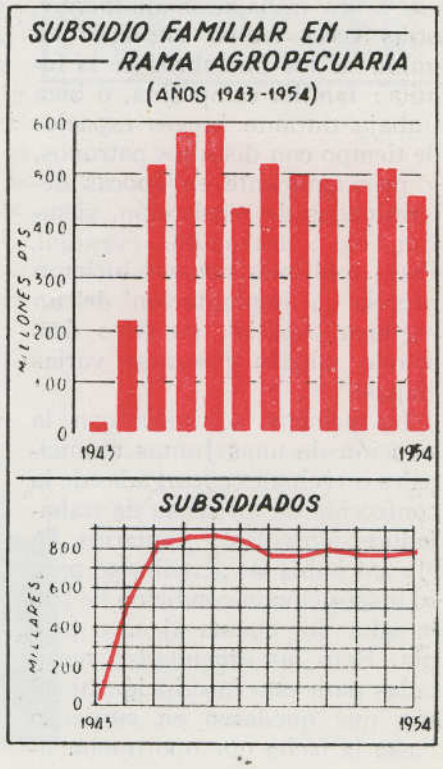


Los beneficios de la legislación social llegan al trabajador del campo a través de la Obra Sindical "Previsión Social"

T. BORDAS MUÑOZ

Jefe de Estadística en la Obra Sindical de «Previsión Social»

800.000 trabajadores del campo han percibido durante el último decenio el subsidio familiar; su importe global en los diez años ha sido de 5.000 millones de pesetas.



La implantación de los Seguros Sociales en la agricultura ha experimentado una larga y costosa evolución progresiva que es conveniente considerar desde sus fundamentos, a fin de comprender la situación de la Previsión Social en el campo, situación que no es definitiva ni perfecta, pero que supone un escalón superior, un plano más avanzado para llegar a la meta marcada en la Seguridad Social por nuestro Movimiento Nacional. El 18 de julio de 1938 se promulga la Ley de Bases de creación del Régimen de Subsidios Familiares, como primera manifestación del interés del nuevo Estado por la familia, proclamada como célula primaria y natural de la sociedad en el Fuero del Trabajo.

Para la aplicación en el campo de las disposiciones relativas al Subsidio Familiar se tropezaba con grandes dificultades, por la singularidad que entraña el trabajo agrícola, sin semejanza con el trabajo en las fábricas. En el campo, el trabajador es muchas veces el mismo propietario o arrendatario de una pequeña finca, o sea trabajador autónomo, otras veces realiza su labor en unión de los miembros de la famiia: familia campesina, o bien trabaja durante breves espacios de tiempo con distintos patronos, y principalmente en épocas determinadas de recolección, siembra, etc.: trabajador eventual. Estas múltiples razones hicieron precisa la implantación de un régimen especial, en cuyo desarrollo pueden marcarse varias etapas.

La primera se inicia con la creación de unas Juntas municipales o vecinales encargadas de la confección de un censo de trabajadores agrícolas y pecuarios, en el cual había de acreditarse para su inscripción la condición de trabajador por cuenta ajena o propia. Pero las dificultades suscitadas para esta inscripción hicieron que quedasen en suspenso hasta la fecha que oportunamente se fijó. La segunda etapa se inicia con la Ley de 10 de febrero de 1943 y su Reglamento de 26 de mayo del mismo año, que, derogando las disposiciones anteriores, establecen un régimen de concierto entre el Instituto Nacional de Previsión y la Obra Sindical «Previsión Social» para la confección de dos clases de censos: uno de subsidiados y otro laboral agrícola. En este último deberán inscribirse todos los trabajadores agrícolas, forestales o pecuarios por cuenta ajena que tengan como base habitual y fundamental de subsistencia esta forma de trabajo. Al mismo tiempo se dispone que los trabajadores autónomos vendrán obligados a integrarse, por Municipios o Hermandades de Labradores, dentro de la Organización Sindical.

CENSO DE SUBSIDIADOS DEL SEGURO FAMILIAR

(Rama Agropecuaria)

AÑOS	Subsidiados
1943	187.473
1944	507.155
Media 1945-54	**784.225**
1945	806.621
1946	832.747
1947	846.647
1948	827.861
1949	748.243
1950	742.910
1951	771.045
1952	753.138
1953	752.097
1954	760.948

IMPORTE DE LOS PAGOS EFECTUADOS POR SUBSIDIO FAMILIAR A LOS TRABAJADORES AGRICOLAS

AÑOS	Millones de pesetas
Total	**5.229,3**
1943	15,6
1944	212,8
Media 1945-54	500,1
1945	509,6
1946	572,9
1947	585,9
1948	424,7
1949	511,6
1950	490,6
1951	484,3
1952	470,4
1953	500,7
1954	450,2

De los censos mencionados parece lógico, desde un estricto punto de vista de técnica actuarial, fuese el censo laboral agrícola el primero en formalizarse y el de subsidiados una consecuencia del anterior. No obstante, tal orden lógico hubiese implicado un retraso notable en conceder a los trabajadores del campo los beneficios que se trataba de hacerles llegar, y por ello se comenzó por confeccionar el censo de aquellos que reunían las condiciones necesarias para percibir dichos beneficios —censo de subsidiados—, pero sin desconocer la trascendencia que la realización de un censo laboral agrícola habría de tener, juntamente con el instrumento, tan preciso para hacer llegar al campo toda la seguridad social, como es la cartilla profesional agrícola.

Con objeto de dar una visión de conjunto, lo más ampliamente posible, insertamos unas series estadísticas referentes al censo de subsidiados, por las que se podrá apreciar su importancia y trascendencia. En este censo se inscribieron cuantos trabajadores agrícolas tenían dos o más hijos menores de catorce años, no ofreciendo el menor problema su inscripción, puesto que en acto voluntario acudieron los que se consideraban con tales derechos. No ocurrió lo mismo en su iniciación con el censo laboral agrícola, cuya inscripción fué mucho más lenta, a pesar del carácter obligatorio, debido a no reportar la inscripción en este censo un beneficio inmediato. En la actualidad, el censo laboral agrícola marcha a un ritmo satisfactorio, a pesar de haberse planteado el problema de la consideración del volumen real de la población laboral agícola, de la que se tenía

y se tiene un completo desconocimiento. De los datos obtenidos por otros organismos, como la reciente encuesta de la Junta de Hermandades y otras estimaciones oficiales, así como de la realizada por el Instituto Nacional de Previsión, hemos obtenido una media aritmética según la cual ciframos en 3.970.386 el número de trabajadores agrícolas. Aunque es posible que esta media obtenida sea excesiva a efectos de Seguros Sociales, que elimina a los patronos agrícolas y otros grupos que no deben figurar en el censo, sírvanos de momento para cotejar la marcha actual del censo laboral agrícola, con 1.960.195 inscritos en septiembre de 1955, obteniendo un porcentaje del 51,8 por 100.

A continuación damos unas cifras a fin de que se pueda apreciar mejor la situación del mismo:

Años	Trabajadores inscritos
1952	601.892
1953	873.942
1954	294.869
1955 (septiembre)	189.492
Total	1.970.195

Aunque según estas cifras parece haber descendido durante 1954 el ritmo de afiliación, hay que tener en cuenta que gran parte de las altas del año 1953 procedían del sector de beneficiarios de los Seguros Sociales, a quienes se les exigió figurar en el censo laboral agrícola como requisito indispensable para continuar percibiendo el subsidio. Si se deduce esta masa del total indicado en dicho año, la cifra neta restante resultará inferior a la alcanzada en 1954.

Todo lo anteriormente expuesto es una parte de la importante labor que viene realizando la Obra Sindical «Previsión Social», en concierto con el Instituto Nacional de Previsión, valiéndose de su abnegada red de corresponsales para hacer posible que lleguen los beneficios de la seguridad social a los más apartados rincones de España.

CLASIFICACION DE LOS SUBSIDIADOS POR SITUACION LABORAL

(Medias del decenio 1945-54)

SITUACIÓN LABORAL	Media anual
Total.....	**768.436**
Fijos.....	121.926
Eventuales.....	244.506
Autónomos.....	402.004

CLASIFICACION DE LOS SUBSIDIADOS POR EL NUMERO DE HIJOS

Número de hijos	Subsidiados	Beneficiarios
1	13.039	13.039
2	**334.508**	**669.016**
3	220.201	660.603
4	113.798	455.192
5	48.082	240.410
6	17.787	106.722
7	4.311	50.177
8	1.127	9.016
9	221	1.989
10	52	520
11	12	132

OTROS ASUNTOS TRAMITADOS

ASUNTOS	Media anual (1945-54)
Total.....	**2.890.690**
A. trabajo.....	19.226
F. Numerosas.....	125.246
Maternidad.....	163.259
Nupcialidad.....	25.680
Orfandad.....	5.464
P. Nupcialidad.....	5.968
Vejez.....	436.741
Viudedad.....	30.253
S. Familiar.....	2.078.853



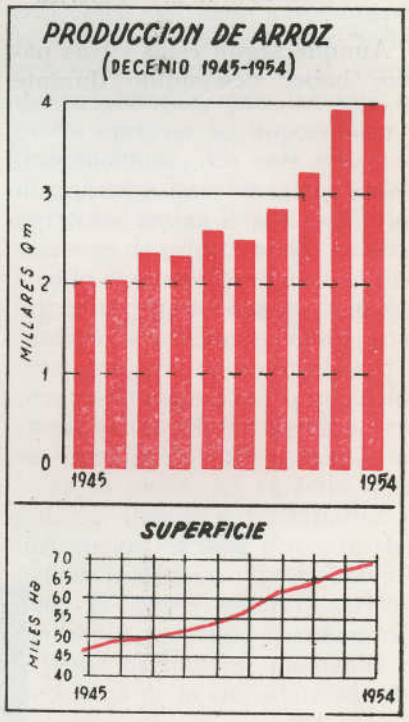


España, maestra del cultivo arrocero

J. RICO SANZ
Jefe de Estadística en el Sindicato Nacional de Cereales

RENDIMIENTO MEDIO DE UNA HECTAREA DE ARROZ DURANTE EL QUINQUENIO 1931-35

En España	63	quintales
En Italia	53	»
En Australia	48	»
En Japón	36	»
En Egipto	35	»
En Portugal	31	»



La comparecencia del sector arrocero en las páginas de la Revista Sindical de Estadística en la fecha de este décimo aniversario, puede muy bien tener una simbólica significación, en la que si no el Estado, al menos, sí la mayoría de los lectores, al enfrentarse con esa comunidad de nuestro agro, van incluso inconscientemente, a inquirir con ese aire y esa actitud de un juicio integral, mitad jueces, un tanto defensores y un mucho de fiscales: «Y vosotros..., ¿qué habéis hecho por la producción española en estos diez últimos años?»

El juicio ha comenzado. Sobre las series presentadas se lanzará severa e inquisitiva nuestra mirada fiscalizante, examinando primero la columna de superficie sembrada y luego la de producción, ambas notablemente crecientes. La primera, en su año final, un 50 por 100 sobre la cifra de 1945. La otra, un 94 por 100. Nuestra acción fiscal no encuentra presa: si la superficie ha aumentado, la producción también y en cantidades notables; pero..., ¿y el rendimiento? Y nos frotamos las alas de ese espíritu malévolo anticipando el triunfo. Sin embargo, la producción media por hectárea también ha crecido a lo largo de la etapa. Sobre las cifras que «cantan»—que cantan el esfuerzo y el trabajo de más de 68.000 cultivadores arroceros—se quebró esta inicial arremetida.

Nuestra atención, ya más benévola, dando paso al duendecillo que gusta de buscar lo bueno y lo grande de las cosas, se alegra al considerar aquellos incrementos y de que la producción media por hectárea siga ascendiendo, aunque a saltos, con algunas fugas hacia atrás, como a empujones de hombro o a golpes de salud y de vida, señalándonos cómo la tierra resiste y se defiende tenazmente y cuánto cuesta —en cuidados, en esfuerzos, en preocupaciones y en sacrificios— arrancar a la misma cantidad de suelo uno, cinco, diez quintales más de grano.

SUPERFICIE Y PRODUCCION NACIONAL DE ARROZ

AÑOS	Superficie — 000 *Ha*	Producción — 000 *Qm*	Rendimiento — *Qm/Ha*
Media 1931-35	**43,5**	**2.689**	**63**
Media 1940-44	**48,1**	**2.220**	**46**
Media 1945-54	**57,9**	**2.802**	**48**
1945.....	47,7	2.063	46
1946.....	50,2	2.064	41
1947.....	50,9	2.368	46
1948.....	52,2	2.347	45
1949.....	54,2	2.630	49
1950.....	57,5	2.518	44
1951.....	62,7	2.853	45
1952.....	64,8	3.239	50
1953.....	68,2	3.933	58
1954.....	70,7	4.006	56

El promedio de la década 1945-1954 también sale airoso de la comparación con el quinquenio 1931-1935 y con el de 1940-1944, en superficie cultivada y en producción. No así el promedio de producción media por hectárea. La explicación no es tan simple, pues han intervenido una serie de concausas que señalamos:

1.ª Se han dedicado al arroz nuevas tierras, no óptimas para ese cultivo, como consecuencia del alto precio de aquél en esta época, debido a que la producción estaba intervenida por el Estado. Estas nuevas tierras, al no ser eminentemente arroceras, dan un rendimiento inferior al que se obtiene en la zona valenciana y en la del delta del Ebro.

Y es que como consecuencia del aislamiento internacional de España en la primera mitad de esta década no se ha podido atender a una racionalización de cultivos por parte del Estado, sino que los cultivadores, mirando más a su provecho propio inmediato, desde un punto de vista económicoprivado, que a su perspectiva futura, con un criterio económicopúblico, han distribuído sus cultivos con cierta dosis de anarquía, sin fijarse en si era o no racional y en que esas tierras, a la larga, darían su rendimiento normal y óptimo en otra clase de cultivo.

2.ª Además, se han iniciado en dicho cultivo en otras provincias nuevos cultivadores, «noveles» pudiéramos decir, lo que influye también en el descenso del promedio. Pero esta causa es por sí mismo corregible en un pequeño transcurso de tiempo, pues la menor preparación de aquéllos no puede ser duradera y pronto alcanzarán —ya lo están alcanzando— el grado de perfección de los «veteranos». A esto contribuye tanto su interés como la labor que desarrolla la Federación Sindical de Agricultores Arroceros con su Escuela de Capataces Arroceros, en Catarroja; así como la estación arrocera de Sueca, que, en colaboración con aquélla, mantiene el Servicio de Multiplicación y Suministro de semillas seleccionadas a los labradores.

3.ª Siendo las zonas arroceras generalmente palúdicas y precisándose para combatir esta enfermedad la importación de vacunas A. T. P., de procedencia alemana, nos vimos en la imposibilidad de su obtención desde el momento en que acabó la guerra mundial hasta que fué suprimido el aislamiento internacional de España, lo cual impidió el normal aprovechamiento de brazos y jornales en este cultivo.

4.ª Las grandes sequías que han tenido lugar en esta década, las mayores en la trayectoria pluviométrica de España, no habiendo sido posible en muchos casos el encharcamiento de los terrenos arroceros como consecuencia de la escasez de caudales que habían de suministrar el agua necesaria.

Esto en cuanto a la fase de producción. Pero este incremento de ella, debido al aumento de superficie, ha originado el problema de su venta por la existencia de

excedentes. ¿Es que hay superproducción?. Según la autorizada opinión del subjefe del Sector Arroz y presidente de la Federación Sindical de Agricultores Arroceros, don Juan Antonio Gómez Trenor, no existe actualmente en España superproducción de arroz, sino, por el contrario, un subconsumo del mismo, cooperando ambas causas a las dificultades de colocación de tales excedentes.

Entre las medidas a que se ha recurrido en otros países —Italia— para remediar este subconsumo en el mercado, está la de propaganda intensa del consumo del producto. Recordemos a este respecto, en España, la que se efectuó en la última Feria del Campo, celebrada en Madrid, por el Sector Arroz, con la instalación de un pabellón en el que se servía en muchos de sus variados platos. Entre las causas de este subconsumo —indica— está la de su difícil adaptación a la tendencia de la cocina moderna, que cada vez es más simple en las operaciones culinarias, es decir, exigencias de alimento de sencilla manipulación y pequeño gasto de combustible, condiciones que no tiene la confección culinaria del arroz.

La medida que preconiza para solucionar esta situación y que califica de «revolucionaria», es la del ofrecimiento del arroz en el mercado en siuación de «precocido». Parece que se han efectuado experiencias satisfactorias y que este sistema se está ya industrializando.

La solución que parece normal para dar salida a estos excedentes es la de incrementar las ventas al exterior. Pero —seguimos las manifestaciones del Sr. Trenor— el arroz español no está en condiciones de entrar en competencia con los procedentes de los países orientales, como consecuencia de la baratura en éstos de su mano de obra. Así, en España, el 70 por 100 del coste de este cultivo corresponde a gastos de mano de obra y, naturalmente, no está en el ánimo de la política social arrocera rebajar el precio a costa de los salarios agrícolas.

Esto último tiene como consecuencia el que las exportaciones que actualmente realiza España al Japón se efectúen en la forma siguiente: la Federación adquiere el 45 por 100 de las cosechas pagándola a 2,40 pesetas el kilo a los agricultores, dejándoles a éstos el 55 por 100 restante de libre venta para el mercado interior a precios que oscilan entre 3,75 y 4,05 pesetas kilo. Estas exportaciones resultan, pues, primadas y no son, por tanto, una solución brillante.

Consecuencia de todo esto es la necesidad de limitar el cultivo de este cereal, limitación iniciada ya por el Ministerio de Agricultura. Ello beneficiaría a los agricultores al obtener para la totalidad de su cosecha un precio remunerador y también al consumidor, al no cargar sobre los precios que pagan la compensación por las primas a la exportación.

Hasta aquí la autorizada palabra del señor Trenor.

Sin embargo, todo lo que es limitación encuentra la queja del sector que se cree perjudicado. Este es otro importante aspecto de la política arrocera en los últimos años: la pugna entre los agricultores que desean poner tierras a este cultivo y los que de un modo tradicional han venido dedicándose a ello, en el que han alcanzado la máxima perfección, ya que España logra la mayor producción media del mundo.

Así, si dentro de la década que examinamos elegimos el período 1946-1949 y seleccionamos los países de mayor rendimiento, nos encontramos con los siguientes datos:

	Qm. por Ha.
España	48
Italia	47
Egipto	39
Japón	38
Perú	34
Portugal	34

Vemos que corresponde a España el máximo mundial en el citado período y dentro de ella a la provincia de Valencia con 50 Qm. por Ha. Ahora bien, en el anterior a la Guerra de Liberación observamos, en la serie al efecto, que el rendimiento en España fué de 66 Qm. por Ha., y que la provincia de Valencia alcanzó 69 Qm., es decir, el máximo nacional, y, por tanto, estamos por afirmar que el máximo mundial, lo que nos lleva a calificar a nuestra Patria como maestra del cultivo arrocero.

EXPORTACION DE ARROZ (1)

(Campañas 1951-52 a 1953-54)

CAMPAÑAS	ARROZ CARGO		ARROZ BLANCO		ARROZ BLANCO N.º 3	
	Toneladas	Valor en miles pesetas	Toneladas	Valor en miles pesetas	Toneladas largas	Valor en miles pesetas
1951-52.....	—	—	55.325	339.443	—	—
1952-53.....	4.000	26.393	58.413	395.114	—	—
1953-54.....	5.750	28.686	58.872	311.742	4.380	26.171

(1) Países de destino: Alemania, Inglaterra, Japón, Indonesia.



NUESTRA MAYOR FUENTE DE DIVISAS: LA NARANJA

FUERTE COMPETENCIA DE OTROS PAÍSES NARANJEROS

M. ALCARAZ LUNA
Jefe de Estadística en el Sindicato Nacional de Frutos y P. Hortícolas

EXPORTACIONES DE AGRIOS

	Millones de kilos
Media del quinquenio 1931-35	900
» del decenio 1941-50	258
» del quinquenio 1951-55	845
Campaña 1955-56 (estimación)	1.230



EXPORTACIÓN DE AGRIOS POR PA

(Media de las campañas 1940-41 a 1944-

PAISES	Media 1940-41 a 1944-45	Media 1945-46 a 1954-55	CAMP 1945-46	1946-47	1947-48	1948-49
Total exportado	**227.104**	**562.074**	**193.726**	**216.062**	**227.169**	**351.507**
Alemania	115.826	125.203	—	—	7.872	18.534
Austria	—	1.269	—	—	—	228
Bélgica	1.147	45.704	6.014	47.064	27.487	35.918
Canadá	—	720	—	—	—	784
Dinamarca	1.665	11.212	10.030	1.225	3.745	9.075
Finlandia	99	4.209	—	—	115	4.734
Francia	6.061	143.526	501	—	3.120	112.141
Holanda	3.416	39,197	6.755	33.795	27.627	27.434
Inglaterra	70.142	116.640	94.452	89.600	100.596	89.340
Irlanda	1.030	1.828	2.111	5.952	450	934
Islandia	52	850	—	90	117	—
Luxemburgo	—	374	—	32	374	—
Mónaco	—	68	—	—	—	—
Noruega	929	14.483	7.897	—	8.171	5.985
Sarre	—	164	—	—	—	—
Suecia	12.766	34.657	39.754	25.332	27.542	27.890
Suiza	12.457	20.654	26.212	12.682	15.594	15.974
Otros países	1.514	1.316	—	290	4.359	2.536

En España la mitad de su población activa se dedica al campo. A este elevado porcentaje de agricultores se ha referido en distintas ocasiones nuestro ministro de Agricultura, quien reiteradamente viene afirmando que «se precisa menos agricultores y mejor agricultura». Tan extensa dedicación a las actividades del campo ratifica la lógica consideración de nuestro país como esencialmente agrícola. Los cultivos que ocupan mayor superficie son los cereales y leguminosas, aun cuando sea preciso efectuar importaciones para atender a las necesidades de su consumo. Pero a efectos de exportación son otra clase de cultivos los que proporcionan productos que, como los agrios, vinos, aceitunas y aceite, plátano, tomate, almendra y avellana, etc., ocupan los primeros puestos de nuestro comercio exterior. Uno solo de estos productos: la naranja, representó durante el quinquenio 1931-35 la quinta parte del valor total de nuestras exportaciones en dicho período de tiempo.

La exportación de agrios se ha elevado en estas últimas campañas a un volumen aproximado de un millón de toneladas, lo que supone alrededor de un 90 por 100 de su producción. Las ventas de estos productos se efectúan a los más diversos países, aunque los mayores porcentajes de compra corresponden a Inglaterra, Alemania y Francia, siguiendo en orden de importancia Bélgica, Suiza, Suecia, Dinamarca y Holanda.

En el cuadro resumen que publicamos puede apreciarse claramente el desenvolvimiento de estas exportaciones a los principales mercados durante el último decenio. En las columnas que recogen los promedios del quinquenio de 1940-44 y del referido decenio 1945-54 se refleja claramente el aumento general de estas ventas al exterior, aumento que, en su conjunto, supone el 147 por 100. Los porcentajes de aumento no son iguales, lógicamente, en los distintos países. Así, por ejemplo, Francia, Suecia, Noruega, Holanda, Bélgica y Dinamarca ofrecen índices superiores al general, o sea, al citado 147, mientras los restantes países presentan índices inferiores a aquél.

Pero refiriéndonos concretamente a la última campaña, la de 1954-55, sólo en dos países: Austria y Finlandia, se han registrado aumentos señalados de estas exportaciones, si bien las cifras de dichos aumentos no tienen una gran importancia, dado los volúmenes, relativamente limitados, de compra de dichos países. Otros mercados: Alemania, Bélgica, Irlanda y Noruega, ofrecen cifras muy similares a las de campañas anteriores. En el primero de ellos, Alemania, las 20.000 toneladas más vendidas en esta campaña representan tan sólo un 6 por 100 de aumento en relación con la campaña anterior.

ÍSES DE DESTINO Y TONELADAS

45 y campañas 1945-46 a 1954-55)

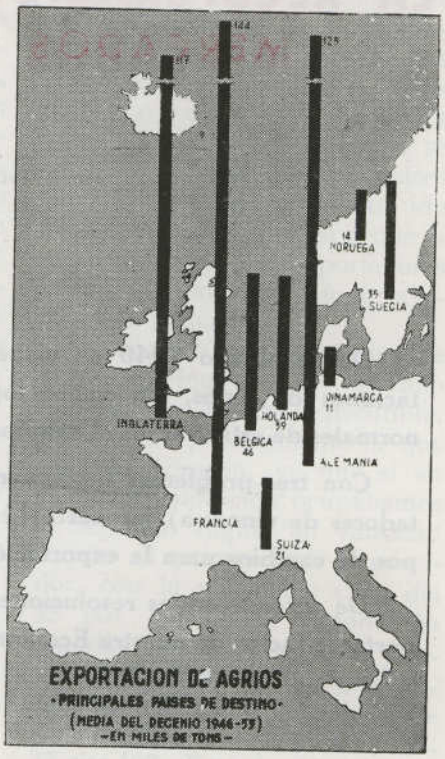
AÑAS						PAISES
1949-50	1950-51	1951-52	1952-53	1953-54	1954-55	
406.201	**694.919**	**746.221**	**1.026.783**	**840.292**	**917.858**	**Total exportado.**
33.714	66.279	123.245	342.519	315.685	344.177	Alemania.
228	1.299	567	3.494	1.802	5.077	Austria.
38.898	63.994	65.207	63.338	47.689	61.426	Bélgica.
630	1.225	967	1.497	1.020	1.077	Canadá.
13.826	14.490	14.737	18.786	13.789	12.416	Dinamarca.
—	680	6.385	5.757	7.546	16.871	Finlandia.
151.082	235.497	251.440	252.523	218.341	210.612	Francia.
38.936	56.271	54.923	54.348	46.230	45.655	Holanda.
82.023	166.402	135.301	166.298	112.467	129.922	Inglaterra.
279	2.594	812	1.328	1.281	2.535	Irlanda.
—	2.315	1.433	2.237	1.685	627	Islandia.
293	739	522	728	573	475	Luxemburgo.
409	32	204	11	26	—	Mónaco.
5.390	9.613	12.570	40.123	22.225	32.858	Noruega.
—	—	412	650	578	—	Sarre.
30.133	41.609	45.389	46.512	30.271	32.138	Suecia.
6.584	30.888	32.101	26.493	19.024	20.994	Suiza.
3.776	992	6	141	60	998	Otros países.

En los otros dos países que figuran en la lista de nuestros seis principales mercados de estos productos, o sea, en Francia y en Inglaterra, se han registrado en esta campaña descensos de nuestras exportaciones de agrios con relación a campañas precedentes. En el caso del mercado inglés, este descenso tiene una especial significación, ya que no responde a una desviación accidental del consumo, sino a la sustitución de nuestra naranja por la procedente de otros países competidores, lo que está originando una pérdida paulatina de dicho mercado.

En Francia, aunque de momento no se registre un fenómeno análogo al del mercado inglés, existe también el peligro de una fuerte disminución en sus compras de nuestra naranja como consecuencia del aumento en los volúmenes de producción del Norte de Africa, a cuyas salidas ha de prestar, lógicamente, especial atención el Gobierno francés.

Otro hecho sintomático que ha puesto igualmente de relieve el Jefe Nacional del Sindicato de Frutos es el de los resultados económicos de esta última campaña, que, en general, han sido iguales, y en algunos casos inferiores, a los promedios obtenidos en las dos campañas precedentes. Este hecho contrasta con el continuo aumento de valoración que están obteniendo en sus exportaciones las naranjas procedentes del Norte de Africa y de Palestina, países que, hoy por hoy, son nuestros más peligrosos competidores del sector mediterráneo.

Teniendo en cuenta que este peligro de competición no es circunstancial, sino que tiende a aumentar, conforme se vayan incrementando los volúmenes de producción de los países citados, habiéndose calculado que dentro de unos cinco años la cuenca del Mediterráneo producirá de cinco a seis millones de toneladas, ha



(Pasa a la pág. 127)



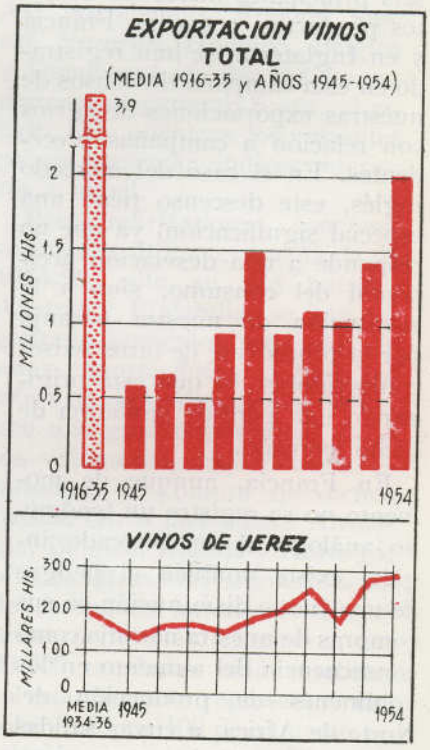
LA RECUPERACION DE NUESTROS MERCADOS VINICOLAS

B. SARO MORÓN
Jefe de Estadística en el Sindicato Nacional de la Vid

Desde el año 1940 se vienen incrementando nuestras exportaciones de vinos, sin haber logrado todavía alcanzar las cifras normales de estas ventas al exterior.

Con tres problemas fundamentales se enfrentan nuestros exportadores de vinos: a) impuestos; b) reposición de alcoholes, y c) tipos de cambios para la exportación.

De sus adecuadas resoluciones depende el porvenir de este importante factor de nuestra Economía.



La exportación vinícola es uno de los principales factores de nuestro comercio exterior, por la saneada fuente de divisas que reporta al Estado.

El cauce normal mediante el cual discurre la producción vinícola es el consumo interior, la destilación, la vinagrería y la exportación. Por consiguiente, para que las cosechas tengan un normal desenvolvimiento precisan que el consumo interior absorba la parte de producción suficiente, a fin de que, junto a las cantidades destinadas a vinagrería y destilación, pueda la exportación servir como válvula que evite la acumulación de excedentes, o sea que al término de la cosecha no existan almacenamientos de vinos en cantidad tal que al advenimiento de la próxima trastorne totalmente el mercado, cosa que venía ocurriendo, hasta el momento en que se creó la Comisión de Compras de Excedentes de Vinos con dicho objeto y se decretó la prohibición de utilizar otros alcoholes distintos a los vínicos para usos de boca.

Normalmente, la exportación venía a ser antiguamente en las cosechas abundantes la válvula de escape que regulaba, saneando el mercado, la economía vitivinícola. Pero durante este período que analizamos, debido a unas cosechas deficitarias y a un subconsumo interior, así como a un excesivo control y trabas a las exportaciones, se ha creado un estado de inquietud en la referida economía que ha repercutido, más o menos directamente, sobre uno u otro sector vitivinícola, y que en el momento actual parece afectar más angustiosamente a la exportación.

Sin perjuicio de lo expuesto, y ciñéndonos en nuestro comentario a dicho factor de la exportación, la tónica general que predomina en nuestro comercio exterior vinícola durante el período 1940-54, en sí misma considerada, ha sido, sin lugar a dudas, de signo positivo, o sea progresivo. De las cifras correspondientes a ese período de tiempo se deduce que si bien fueron inferiores a nuestros promedios normales de exportación, el incremento paulatino de las mismas es notorio—no debiendo influenciarse por las cifras de 1949, que obedecen a una coyuntura favorable con destino exclusivamente a Francia, que para solucionar su deficitaria cosecha de ese año hizo una importación masiva de vinos comunes—, teniendo en cuenta el desconcierto que tuvieron los exportadores por el esfuerzo que supuso tener que recuperar nuestros tradicionales mercados, no logrando hasta el año 1954 aproximarnos a las cifras medias de exportaciones anteriores a este período, acercamiento que comienza a perfilarse más acusadamente desde el año 1950.

Pero, a decir verdad, no fué solamente la influencia de los trastornos sobrevenidos con motivo de nuestra Guerra de Liberación y los de la mundial los únicos determinantes de la merma de nuestras exportaciones, porque éstas ya se iniciaron en el año 1932, acentuándose progresivamente en los años siguientes, hasta culminar en el trienio 1936-39, en que prácticamente sólo se exportaron algunos vinos por la zona de Jerez de la Frontera. Durante el período 1916-31 el promedio normal de nuestras exportaciones vinícolas venían siendo del orden de los 3.900.000 hectolitros aproximadamente, y a partir de 1931 sólo alcanzzaron poco más de los dos millones de hectolitros, excepción hecha del año 1933, debido a una coyuntura favorable.

Como decimos, aparte de las causas mencionadas, influyeron también otras en la reducción de estas exportaciones en el período que examinamos, cuales son la de los precios por la diferencia existente entre los nuestros y los de los países competidores, como, por ejemplo, Francia, Portugal, Italia y Grecia, en cuanto a vinos de calidad, y la Unión Sudafricana, Argelia, América Latina (Chile y Argentina) y la URSS, respecto a vino comunes, a consecuencia del régimen de cambios, ya que, a pesar de las mejoras introducidas, no fueron éstas suficientes para lograr el necesario equilibrio y fuerza en los mercados en que concurríamos con dichos países competidores, particularmente al término de la última conflagración mundial, debido al vacío internacional de que tan inicuamente se hizo objeto a España.

Quienes dirigían estos negocios vitivinícolas o no tuvieron la visión adecuada para adoptar o proponer un sistema preciso, en forma tal que la exportación de nuestros caldos encontrara las necesarias facilidades en los mercados exteriores de consumo, o bien lo dispuesto a este respecto no surtió los efectos apetecidos. Lo cierto es que hasta el año 1948 no se pensó en la necesidad de regular, mediante las oportunas disposiciones, el sistema que nos permitiera competir con otros países o, al menos, facilitara nuestras ventas. Y cuando se advirtió el error dichos países competidores ya se habían ido afianzando, dando lugar a que la inquietud de los exportadores subsista, y posiblemente agravada en la actualidad.

La importancia económica de nuestros vinos en el mercado mundial fué antaño indiscutible, por el gran predicamento de que siempre gozaron, ya que si en cuanto a valoración ocupábamos el segundo lugar, en cantidad fuimos el primer país exportador, con la respetable cifra del 45 por 100 de la exportación mundial de vinos, según la reseña que a tal efecto consignamos, correspondiente al decenio 1926-35: *España*, 45 por 100; Italia, 17 por 100; Francia, 15 por 100; Grecia, 9 por 100; Portugal, 7 por 100, y otros países, 7 por 100.

Hoy nos encontramos lamentablemente desplazados, como demuestra el breve resumen que acompañamos de las cifras de exportación de Francia, Italia y Portugal, nuestros principales competidores, expresado en millares de hectolitros:

ESTADO COMPARATIVO DE LA EXPORTACION VINICOLA DE FRANCIA, ITALIA, ESPAÑA Y PORTUGAL DURANTE EL QUINQUENIO 1950-54

AÑOS	EXPORTACIÓN EN MILLARES HLS.			
	FRANCIA	ITALIA	ESPAÑA	PORTUGAL
1950	964,—	1.071,33	890,7	1.002,—
1951	1.711,80	929,50	1.046,11	1.195,—
1952	2.271,70	1.117,27	981,70	1.112,6
1953	2.789,—	1.216,7	1.375,60	1.062,5
1954	—	—	1.950,—	—

Del examen de las cifras del cuadro representativo de nuestras exportaciones por clases de productos durante el período 1940-54 fácilmente se deduce que, por orden de importancia, el mayor porcentaje lo alcanza el grupo constituído por los vinos de pasto, coupage y finos de mesa, los cuales en su mayor parte fueron exportados a granel. Estas exportaciones si bien no representan grandes negocios, mirado desde un punto de vista exclusivamente crematístico, tienen, en cambio, la virtud de servir de corrección a las crisis interiores de subconsumo. Los vinos generosos le siguen en orden de importancia y contrariamente a lo apuntado ello es signo de prosperidad, tratándose como se trata de vinos selectos y por ende constitutivos de una buena fuente de ingresos, dado sus altos precios.

Por lo que respecta a los espumosos, a pesar de su poco volumen, es altamente satisfactorio observar su notable incremento, máxime teniendo en cuenta que los franceses tienen, por así decirlo, acaparados los mercados consumidores. Es también de resaltar la mejora de sus calidades, así como el hecho de que van supliendo en el mercado nacional a aquellos otros.

Signo opuesto presentan los brandies y licores, siendo de lamentar que, cuando ya parecía vislumbrarse una franca recuperación de nuestra anterior pujanza, en los años siguientes han vuelto a descender sensiblemente.

MERCADOS EXTERIORES

Pasando al examen somero de nuestros mercados tradicionales, comenzaremos por el alemán.

Alemania

La economía hispano-alemana venía complementándose en sus relaciones comerciales, especialmente por lo que a esta clase de productos se refiere; armonía que se interrumpió con posterioridad a la segunda guerra mundial.

EXPORTACIÓN DE VINOS Y LICORES POR CLASES

(Medias 1916-35, 1940-44 y años 1945 a 1954)

(Millares de hectolitros)

AÑOS	EXPORTACIÓN TOTAL	VINOS					COÑACS Y LICORES		
		Total	Corrientes	Generosos		Espumosos	Total	Licores	Coñacs
				Secos	Dulces				
Media 1916-35	**3.900,00**	—	—	—	—	—	—	—	—
Media 1940-44	**500,31**	**458,44**	**289,19**	**139,52**	**28,94**	**0,79**	**41,87**	**2,30**	**39,57**
Media 1945-54	**1.017,75**	**950,14**	**607,06**	**222,94**	**119,33**	**0,81**	**67,61**	**7,08**	**60,53**
1945	542,93	503,66	287,81	165,59	49,25	1.01	39,27	4,77	34,50
1946	614,39	564,42	282,84	223,14	57,59	0,85	49,97	3,40	46,57
1947	432,22	372,59	164,81	175,37	31,90	0,51	59,63	4,28	55,35
1948	895,90	846,04	664,02	144,25	37,32	0,45	49,86	4,47	45,39
1949	1.447,16	1.391,20	1.141,25	196,60	52,76	0,59	55,96	6,82	49,14
1950	890,71	788,38	481,07	215,25	91,39	0,67	102,33	10,13	92,20
1951	1.046,11	947,18	549,34	258,54	138,53	0,77	98,93	15,24	83,69
1952	981,68	907,06	579,27	199,03	127,85	0,91	74,62	7,71	66,91
1953	1.375,59	1.295,09	781,78	265,39	247,11	0,81	80,50	7,51	72,99
1954	1.950,94	1.885,95	1.138,36	386,43	359,65	1,51	64,99	6,52	58,47



EXPORTACIÓN DE VINOS Y LICORES POR PAISES

(Medias de los quinquenios 1940-44 a 1950-54)

(Millares de litros)

PAISES	Media 1940-44	Media 1945-49	Media 1950-54
Total	**50.032,89**	**78.651,77**	**124.900,50**
Alemania	655,21	318,16	17.163,08
Bélgica	123,41	1.559,19	4.549,13
Cuba	799,12	2.525,33	4.917,62
Dinamarca	136,93	419,64	1.789,35
Estados Unidos	6.923,75	2.032,94	1.806,58
Francia	171,33	20.513,12	2.873,39
Gran Bretaña	5.332,34	10.779,69	15.137,68
Holanda	63,38	519,24	1.831,63
Noruega	86,17	268,36	659,40
Suecia	762,26	1.072,90	2.482,90
Suiza	22.712.78	15.408,48	30.347,72
Otros países	12.266,21	23.234,72	41.342,02

Durante el período 1933-35 importó Alemania un promedio de 800.000 hectolitros de vinos de diferentes clases, correspondiendo a España de esta cantidad un 32 por 100 como mínimo, lo que significa que éramos su primer proveedor de esta clase de productos.

Después de la guerra dicho país redujo sus importaciones de vinos españoles hasta el punto de que de un millón importado sólo alcanzábamos un 4 por 100 en el año 1950 y un 3 por 100 de 1.300.000 hectolitros en el año 1952. Reducciones que, en parte, hay que achacar a la hábil política aduanera seguida por Francia e Italia, protegiendo sus exportaciones vinícolas, que han logrado sobrepasarnos en dicho mercado, no obstante haber existido momentos en que nuestros precios han sido inferiores a los de esas naciones.

En los años 1953 y 1954 dichos porcentajes han mejorado, pues oscilan entre un 7 y 9 por 100.

El promedio de las importaciones alemanas de vinos durante el período 1950-54 se ha aproximado al millón y medio de hectolitros, en cuyas ventas nos han sobrepasado Italia y Francia en más de un 50 por 100, principalmente en vinos con destino a la elaboración de espumosos y para destilación, así como en los corrientes, blancos y tintos.

La distribución de nuestras exportaciones al mercado alemán entre las diferentes clases de vinos pueden desglosarse así: un 25 por 100 para vinos de coupage, un 60 por 100 para los dulces y el 5 por 100 restante para los vinos finos de mesa.

Suiza

Otro tradicional mercado nuestro es el Helvético, pues solamente en vinos comunes consume el cupo íntegro estipulado en cada convenio, siendo, ade-

más, aunque de reducido volumen. No debe olvidarse que este país es de grandes posibilidades para esta rama económica si se le diera compensación, con lo cual podrían incrementarse nuestras exportaciones, lo que nos conviene en grado sumo, no sólo por lo que supone de alivio en las épocas de subconsumo interior la salida en cantidades masivas de vinos comunes, sino también por la alta calidad de su moneda. No hay que olvidar que en tiempos no lejanos las cifras importadas oscilaban entre los 800.000 y el millón de hectolitros, mientras que en el período que estudiamos sólo en los dos últimos años escasamente sobrepasamos los 300.000 hectolitros.

Bélgica y Holanda

En cuanto a Bélgica y Holanda, por lo que respecta a vinos corrientes, también nos van desplazando los países competidores, ya que estos dos mercados atienden antes al precio que a la calidad, particularmente el belga, olvidándonos, al igual que con el anterior país, que por la solidez de su moneda constituiría una buena fuente de ingresos para nosotros. Sin embargo, a partir de 1950, y coincidiendo con una activa propaganda, es cuando se incrementan las ventas al mercado belga, como puede apreciarse en el siguiente cuadro formulado con datos facilitados por nuestra Embajada en el mismo, expresados en millares de hectolitros:

IMPORTACION DE VINOS EN BELGICA (EMBOTELLADOS Y A GRANEL)

(MILLARES DE HLS.)

PAISES DE ORIGEN	1951	1952	1953	1954 (1)
Francia	171	172	179	140
ESPAÑA	23	30	73	100
Portugal	102	104	71	43
Italia	57	86	69	36
Yugoslavia	31	17	23	5
Grecia	27	21	19	10
Chipre	28	26	18	4
Argelia	11	15	17	13
Chile	28	17	4	3

(1) Sólo los nueve primeros meses.

De estos datos se desprende que, excepción hecha del año 1954, nuestras exportaciones sólo vienen a representar un porcentaje medio del 8,60 por 100 del total.

La razón de tal aumento en el mercado belga, que en su mayor parte se trata de vinos comunes, obedece principalmente al descenso de nuestros precios, pues, como ya decíamos, los importadores de dicho país atienden más a éste que a la calidad, ya que la mayoría utilizan nuestros vinos comunes para mezclas. En cuanto a las calidades no deben ser olvidados los gustos y deseos del consumidor belga, porque desde el momento que el vino se embotella su precio se eleva enormemente, prefiriendo en tal caso beber siempre un vino con el nombre o procedencia de Burdeos o Beaujolais. De aquí que nuestros vinos embotellados tengan muy difícil salida en este país por las indicadas causas, y porque con los elevados derechos de entrada y otras tasas se ponen a la altura de los franceses, y llegado este caso el consumidor belga, como decimos, ante el dilema de escoger entre unos y otros se decide por aquellos a los cuales está más acostumbrado.

Gran Bretaña

Respecto a las importaciones inglesas de nuestros vinos más bien han ido en aumento, no obstante las dificultades de todo orden por que atravesó el Reino Unido. No hay que olvidar que el inglés tiene un privilegiado paladar y olfato para los vinos finos y selectos, razón por la cual nuestro «jerez» no tiene competidor, por muy adversas que sean las circunstancias y fuertes los compromisos adquiridos con otros países. Sus adquisiciones de vinos de «jerez» vienen representando el 61,5 por 100, aproximadamente, de las ventas de vinos al extranjero de la zona amparada por esta denominación de origen durante el período en cuestión, aunque a decir verdad dicho porcentaje es inferior a lo normal. Claro es que parte de estas compras las vuelve Inglaterra a reexportar.

Sin embargo de lo dicho, también es muy de lamentar el descenso de las exportaciones a dicho país en otras clases de vinos españoles, según puede apreciarse por los datos del siguiente cuadro, tratándose como se trata de productos de suma importancia a la hora de liquidar nuestra balanza de pagos.

CLASES	MILES DE HECTOLITROS	
	Quinquenio 1930-34	Quinquenio 1946-50
Totales	**314**	**39**
Málaga y similares	178	34
Otros vinos dulces	4	3
Mistelas	42	—
Corrientes	93	2

También podría achacarse la merma de exportaciones, de otro lado, a la competencia del Sherry del Africa del Sur, con la secuela consiguiente de una diferencia de precio casi del 50 por 100. Algo parecido suele ocurrirnos con los oportos, debido a la protección de que gozan éstos para la exportación.

Finalizando el comentario de este mercado, basta el examen de las cifras del siguiente cuadro es-

tadístico para deducir en su consecuencia la importancia que tiene para nuestro comercio exterior de vinos y espirituosos.

AÑOS	MILLARES DE HECTOLITROS		
	Exportación general de vinos y licores	Exportación de vinos con denominación de origen «Jerez-Xeres-Sherry»	Importaciones inglesas de «Jerez-Xeres-Sherry»
1940	410	248	207
1941	190	66	26
1942	313	52	28
1943	724	93	23
1944	871	135	23
1945	543	118	79
1946	614	149	76
1947	432	151	121
1948	896	132	94
1949	1.447	162	109
1950	891	182	117
1951	1.046	235	157
1952	980	159	93
1953	1.375	256	112
1954	1.951	268	205

Dinamarca, Suecia, Noruega

Finalmente, concluímos el comentario de los mercados europeos haciendo brevísima mención de Dinamarca, Suecia y Noruega, porque si bien se trata de volúmenes pequeños, hay que resaltar que dichas adquisiciones tienen gran importancia para nosotros por ser de vinos selectos y espirituosos.

También son de destacar, aunque en menor escala, los envíos realizados a Tánger y Andorra de vinos comunes, pues particularmente las importadas por el primero de ellos sobrepasaron el promedio de los dos millones y medio de litros, aunque recientemente han descendido.

De los mercados americanos merecen especial mención los de Estados Unidos y Cuba, por lo que comenzaremos con el examen de las exportaciones al primero de ellos.

Estados Unidos

El mercado U.S.A. representa enormes posibilidades por su gran capacidad de consumo para nuestros productos vinícolas, pese a su muy reciente y próspera industria vinícola del Estado californiano.

Este mercado viene siendo casi exclusivamente de vinos selectos —jerez, málagas, brandies—, pero estas posibilidades que nos ofrece dicha capacidad debiera ser aprovechado no sólo por lo que atañe a vinos de calidad, sino también por otras clases de vinos. De aquí que en primer lugar, y partiendo de dicha premisa, deberían ser estudiadas las clases de vinos que remiten nuestros más importantes competidores, ya que los nuestros selectos de mesa apenas son conocidos en dicho país, sólo ligeramente y en muy pequeño volumen en el Estado de Nueva York y en menor escala aún en Chicago, Florida, San Francisco y los Angeles.

Aunque sólo sea a título enunciativo, varios factores habrían de tenerse en cuenta si deseamos introducir en este mercado todas nuestras clases de vinos, entre otros, calidad, precio y propaganda.

En cuanto a los dos primeros, habida cuenta de que el mercado francés está suficientemente acreditado en dicho país—tanto por calidad como por precio—la introducción de nuestros productos nos obligaría a producir a un precio de coste tal que nos permitiera en un primer ensayo mantenerlo durante el tiempo preciso, para que junto a las calidades, que indiscutiblemente poseemos, pudiéramos acreditarlos hasta alcanzar su afianzamiento definitivo.

En orden al último de los factores enunciados, o sea la propaganda, habría que tenerse muy presente la psicología del pueblo norteamericano, al cual no le basta saber que puede comprar barato—careciendo, como carece, de preferencias sobre una u otra clase de vinos—, así que sería necesario darle a conocer, en forma hábil e inteligente, nuestros diferentes productos, para despertar la apetencia de su consumo. También podría aprovecharse para esta propaganda la creciente corriente turística que actualmente afluye a España; es decir, que hace falta una propaganda bien orientada en forma genérica, dado que el turista americano no está familiarizado con las marcas particulares y le resulta más fácil retener el nombre genérico de un vino (rioja, málaga, montilla, etc.), que el nombre de una determinada marca, pues el conocimiento de ésta implícitamente vendría con el de la anterior.

Otro factor importantísimo a tener en cuenta en la propaganda es el envase y la uniformidad del mismo, así como la calidad y presentación de las distintas clases, etiquetas, etc., y, por último, lo que respecta a la propaganda en sí, o sea su literatura, folletos, carteles, muestras, etc.

Las anteriores notas, que consideramos como imprescindibles si queremos introducir en cantidad nuestros vinos de mesa en Norteamérica, dado el alto poder adquisitivo del mismo, tanto por su moneda como por el número de habitantes (168 millones), debiera constituir un incen-

tivo, ya para nuestros exportadores como para los organismos oficiales competentes, desarrollando para ello una hábil política en tal sentido, puesto que ese mercado podría ser la solución de una gran parte de nuestro comercio vinícola, siempre que sea aprovechada inteligentemente la coyuntura. No olvidemos que el promedio de consumo de dicho país durante el último quinquenio osciló alrededor de los 36 millones de galones (3,78 litros por galón), y teniendo en cuenta que nuestra exportación del año 1954 sólo alcanzó los dos millones de litros aproximadamente, fácil nos será deducir sin dificultad que dicha cifra es irrisoria en comparación con la anterior, así como con el total exportado, pues la cifra indicada sólo representa un 1,25 por 100 de lo adquirido por los Estados Unidos. Por todo ello y si consideramos las causas anteriores y el citado número de habitantes, no nos explicamos cómo no se ha puesto remedio para aprovechar esas perspectivas.

HISPANOAMÉRICA

Respecto a nuestros compradores hispanoamericanos, resulta nuestro comercio con los mismos altamente remunerador por sus acusadas características, muy peculiares. Predominan las adquisiciones de jerez, málagas, vinos navarros y catalanes, siendo todos los países prácticamente consumidores de nuestros caldos en mayor o menor escala, así como de nuestras bebidas espirituosas, como brandies, y otros aguardientes y licores.

Entre los países más destacados de la América Central y del Sur hay que situar en primer lugar a Cuba, por sus importantes compras de brandies, particularmente, y licores, siguiéndole en orden de importancia Méjico, Costa Rica, Panamá, Chile, Argentina, Uruguay, etc., cuyas compras en conjunto vienen sobrepasando anualmente los 125 millones de pesetas. Esta cifra, aun no siendo despreciable, podía haberse visto considerablemente incrementada de no ser por la baja experimentada en los últimos años por los mercados de Argentina, Chile, Méjico y Brasil, de bastante importancia para nosotros. La causa fundamental de estos descensos respecto a los dos primeros países estriba en que los mismos disponen de medios o mecanismos de pago de que carecemos nosotros, al menos en forma eficaz. Aparte de ello, aunque en muy reducida proporción, pudiera achacarse también al incremento dado al cultivo de la vid, y en cuanto a los últimos, por la competencia de Francia, Italia y Chile, ya que nuestros vinos de mesa, dado el alto precio a como suelen llegar al consumidor de esos países, se hace poco menos que inaccesible su adquisición por las economías de tipo medio, que serían las que podrían incrementar el volumen de nuestras exportaciones.

NUESTRO ACTUAL COMERCIO EXTERIOR VINICOLA

Y para concluir, sólo unas ligeras referencias al momento actual de este importantísimo factor de la economía vitivinícola.

Hemos visto, aunque brevemente expresado, cómo han venido evolucionando las exportaciones vinícolas durante el tan repetido período, no obstante los trastornos sufridos, primero, con nuestra Guerra de Liberación, y, más tarde, con la mundial, y que cuando, al finalizar el año 1954 parecía ser que, al fin, conseguíamos adquirir firmeza en las cifras alcanzadas ; el año siguiente, 1955, echa por tierra, por así decirlo, todos los trabajos y anhelos realizados por recuperar nuestros puestos en los mercados consumidores tradicionales, como demuestran las cifras de exportaciones y valoraciones de éstas durante los ocho primeros meses de dicho año.

¿Causas? Muchas y muy diversas

¿Podrían eliminarse? Sin lugar a dudas. Bastaría para ello querer comprender, quién o quiénes puedan y deben solucionarlo, si verdaderamente se desea que no seamos eliminados por la competencia, particularmente de aquellos mercados que tradicionalmente fueron excelentes clientes nuestros, por otros que incluso hasta hace muy pocos años carecieron del cultivo de la vid propiamente dicho, y que desde fecha recientísima, y con una producción ínfima, se permiten el lujo de salir al exterior con sus productos.

EXPORTACION DE VINOS Y LICORES DURANTE LOS OCHO PRIMEROS MESES DE 1955 Y SU VALORACION

MESES	Millares de hectolitros	Millares de pesetas
Totales	**941**	**338.209**
Enero	95	28.863
Febrero	139	50.427
Marzo	115	39.976
Abril	139	47.094
Mayo	141	49.473
Junio	108	39.794
Julio	98	41.673
Agosto	106	40.909



Entre los problemas que acucian a los exportadores de vinos, licores y brandies podemos citar a título enunciativo dos de orden interno, y un tercero de índole exterior, que son: 1.°, devolución de impuestos; 2.°, reposición del alcohol a las exportaciones, y 3.°, mercados exteriores.

En cuanto al primero, al exportador se le venía compensando por el alcohol empleado en los productos exportados a razón de 5,6 pesetas por litro; ahora, con motivo de la exclusividad de los alcoholes vínicos para las bebidas alcohólicas se pretendía, al parecer, por el organismo oficial correspondiente y al amparo de la nueva Reglamentación de Alcoholes, reducir el importe de dicha compensación a 2,4 pesetas por litro.

Con ello se daña al exportador y se incurre en patente error al no tener en cuenta que a éste no se le compensa con nada ni se le confiere ningún otro beneficio en relación con los otros gravámenes que pesan sobre las numerosas primeras materias que necesita para las exportaciones vinícolas, tales como botellas, etiquetas, fundas, envases, etcétera, entre otros. Pero aún hay más, por si ello no fuera poco, y es que existe un importante capítulo, cual es el de los impuestos locales y provinciales y cargas sociales, que por diversos conceptos gravan igualmente las bebidas alcohólicas, tanto si son dedicadas al consumo interior como a la exportación.

Francia, por ejemplo, haciendo honor a su riqueza e importancia vitivinícola y a la fuente de divisas que le reporta, favorece enormemente la exportación de sus productos vinícolas concediendo ventajas al exportador. Entre otras, devolviendo la parte proporcional que por cargas sociales les corresponda satisfacer, considerando que no hay razón moral ni legal que justifique se cargue al consumidor extranjero con dichos impuestos, pues siendo éstos ajenos, como son, al normal desarrollo del comercio exterior, no tiene ni debe contribuir al sostenimiento de unos gastos que para nada le afectan.

El segundo de los indicados extremos, o sea la reposición de alcohol, consistente en la facultad de poder adquirir los exportadores el alcohol que precisan determinados productos a un precio más reducido que el existente en el mercado. Se ha convertido en problema esta cuestión a partir del año 1953, en que fué suprimida dicha devolución de alcohol, que se venía realizando con el industrial de melazas, a fin de resolver la crisis de la viticultura, y con tal motivo se anticipó una cantidad, creando para reintegrarse de ella una Caja de Compensación que recaudara el canon establecido sobre litro de alcohol producido y salido de fábrica. Pero por circunstancias que no son aquí del caso las reposiciones a los exportadores llegan con retraso, y en el momento actual, a iniciativa del Jefe Nacional del Sindicato de la Vid, se trata de que dichos comerciantes perciban con mayor flexibilidad y rapidez posible sus créditos por dicho concepto.

Llegamos al último de los puntos citados como causas de los trastornos que aquejan a los exportadores: mercados exteriores, el cual para su más cómodo examen podemos sintetizar diciendo que si la exportación no decayó totalmente fué gracias a que las cuentas de compensación, que se establecieron en 1954, duraron hasta mediados del presente año, ya que las cuentas especiales para países de «clearing» han revolucionado totalmente nuestro co-

mercio exterior vinícola, augurando verdaderos perjuicios. Se propugnan por una libertad comercial absoluta, o, al menos, que se conceda una mejora de los cambios, fijando para ello unos tipos en consonancia con el valor real de la peseta en el ámbito internacional, por considerar ésta como la fórmula más sencilla y que menos perjudica.

Volviendo a las referencias internacionales sobre los países citados anteriormente, en relación con esta cuestión, Italia, por ejemplo, debe su apogeo comercial vinícola con el exterior simplemente a la facultad que concede al exportador para la disposición absoluta de las divisas que produce, pudiendo aquél importar las mercancías que le vengan en gana, habiendo llegado recientemente a concederles el 100 por 100 de las que produzcan, con libertad incluso de depositarlas en cuenta corriente privada en el extranjero. Posiblemente nuestras circunstancias interiores no nos permitan tales libertades, pero sí al menos debía concedérsele al exportador mayores beneficios y facilidades de las que actualmente disfrutan y suprimir o simplificar hasta un máximo todo el complicado trámite burocrático desde la petición de la licencia de exportación hasta su concesión.

Francia prima las exportaciones con 1.500 francos por hectolitro, además de devolverle al exportador toda clase de impuestos y cargas sociales, como ya referíamos; Portugal, haciéndose eco de lo que para ella representa la exportación de bebidas alcohólicas, favorece la misma de manera considerable, a fin de mantener los mercados exteriores, concediendo al exportador un 33 por 100 del valor de factura, que le abona dentro de los treinta días siguientes.

Y no se diga que es oro todo lo que reluce en esos países, pues los tres cuentan con grandes excedentes de vinos sin colocación; pero ante la alternativa de tener que destruirlos, optan por darle salida al exterior, para lo cual precisamente conceden esas ventajas apuntadas con resultado indudablemente satisfactorio al repercutir sus efectos en los mercados interiores, sin lugar a dudas, como puede apreciarse por las siguientes cotizaciones de sus caldos:

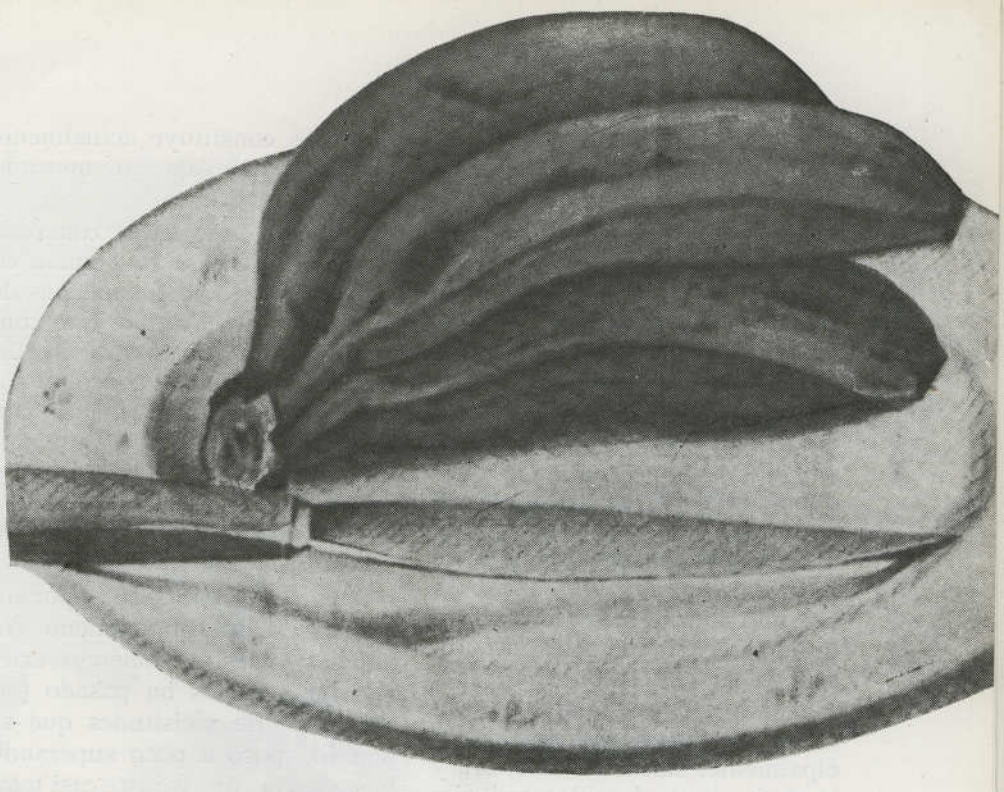
Países	*Cotizaciones*	
Francia	290/300 fr.	por gr./hl.
Italia...	580/600 lr.	» »
Portugal... ...	15/16 es.	» »
España	16/17 pts.	» »

Pues bien, la traducción de estas cifras a pesetas al cambio de bolsín nos sitúa en un 40 por 100 más bajo en el mercado interior que ellos para vinos base de todas las elaboraciones e industrializaciones.

Así también, observando las cotizaciones de esos países desde el punto de vista internacional de los diferentes productos, resultan como mínimo un 20 por 100 más bajas en relación con las que pueden ofrecer nuestros exportadores para iguales tipos y calidades.

Esperemos que las últimas propuestas formuladas por los exportadores a los organismos oficiales den los frutos apetecidos.





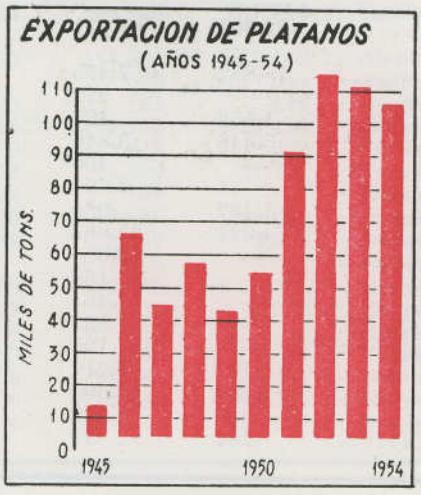
NUESTRA PENINSULA ES EL MEJOR MERCADO DEL PLATANO CANARIO

M. ALCARAZ LUNA

Jefe de Estadística en el Sindicato Nacional de Frutos y Productos Hortícolas

El plátano constituye, juntamente con el tomate, los pilares básicos de la economía canaria desde hace unos sesenta años. Comenzó su cultivo en las zonas bajas de las costas del norte de las islas, sustituyendo paulatinamente la superficie dedicada al nopal, como consecuencia de la decadencia de la cochinilla al surgir materias primas tintóreas más modernas. La superficie platanera de Canarias fué extendiéndose, aunque con diversos altibajos dependientes de las diversas coyunturas comerciales, hasta llegar a cerca de las 9.000 hectáreas que ocupa en la actualidad este cultivo.

El plátano es, indudablemente, un cultivo muy caro. La preparación del suelo requiere una serie de operaciones (roturación, en la que llega incluso a emplearse explosivos ; construcción de muros, transporte de tierras, nivelación, construcción de acequias, etc.), cuyo coste actual se calcula en cerca del medio millón de pesetas por hectárea.



Las labores de cultivo requieren un gran empleo de mano de obra, estimándose las necesidades laborales de una hectárea platanera en unos 700 jornales de hombres y 125 de mujeres. A esto hay que añadir un empleo masivo de fertilizantes (más de seis toneladas de abonos minerales y unas treinta de estiércol por hectárea), superior, en general, a cualquier cultivo peninsular. También el consumo de agua para riego (unos 15.000 metros cúbicos por hectárea) representa un factor muy influyente en el coste de producción, si se tienen en cuenta las características de estas islas, en las que la captación de aguas representa una verdadera obra de artesanía.

En la actualidad las 9.000 hectáreas que, en números redondos, se dedican, como antes decimos,

a plataneras en Canarias, son explotadas por más de 15.000 agricultores, de los cuales un 70 por 100, aproximadamente, cultivan superficies inferiores a media hectárea. Este dato demuestra sin más comentario el carácter eminentemente social de este cultivo canario. Pero a mayor abundancia en este aspecto haremos constar que el total de la mano de obra empleada por este producto, tanto en cultivo como en embalaje, etc., representa en su conjunto unos siete millones de jornales al año.

La producción de este fruto ha ido muy ligada a las vicisitudes de su expansión comercial. Hace unos sesenta años el comercio platanero se dirigía, principalmente, hacia el exterior, y posteriormente ha ido evolucionando hacia nuestro mercado nacional, hasta el punto de que el plátano se considera hoy día como uno de los postres favoritos de los españoles, y para las Islas Canarias constituye actualmente nuestra Península su mercado más importante.

Antes de la guerra, concretamente en 1935, se consumían en España unas 30.000 toneladas de plátanos y actualmente este consumo oscila alrededor de las 100.000. Este actual consumo nacional de plátanos supera, con bastante diferencia, a las exportaciones efectuadas de este fruto durante el último decenio, cuya media anual no alcanza las 66.000 toneladas.

A partir del año 1936, y por sucesivas causas sobradamente conocidas, nuestro comercio exterior de plátanos ha pasado por una serie de vicisitudes que se han ido poco a poco superando hasta lograr un reajuste casi total de los distintos mercados en estos últimos años.

La evolución de nuestros principales mercados de plátanos durante el último decenio puede resumirse sintéticamente de la siguiente forma:

Disminuyen los envíos a Alemania, debido a que este mercado considera muy altos los precios nuestros frente a los que ofrecen otros países competidores de Centroamérica. Sin embargo, la exportación en 1955 ha sido superior a la del año anterior.

El mercado de Dinamarca tiene una gran importancia, ya que suele realizar compras superiores a las 14.000 toneladas, y ofrece buenas perspectivas como consecuencia del incremento del consumo de este fruto.

En Finlandia, no obstante las dificultades de los compradores para el transporte, se observa en la actualidad un aumento en la demanda de este mercado.

Las ventas al mercado francés venían oscilando entre 5.000 y 6.000 toneladas, cifra que ya se ha logrado recuperar en el año 1955.

Otro mercado que ofrece tam-

EXPORTACIÓN DE PLÁTANOS DE C

(Años 1939 y

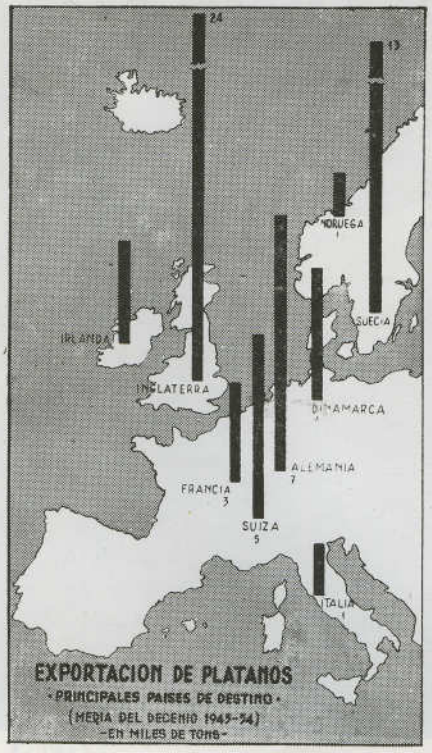
PAISES DE DESTINO	TONE					
	1939	Media decenio 1945-54	1945	1946	1947	1948
Totales	**32.901**	**65.771**	**9.138**	**61.125**	**39.801**	**52.886**
Alemania	18.882	7.475	—	—	—	—
Austria	—	212	—	—	—	—
Bélgica	1.552	495	30	754	1.088	1.986
Dinamarca	5.446	3.846	244	145	—	—
Finlandia	—	460	—	—	—	—
Francia	—	2.894	3.741	—	—	—
Holanda	1.432	984	—	—	280	233
Inglaterra	4.021	23.867	—	50.295	30.719	36.807
Irlanda	—	3.084	—	795	3.535	5.274
Islandia	—	168	—	—	—	—
Italia	—	1.464	—	—	133	—
Marruecos Francés	—	1.532	—	—	—	1.099
Marruecos (Z. I.)	—	192	36	—	—	—
Noruega	172	1.212	860	—	23	—
Suecia	186	12.503	665	3.310	464	1.599
Suiza	926	5.352	3.530	5.826	3.559	5.888
Otros países	284	31	32	—	—	—

bién buenas perspectivas es el inglés, cuyos aumentos de compra ofrecen el interesante incentivo de presentar posibilidades de contratos con garantía de colocación de la fruta en los meses de mayor producción.

Italia es, a este respecto, un mercado muy variable, que presenta fuertes oscilaciones en sus compras. En cuanto a Noruega, aunque la demanda permitiría colocar unas 12.000 toneladas, el Gobierno de este país sólo autoriza incluir en los convenios comerciales 5.000 toneladas.

Por último, Suiza y Suecia pueden considerarse en estos momentos como mercados normales y bastante seguros, en cuanto al mantenimiento de sus compras.

El mercado interior, referido exclusivamente a la Península, consumió el año 1954 unas 62.000 toneladas, lo que representó un aumento de 3.000 con respecto al consumo del año anterior. El resto hasta las 100.000 toneladas, a que aludíamos anteriormente, se consume en las mismas islas Canarias.

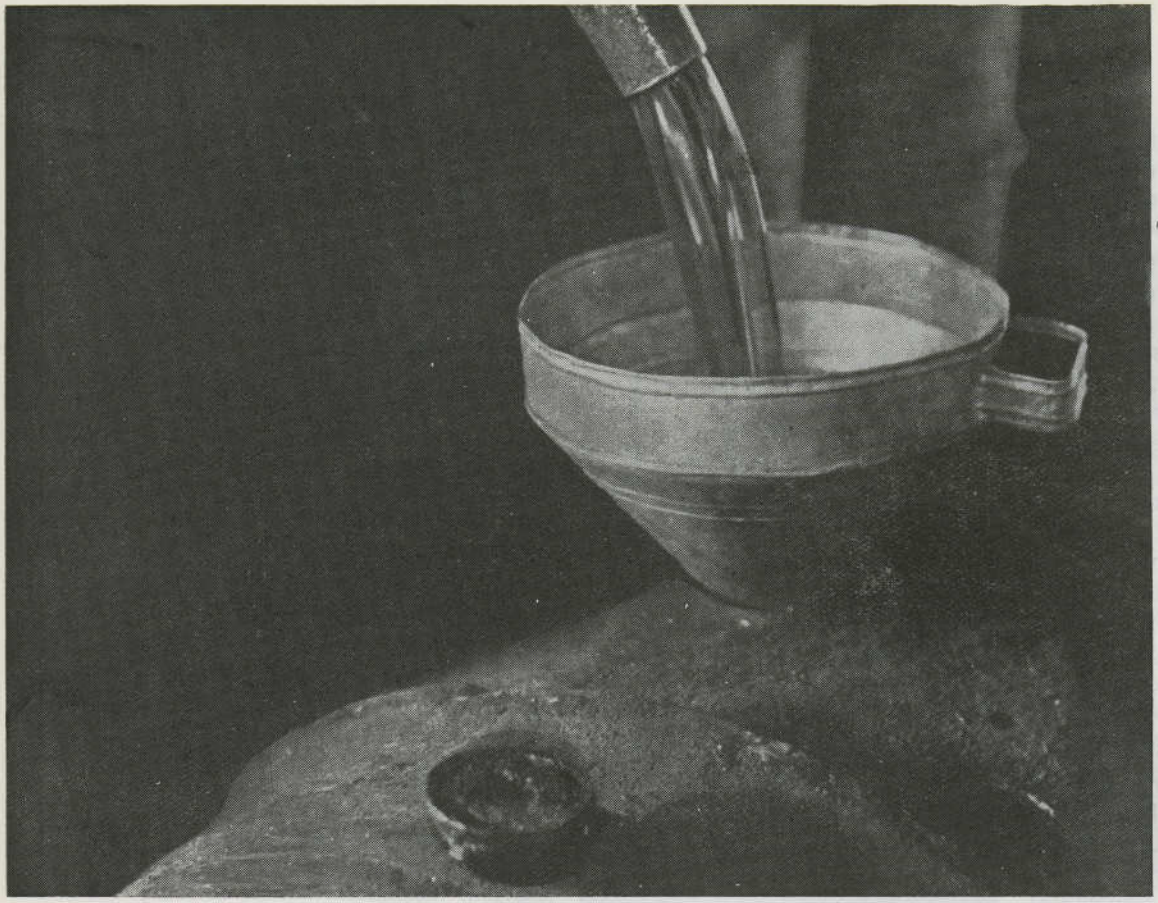


Como anticipo de los datos que se publicarán oportunamente referentes a la campaña de 1955, haremos constar que el aumento de la producción de plátanos en Canarias en dicho año ha sido extraordinario. Hasta la semana 33 se habían producido 203.000 toneladas, frente a 159.000 producidas el año anterior en el mismo intervalo de tiempo. En los años de 1953 y 1954 sólo se registraron tres y dos semanas, respectivamente, con producciones superiores a las 7.000 toneladas, mientras que en 1955 se ha mantenido una producción superior a dicha cifra desde la semana 15 hasta la 30, pudiendo citarse varias semanas con producciones de 10.000 toneladas y una en que se llegó a alcanzar cerca de las 12.000.

ANARIAS POR PAÍSES DE DESTINO

1945 a 1954)

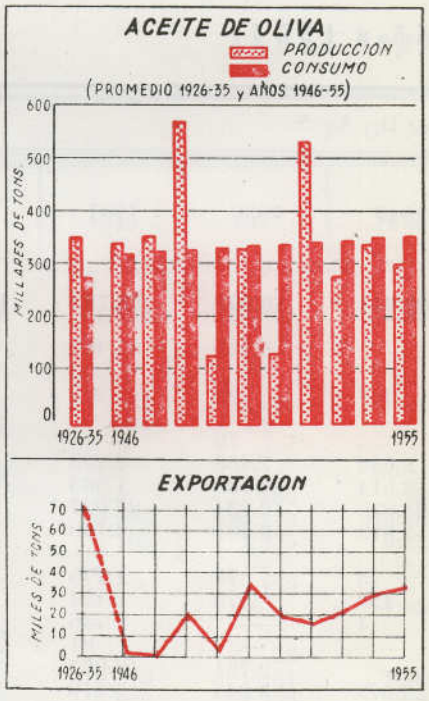
L A D A S						PAISES DE DESTINO
1949	1950	1951	1952	1953	1954	
38.614	**49.957**	**86.783**	**110.764**	**106.900**	**101.746**	**Totales.**
—	9.741	23.470	17.875	14.501	9.163	Alemania.
—	—	500	—	679	945	Austria.
383	99	241	190	61	122	Bélgica.
—	—	—	9.665	15.147	13.258	Dinamarca.
—	70	—	1.560	649	2.320	Finlandia.
3.632	7.468	2.293	5.774	4.320	1.715	Francia.
2.514	4.735	1.563	322	195	—	Holanda
24.875	10.234	27.027	24.179	13.866	20.669	Inglaterra.
3.619	3.261	2.790	4.086	3.877	3.598	Irlanda.
—	—	—	—	1.165	515	Islandia./
73	79	1.775	968	6.269	5.346	Italia.
439	575	2.424	2.717	3.732	4.333	Marruecos Francés.
4	—	746	750	363	25	Marruecos (Z. I.)
—	—	81	3.365	4.753	3.039	Noruega
—	9.751	18.063	31.606	29.482	30.085	Suecia.
3.075	3.944	5.810	7.706	7.841	6.341	Suiza.
—	—	—	1	—	272	Otros países.



ESPAÑA, PRIMER PAIS OLIVARERO DEL MUNDO, DEFICITARIA DE ACEITE

C. CANO PIZARRO

Jefe de Estadística en el Sindicato Nacional del Olivo



Durante el quinquenio 1951-55 la media anual de producción de aceite de oliva ha sido de 337 millones de kilogramos.

En el mismo período de tiempo el consumo anual de aceite, sin incluir el de uso industrial, fué de 351 millones de kilogramos.

Los 25 millones de exportación media anual han servido para paliar los gastos de divisas necesarios a la importación de grasas vegetales que cubran nuestro déficit de producción.

El olivo se cultiva en las zonas litorales y sublitorales de la cuenca mediterránea, entre los 25 y 45 grados de latitud norte, siendo originario, probablemente, del Asia Menor y extendiéndose, muchos siglos antes de Jesucristo, a Grecia, Italia, Francia, España y resto de la cuenca. En el siglo XVIII se introdujo su cultivo en Australia y en algunos países de América, aunque en pequeña escala, pero siendo creciente su intensidad.

La superficie mundial cultivada es del orden de 5.500.000 hectáreas, de las cuales 2.116.416 son españolas, con un total de 197 millones de olivos, que se distribuyen entre 34 provincias.

Desde muy antiguo viene utilizándose—en forma eficaz y creciente—el aceite de oliva como recurso para el tratamiento de diversas enfermedades y la moderna terapéutica encuentra en él un excelente auxiliar. Siempre fué considerado como un excelente alimento y modernamente se ha demostrado, en forma incontestable, que es el alimento que proporciona mayor cantidad de calorías, superando, incluso, a los demás aceites, a la manteca de cerdo, a la carne, al azúcar, etcétera, y si a ello unimos que merced «a su fácil asimilación, a su riqueza en principios nutritivos y a los efectos de regulación funcional que presta al organismo humano», llegaremos fácilmente a la conclusión de que es la mejor grasa comestible de que dispone la Humanidad.

La característica de ser monocultivo el 80 por 100 de la superficie de olivar española, el tener ésta una gran densidad de olivos por unidad cultivada (cien olivos por hectárea) y el elevado rendimiento en aceite de nuestra aceituna, hace que vayamos a la cabeza de los países productores de aceite de oliva y podamos afirmar, sin hipérbole, que el 44 por 100 de la producción mundial es española. Abundando en cuanto acabamos de exponer, y en parte precisamente por ello, del olivar español se obtienen las mejores calidades de aceite.

PRODUCCION, CONSUMO Y EXPORTACION DE ACEITE DE OLIVA

(en miles de tm.)

AÑOS	Producción	Consumo (1)	Exportación	Excedentes
1917	427	243	82	+ 102
1918	255	246	39	— 30
1919	333	249	112	— 28
1920	317	252	54	+ 11
1921	276	255	48	— 27
1922	289	258	46	— 15
1923	298	261	57	— 20
1924	335	264	46	+ 25
1925	327	267	51	+ 9
Media del decenio 1926-35	**362**	**284**	**73**	**+ 5**
1926	230	270	97	— 137
1927	655	273	55	+ 327
1928	191	276	106	— 191
1929	660	279	51	+ 330
1930	114	282	107	— 275
1931	354	285	94	— 25
1932	348	288	63	— 3
1933	310	291	43	— 24
1934	313	294	52	— 33
1935	440	297	62	+ 81
1936	363	300	—	+ 63
1937	380	303	—	+ 77
1938	320	306	—	+ 14
1939	209	309	—	— 100
1940	285	312	5	— 32
1941	386	315	—	+ 71
1942	237	318	—	— 81
1943	415	321	—	+ 94
1944	275	324	3	— 52
1945	183	327	4	— 148
Media del decenio 1946-55	**337**	**344**	**20**	**— 27**
1946	349	330	4	+ 15
1947	363	333	2	+ 28
1948	579	336	22	+ 221
1949	133	339	5	— 211
1950	337	342	36	— 41
1951	138	345	21	— 228
1952	539	348	17	+ 174
1953	284	351	23	— 90
1954	343	354	31	— 42
1955	305	357	34	— 86

(1) Sólo de boca.

Los subproductos del olivo tienen un gran aprovechamiento. Los orujos grasos son objeto de nuevas extracciones, de las que se obtienen los llamados aceites de orujo, de gran utilidad en jabonería. De los turbios y borras también se obtienen grasas muy útiles y el aprovechamiento de la leña es de gran utilidad como combustible.

Y una vez que hemos mostrado el «anverso» de la moneda vamos a proceder al estudio de su «reverso», que indudablemente va a sorprender enormemente a todos los que están ajenos al problema y que el Jefe Nacional del Sindicato del Olivo expresó, muy atinadamente, en su trabajo «Ideas para una política de grasas» al afirmar que hemos pasado de la situación de excedentarios en la producción de grasas comestibles a la de deficitarios, y de que ésta no es una afirmación gratuita, sino una auténtica realidad,

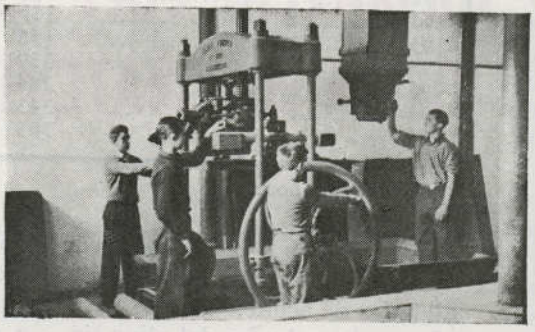
da fe el cuadro que publicamos, donde partiendo de un consumo anual aproximado de 12 kilogramos de aceite por habitante (actualmente es, con toda seguridad, bastante mayor) y considerando que el consumo nacional crece paralelamente con la población a razón de tres mil toneladas anuales, hemos establecido (un tanto arbitrariamente, desde luego, pero no por ello menos real) la serie de consumo y, en función de todas las anteriores, la serie de excedentes obtenida al restar de la producción la suma del consumo más la exportación, ya que no ha existido importación de esta clase de aceite.

Si procedemos a examinar la columna de excedentes observaremos a simple vista que la totalidad de la serie arroja un saldo negativo, de modo que la escueta realidad, referida al aceite de oliva, es que la producción media durante el último decenio no llega a las 340.000 tm., mientras que la cifra media de consumo de todas clases más la exportación se aproxima a las 400.000, si, como es lógico, tenemos en cuenta que indudablemente hay una parte de aceite de oliva que se destina a fines industriales.

En resumen, que rehuyendo de los excedentes ocasionales (vecería) y tomando como período de tiempo el quinquenio, nos encontramos con un déficit quinquenal de unas 250.000 tm. que es preciso enjugar a base de importaciones de aceites de semillas, pues la creciente producción nacional de estos aceites, principalmente de algodón, no es suficiente para neutralizar dicho déficit, que mantiene, a pesar de ello, su condición de absoluto, entre otras razones, porque también es creciente el consumo. Este hecho, irrefutable, altera totalmente los supuestos en que se basaba la política general de grasas y su proyección en la producción, la industria y el comercio oleícolas.

Para aliviar este déficit (que existe aún sin exportaciones) no puede pensarse en restringir éstas, por la sencilla razón de que necesitamos imprescindiblemente obtener divisas con que pagar las importaciones de otros aceites comestibles para paliar las necesidades de consumo interior y, a mayor abundamiento, consideramos aconsejable incrementar nuestras exportaciones, pues el cambio nos resulta favorable, y ello nos permitiría eliminar el déficit sin necesidad de solicitar el auxilio correspondiente de nuestra balanza comercial.

Subsiste, pues, íntegro el interés nacional por la exportación e incluso ha crecido en función del abastecimiento.



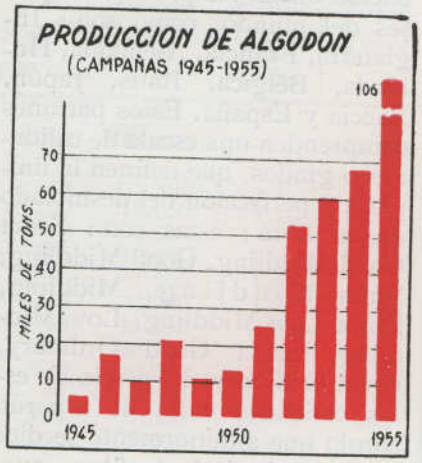


EL INCREMENTO DE LA PRODUCCION ALGODONERA, GRAN AHORRO DE DIVISAS

L. CANO PIZARRO
Jefe de Estadística en el Sindicato Nacional Textil

PRODUCCION DE ALGODON

	Miles de balas
Media del decenio 1926-35	3,9
» » » 1936-45	13,2
» » » 1946-55	39,3
Campaña 1955-56 (Avance)	150,—



GENERALIDADES

Características de la fibra de algodón.—La longitud oscila de 15 a 40 mm., el diámetro en micras es de 14 a 24, su forma es de pelos unicelulares aplastados y retorcidos sobre sí mismos, el nombre genérico es el de *Gosypium Herbaceo* o *Arboreum*, la humedad es de 8,5 por 100 y el peso específico es de 1,4 a 1,5.

Tipos de la producción mundial.—Indio, *Gosypium Herbaceo*, de fibra corta y poca elasticidad, de 22 a 24 mm.

Americanos y europeos, *Gosypium Hirsutum*, de fibra y elasticidad media, 6,77 gramos de carga de rotura y 27 a 28 mm. de longitud.

Egipcios y americanos, tipo Sea Island, procede del *Gosypium Barbadense*, de fibra larga y elasticidad buena, 8,10 gramos de carga de rotura y de 36 milímetros de longitud.

Tipificación comercial. — En un principio, la tipificación comercial era arbitraria; pero el auge que tomó el cultivo del algodonero hizo preciso sistematizarlo. Esto se consiguió con el establecimiento de los *Standars* o *Patrones universales*, que para el algodón americano confecciona anualmente el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos, al que prestan su aprobación oficial los principales países del mundo, como son: Inglaterra, Francia, Alemania, Holanda, Bélgica, Italia, Japón, Suecia y España. Estos patrones comprenden una escala de calidades o grados, que definen la limpieza y perfección del desmotado de su fibra; éstas son: Strict Good Middling, Good Middling, Strict Middling, Middling, Strict Low Middling, Low Middling, Strict Good Ordinary, Good Ordinary. El precio de estas calidades varía de acuerdo con lo que anteriormente se dice y la longitud de la fibra, quedando clasificada así: 3/4, 25/32, 13/16, 27/32, 7/ 8, 29/32, 15/16, 31/32, 1", 1" 31/32, 1" 1/16, 1" 3/32, 1" 1/8, 1" 5/32.

Historia del cultivo del algodón en España.—En 1918 se inició, en apreciable cuantía, el cultivo del algodonero, debido a la escasez de algodón en los mercados mundiales como consecuencia de la guerra submarina y por el mayor consumo de las nacionales aliadas. Al normalizarse el mercado, después de la Gran Guerra, se produjo un colapso en este intento, pues el coste de nuestro algodón era y es superior al internacional, por ser de nuevo cultivo y porque nuestro país no tiene regiones óptimas para el objeto, y España solamente está al límite de las posibilidades de desarrollo normal y económico de la planta. Su adaptación no ha sido fácil, siendo necesario tener en cuanta la selección genérica de las semillas, precocidad, época de siembra, delimitación de áreas de cultivo, estudio del suelo, etc.

El Estado inició una política de fomento de la producción de algodón, creando en 1923 la Comisaría Regia Algodonera. En 1939 el Servicio del Algodón, del Ministerio de Agricultura, procedió a levantar el mapa nacional algodonero (que se acompaña). En la actualidad existen 12 zonas, de las que el Estado, además de estudiar con ellas los problemas y vigilar los contratos de concesión (provisionales unos y definitivos por diez años otros) les proporciona ayuda económica importante, dando idea de ello el que en la campaña de 1948 el Servicio del Algodón anticipó a las entidades concesionarias para el pago de la cosecha 160 millones de pesetas.

Siendo el algodón un artículo de tan primerísima necesidad, es natural que la economía algodonera de todos los países revista una importancia fundamental.

No hay que olvidar que España tiene en la industria textil uno de los exponentes más elevados de su potencialidad industrial. Hoy día los centros fabriles algodoneros necesitan, para operar a plena capacidad, no me-

PRODUCCIÓN NACIONAL DE ALGODÓN BRUTO DESMOTADO

CAMPAÑAS	TOTALES		AMERICANO		EGIPCIO	
	Tm. brutas	Balas (1)	Tm. brutas	Balas (1)	Tm. brutas	Balas (1)
Media campañas 1926-1935	**2.614**	**3.985**	**2.614**	**3.985**	—	—
Media campañas 1936-1945. . .	**8.957**	**13.237**	**8.946**	**13.221**	—	—
1945-46.	4.915	7.352	3.827	5.652	1.088	1.700
1946-47.	16.140	22.610	12.859	13.102	3.280	4.508
1947-48.	9.373	13.237	7.241	10.231	2.102	3.006
1948-49.	20.123	29.558	2.672	23.875	3.946	5.683
1949-50.	9.602	13.487	4.437	6.147	5.164	7.340
1950-51.	12.641	17.707	6.704	9.444	5.936	8.263
1951-52.	24.648	34.529	16.029	22.797	8.618	11.732
1952-53.	51.805	73.586	31.105	44.242	20.700	29.344
1953-54.	59.587	84.141	34.170	48.532	25.417	35.609
1954-55.	66.937	97.160	47.285	69.126	19.652	28.034
1955-56.	106.000 (2)	150.000 (2)	—	—	—	—

(1) Una bala = 220 Kg., aproximadamente, de algodón desmotado.
(2) Avance.

nos de 1.400 balas de algodón diarias, y escaseando las divisas para su pago se han tomado medidas conducentes a incrementar la producción, aunque ésta no llegó, en sus principios e incluso hasta muy recientemente, más que a cubrir una mínima parte de las necesidades nacionales.

Según datos procedentes del Servicio del Algodón, la producción de esta fibra se detalla en el cuadro adjunto.

Se deduce de dicho cuadro que el ritmo seguido por la producción desde 1924, que se inició con una cifra de 1.247 balas, unas 2.743 tm. de fibra; la de 1948, con 29.724 balas, unas 6.539 tm., y la de la actual campaña de 1955-56, que pasará de 160.000 balas, es decir, superior a 35 millones de kilogramos de fibra, y que aproximadamente representan ese mismo tanto por ciento sobre las necesidades nacionales.

CULTIVO Y RENDIMIENTO

Procedía de importación la casi totalidad del algodón elaborado por la industria española. El pago de este algodón representa una de las más fuertes partidas en contra de la balanza comercial, habiendo llegado a representar hasta el 25 por 100 de las divisas empleadas en la importación de productos e incluso del 75 al 80 por 100 de nuestro déficit en la misma. Aparte de otras razones de índole nacional se ha procurado atenuar esta contingencia cultivando el algodonero en el país. A tal efecto se llevan realizados diferentes planes y cuidadosos estudios, que contando con el apoyo oficial van concretándose en realidades.

De diversas índoles han sido las medidas protectoras encaminadas a intensificar el cultivo: exenciones tributarias, concesión de premios, fijación de precios mínimos remuneradores para el agricultor, establecimiento de campos de experimentación, de factorías desmotadoras y laboratorios, semillas gratuitas seleccionadas y torta de semilla para la alimentación del ganado, suministros al agricultor de tejidos en cantidades suficientes, adelantos en metálico, así como tractores y demás maquinaria agrícola, etc.

Todo lo expuesto ha hecho progresar extraordinariamente el cultivo del algodón, estando muy cerca de llegar en la actualidad al número de hectáreas que se indican en el cuadro adjunto, en el que se detallan las hectáreas aptas para el cultivo, las que en realidad se cultivan, el rendimiento en balas por hectárea; estos datos en sus dos aspectos: de secano y regadío.

En la superficie de secano, los rendimientos de estos últimos años han sido de 425 kilogramos de algodón bruto en 1942 (media por hectárea); 267 kilogramos en el año 1939 y 340 kilogramos en 1944, con referencia a las medias de todas las superficies sembradas, que, como es natural, van bajando al compás que se extiende el cultivo; pero es corriente entre grandes y pequeños agricultores obtener promedios de 600 y hasta 800 kilogramos de algodón bruto por hectárea. Mucho más altas son las medias obtenidas en terrenos de regadío, pudiendo establecerse en 1.500 a 1.800 kilogra-

CULTIVO DE ALGODÓN

ZONAS	CULTIVO DE SECANO				CULTIVO DE REGADÍO			
	Superficie apta — *000/Has.*	Superficie cultivable — *Has.*	Rendimiento — *Balas por Ha.*	TOTAL BALAS	Superficie regadío — *000/Has.*	Superficie cultivable — *Has.*	Rendimiento — *Balas por Ha.*	TOTAL BALAS
Total nacional	**556**	**116.740**	—	**57.266**	**1.703**	**107.635**	—	**108.751**
1.ª	160	30.500	0,50	15.250	14	1.260	1,1	1.194
2.ª	136	32.700	0,50	16.350	153	12.050	1,1	12.605
3.ª	170	42.500	0,50	21.250	29	2.900	—	2.610
4.ª	80	5.040	0,40	2.016	104	10.400	1,—	9.700
5.ª	10	6.000	0,40	2.400	15	1.250	1,—	1.050
6.ª	—	—	—	—	68	3.240	1,2	3.440
7.ª	—	—	—	—	253	11.650	1,6	17.055
8.ª	—	—	—	—	503	30.750	1,1	33.825
9.ª	—	—	—	—	279	20.270	0,9	17.752
10.ª	—	—	—	—	88	2.640	—	2.640
11.ª	—	—	—	—	161	7.025	—	—
12.ª	—	—	—	—	36	3.600	2,—	6.880

mos de algodón bruto por hectárea.

VARIEDADES

Disponiendo de terreno en cierta cuantía y de clima adecuado, el fomento de la planta se basa en el empleo de las variedades apropiadas a cada una de las zonas. Se han realizado selecciones y adaptaciones de las variedades importadas, buscando por hibridación las mejores cualidades.

En la actualidad, España no necesita importar semilla de siembra en cantidad, sino únicamente para compararla con la nuestra y observar las variaciones.

Las variedades que dominan en España son :

1.º Security y Truitt (americanas). De esta última se han obtenido, por selección, las variedades llamadas «U», por tener los campos en Utrera, de gran producción por hectárea, tanto en bruto como en fibra.

2.º Giza, Sakha y Pima (egipcias), para las zonas de regadío y buen clima. De una clase finísima, sedosa y resistente, encomiada justamente por la industria catalana.

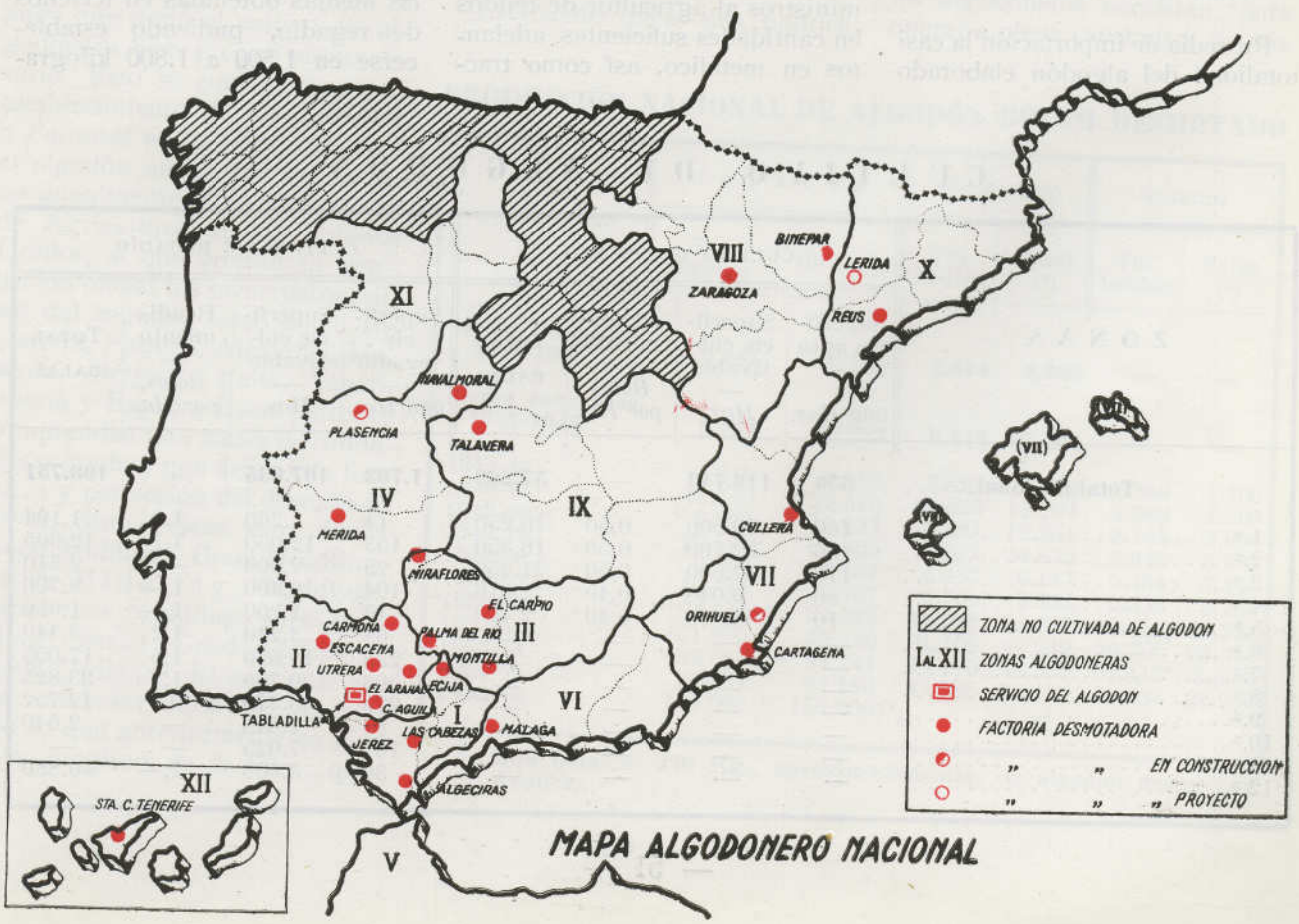
3.º Andalucía y Chirpan (rusas), para los climas que pudiéramos llamar menos algodoneros, tanto en secano como en regadío. Puede afirmarse de las variedades rusas que en realidad son verdaderas creaciones del Servicio.

La investigación científica se orienta en conseguir resultados altamente prácticos por medio de estudios sobre ventajas de variedades poliploides, por la calidad de la fibra o riqueza de la semilla, obtenidas por medio de la colchiquina, hormonas naturales y sintéticas para aumentar el crecimiento o producción en determinado sentido, resistencia hereditaria a las plagas, influencia en la producción y calidad de los elementos clásicos, nitrógeno, fósforo y potasio, así como de los agentes extraños que, en pequeñas proporciones, existen en el suelo; límites asimilativos, presión osmótica, etc. En fin, todos los medios de investigación, según se realizan en los países de técnica más avanzada.

FACTORIAS Y DESMOTADO

La experiencia ha demostrado que la producción de algodón no puede desarrollarse en forma económica sin la existencia de desmotadoras. En zonas nuevas, por falta de competencia y, en muchos casos, por su distancia a los centros tradicionales de comercialización, los agricultores pueden ver malogrados gran parte de sus esfuerzos. Estos establecimientos permiten movilizar con agilidad la producción de la zona y parte de su capacidad potencial futura.

Como consecuencia, pues, del aumento en el cultivo y para el desmotado del algodón producido y demás aprovechamientos, se han instalado numerosas factorías, que poseen todas las condiciones necesarias para efectuar un desmotado económico y eficiente.



MAPA ALGODONERO NACIONAL

Se acompaña relación de factorías por zonas.

El inventario de las anteriores instalaciones, máquinas desborradoras, desmotadoras, molinos de aceite, prensas, etc., amén del valor de las fincas de campo y otros capitales, suma muchos millones de pesetas.

Los distintos depósitos, salas de máquinas y motores son amplios, cómodos y ventilados y reúnen las características funcionales que la técnica moderna aconseja. Si se necesitara nueva maquinaria para estas factorías de desmotación no sería imprescindible su importación, ya que han dado un resulado excelente las fabricadas en el país.

Al mismo tiempo, el Servicio del Algodón impone a las entidades concesionarias reseñadas anteriormente, más otras varias que actúan bajo la dependencia e inspección del mismo, la obligación de instalar telares e hilaturas, esperándose que antes de terminar el plazo de los diez años queden montadas nuevas hilaturas o ampliaciones de las existentes en Sevilla, Córdoba, Valencia, Málaga y Zaragoza.

RELACIÓN DE FACTORÍAS DESMOTADORAS EN ESPAÑA

Servicio	*Tabladilla*
ZONAS	
1.ª	*Las Cabezas.* *Ecija.* *Jerez.* *Algeciras.*
2.ª	*Utrera.* *Carmona* *El Arahal.* *Cerro Aguila.* (*En la misma factoría hay otra planta que la entidad denomina factoría de "Sevilla".*) *Escacena.*
3.ª	*Miraflores.* *El Carpio.* *Montilla.* *Palma del Río.*
4.ª	*Navalmoral.* *Mérida.* *Plasencia.* (*En construcción.*)
6.ª	*Málaga.*
7.ª	*Cullera.* *Cartagena.* *Orihuela.* (*En construcción.*)
8.ª	*Zaragoza.* *Binéfar.*
9.ª	*Talavera.*
10.ª	*Reus.* *Lérida.* (*En proyecto.*)
12.ª	*Santa Cruz de Tenerife.*

NECESIDAD DE UN APROVECHAMIENTO TOTAL

Es evidente que los recientes progresos en lo que se refiere al cultivo de la planta en España y elaboración de la fibra han sido apoyados por una experiencia que data de muchos siglos atrás. No en balde los árabes, que importaron la semilla de la India, introdujeron su cultivo en Andalucía, por las condiciones apropiadas de su suelo y clima. A fines del siglo XVIII y principios del XIX tuvo su momento de auge, de tal manera que no sólo surtía a las fábricas españolas, sino que llegó a exportar a Francia e Inglaterra el resto de sus cosechas. Ahora bien, si en cuanto al cultivo de la planta y a la elaboración de la fibra se goza de una vieja experiencia, no sucede lo mismo en lo que respecta al aprovechamiento de la semilla desfibrada —que en España no se prodiga aún— y en este sentido va encaminada la campaña que actualmente se lleva entre los industriales.

Queda sentado que, al ritmo de las necesidades actuales, sería absurdo pensar en una autarquía en el consumo de esta fibra, pero sí se podrá aligerar en buena parte el déficit de la balanza comercial. Para ello es necesario que las constantes mejoras en el cultivo se hagan extensivas a un aprovechamiento total de la semilla, no olvidando que los productos secundarios: cascarilla, linters, aceite, etc., pueden convertirse en una valiosa fuente de ingresos al obtener de ellos resinas sintéticas, acetonas, celulosa, algodón hidrófilo, explosivos, aceites comestibles y lubricantes, jabón y bujías, grasa hidrogenada, harina, abonos, etc.

Para dar idea de lo que significa este aprovechamiento detallamos a continuación la composición de 100 kilogramos brutos de algodón.

	Kgs.
Fibras	32,—
Pérdidas desmotado	2,—
Semilla siembra	22,—
Borra	2,20
Aceite	6,27
Torta sin cascarilla	18,81
Cascarilla	14,63
Pérdidas desborrado y extracción	2,09
Total	100,00

Si bien la semilla desfibrada es importante técnicamente como grasa oleaginosa de la que se ex-

trae un magnífico aceite o se utiliza en sustitución de la manteca, con evidente ventaja en número de calorías y capacidad digestiva, y en todo momento como fuente de suministro a la industria de las grasas, no es menos importante económicamente como pienso para el ganado, debido a su riqueza en proteínas.

La cascarilla o las telas que se recuperan al liberar la pepita oleaginosa de su envoltura, juegan un papel económico más inferior. La recuperación del linters o fibrilla de corta longitud que queda después del desmotado es de elevado precio ; pero a diferencia de la cascarilla, resulta mucho más lucrativa por su elevado contenido de celulosa pura.

Una medida de las grandes posibilidades que aún quedan por explotar en el algodonero se refleja en los resultados obtenidos por el ingeniero textil don Juan B. Puig, que después de pacientes estudios y ensayos personales ha conseguido ventajosamente dos productos que hasta la fecha, y de esta procedencia, no han sido obtenidos dentro ni fuera de España. Nos referimos a una invertasa de la hoja del algodonero y una lipasa de la misma pipa de la semilla ; ambas, productos de fermentación, de vasto consumo en biología y de evidente cotización.

Se pretende, y está previsto por los organismos técnicos, llegar a un aprovechamiento racional de la semilla para conseguir el máximo rendimiento, a fin de liberar parte de los dos tercios con que España quedará tributaria, compensando el dispendio que esta importación supone con lo que se recaude al crear una nueva fuente de riqueza, juntamente con el ahorro de divisas, economía de fletes y seguros y aumento de jornales para determinado sector de la población.

La ventaja más importante es la reducción en más de 35 millones de dólares de nuestro comercio exterior por la no importación de 170.000 balas, cifra cuya importancia, comparada con alguna de nuestras más famosas y tradicionales exportaciones, coloca esta producción nacional al lado de aquellas otras consideradas como llave de nuestro comercio exterior, porque indirectamente produce los mismos efectos : aquéllas, divisas ; éstas, disminución de las importaciones, y, por tanto, economía de las mismas.

Y, finalmente, para dar idea de la importancia no sólo con respecto a otros productos, sino incluso entre las mismas fibras textiles, a continuación damos un cuadro de porcentajes :

PORCENTAJES DE LA PRODUCCION MUNDIAL

AÑOS	Algodón	Lana	Seda	Rayón	TOTAL
1909-13	84,3	15,0	0,5	0,2	100
1929-33	82,2	13,8	0,8	3,4	100
1939-43	72,8	12,8	0,5	13,9	100

Es decir, que la cifra más importante es el algodón, aunque ha cedido algunos puntos a las fibras celulósicas cortadas y continuas.

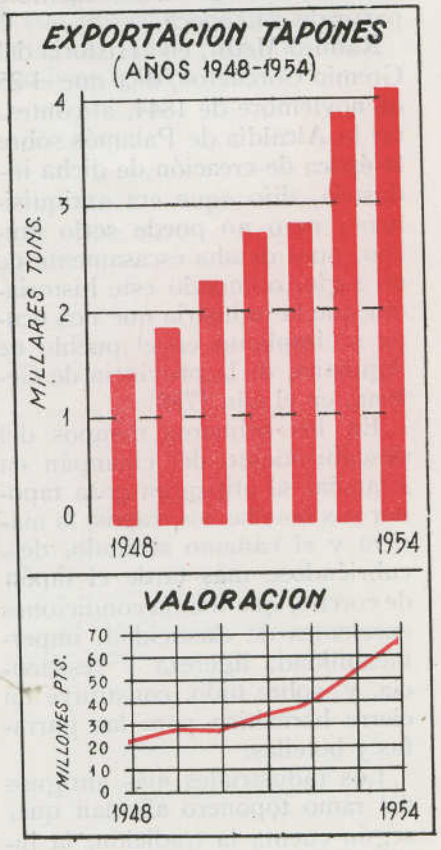
Consulte usted la relación de publicaciones editadas por el Servicio Sindical de Estadística que figura en la página tercera de cubierta.



EL CHAMPAN FRANCES SE TAPONA CON CORCHO ESPAÑOL

A. LINARES SÁNCHEZ

Jefe de Estadística en el Sindicato Nacional de la Madera y Corcho



Más de la mitad de las necesidades taponeras de los 39 millones de botellas de champán que produce Francia las cubre la industria corchera española.

Los cuatro millones de kilos de tapones de todas clases exportados en 1954 representaron un ingreso de 67 millones de pesetas.

ANTECEDENTES

La industria champanera de Francia nació en el año 1729, como consecuencia del descubrimiento de este caldo por el Abad Benidictino Dom Perignon. En cuanto a las primeras industrias taponeras que se implantaron en España, lo fueron en la provincia de Gerona, pero sin poder precisar la fecha exacta, ya que algunos escritores que se han ocupado de este tema tienen criterios distintos. La mayoría de los autores se inclinan porque la introdujeron los franceses en la provincia de Gerona durante el siglo XVIII. Otros opinan que nació en la dicha provincia, pero sin ser implantada por ningún extranjero, y hay también quien afirma que la introdujo el alemán José Rumey, en el pueblo fronterizo de San Lorenzo de la Muga. Lo que sí se puede determinar, con seguridad, es que su establecimiento definitivo tuvo lugar entre los años 1750 a 1755, incrementándose notablemente a partir de esta época.

Ramiro Medir, en «Historia del Gremio Corchero», dice que el 25 de noviembre de 1844, al contestar la Alcaldía de Palamós sobre la época de creación de dicha industria, dijo «que era antiquísima» ; pero no puede serlo mucho, pues databa escasamente de un siglo, opinando este historiador que la industria que nos ocupa se implantó en el pueblo de Agullana, de la provincia de Gerona, en el año 1750

En los primeros tiempos del descubrimiento del champán en Francia, se utilizaron para taponar sus botellas los trapos, la madera y el cáñamo aceitado, descubriéndose más tarde el tapón de corcho, que reunía condiciones excelentes de elasticidad, impermeabilidad, ligereza y resistencia, y, sobre todo, constituye un cierre hermético para las garrafas y botellas.

Los industriales más antiguos dal ramo toponero afirman que, según cuenta la tradición, la industrialización de este producto la introdujo un extranjero en la Villa de Llagostera.

El primer gremio de taponeros se creó en San Feliu de Guixols, en el año 1803, bajo la advocación de San Juan Bautista. En las ordenanzas de su constitución se observa nuestro más tradicional estilo artesano, naciendo una Hermandad llamada del Carmen, en Palafrugell, en dicho año, en el que ya se practicaba, en cierto modo, algo de nuestro actual mutualismo, facilitándose recursos económicos a los enfermos del gremio, costeándoles sus sepulturas, etc.

La guerra de la independencia y las invasiones francesas provocaron la crisis de esta industria, al no poderse exportar tapones a Francia, con gran perjuicio económico para este gremio.

Después de la guerra de la independencia, en el año 1879, se creó en San Feliu de Guixols la Junta de Defensa de la Producción de la Industria Corchera, mejorando a partir de esta fecha notablemente la exportación de tapones, denominándose la «edad de oro» de los tapones la iniciada a partir del año 1880. En dicho período algunos artesanos catalanes se dedicaron al cultivo de la viña en el Bajo Ampurdán, la cual alternaban con la fabricación de tapones.

A finales del siglo XIX y comienzos del XX aumentó notablemente la producción industrial taponera, empleándose el sistema de máquinas de garlopa, fabricándose tapones llamados «Quilmes», con destino a la Argentina, para una popular casa cervecera que lleva este nombre.

Posteriormente, y como consecuencia de la importancia adquirida por esta industria en el ámbito nacional, se van creando entidades y organismos encaminados a defender y proteger a la misma ; así, en el año 1911, nace el llamado «Fomento de la Industria y del Comercio Corcho-Taponero», con sede en Palafrugell.

Tiene gran importancia la Real orden de junio del mismo año, en la que se prohibe el taponamiento de las botellas de aguas medicinales con porcelana y corcho, debiendo realizarse únicamente con corcho aséptico. Esta prohibición fué posteriormente anulada al promulgarse el Estatuto de aguas medicinales de 1928.

A partir del año 1920 empiezan a establecerse sistemas de maquinarias especiales para fabricar nuevas modalidades de tapones. Más tarde se crea la Rama Económica del Corcho, donde se integra el gremio de taponeros. Dicha Rama Económica tiene una actuación destacadísima durante nuestra guerra de liberación, cuya Jefatura residía en Sevilla, por ser una fuente importante de divisas.

Y, definitivamente, por sucesivas órdenes ministeriales, queda todo el gremio corchero encuadrado en el Sindicato Nacional de la Madera y Corcho, con sus dos Oficinas Delegadas en Sevilla y Palafrugell.

Ha de hacerse constar muy significativamente, que el industrial taponero sigue siendo en su mayoría un auténtico artesano. Las pequeñas fábricas se han ido heredando de generación en generación, y quienes las dirigen han pasado por todas las fases de este oficio, desde aprendiz hasta maestro, siempre dentro de la pequeña empresa familiar.

NUESTROS TAPONES EN FRANCIA

El corcho venado español, del cual se fabrican los tapones trefinos que sirven para obturar las botellas de vino champán francés, ofrece las siguientes ventajas excepcionales : 1.ª) Mantener el líquido a una presión media de cinco atmósferas ; 2.ª) Viajar por todo el mundo y mantener inalterable el líquido, cualquiera que sean las temperaturas de los distintos países a donde se exporta el vino ; 3.ª) Producir, al ser descorchada la botella, un estampi-

do peculiar que alegra a los comensales.

Además el tapón trefino español reúne las cualidades de poco peso, elasticidad, impermeabilidad y resistencia mecánica. Por estas razones desde hace dos siglos ha sido el preferido por los embotelladores franceses.

Francia produce en la actualidad unos 39 millones de botellas de vino de champán. Esta producción implica el empleo de dos tapones de corcho: el llamado *tiraje*, o sea el tapón que obtura por primera vez la botella por un cierto espacio de tiempo, el cual es sustituído después por el verdadero tapón trefino, llamado también de *expedición*, que es el que permanece en la botella hasta que es consumido el vino.

Estos tapones trefinos se fabrican de una, dos, tres y hasta cuatro piezas de corcho natural. Recientemente se usan también tapones de corcho aglomerado.

España surte a la industria champanera francesa con más de la mitad de las necesidades de tapamento. Para estos tapones se necesitan corchos de buena calidad, cuya procedencia sigue este orden: corcho catalán (provincia de Gerona), y corchos de las provincias de Castellón de la Plana, Salamanca y Alta Extremadura.

El resto de las necesidades de tapamento en Francia se obtiene en la Metrópoli francesa, en Argelia y en Portugal.

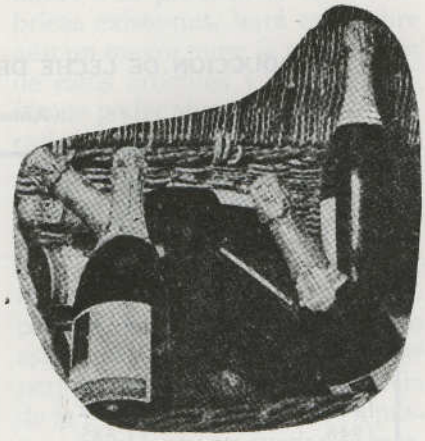
DATOS DE EXPORTACION

Nuestras exportaciones de tapones en general, es decir, incluídas las de tapones corrientes y de champán, así como sus valoraciones, han sido en los últimos siete años las siguientes:

EXPORTACION DE TAPONES Y SU VALORACION

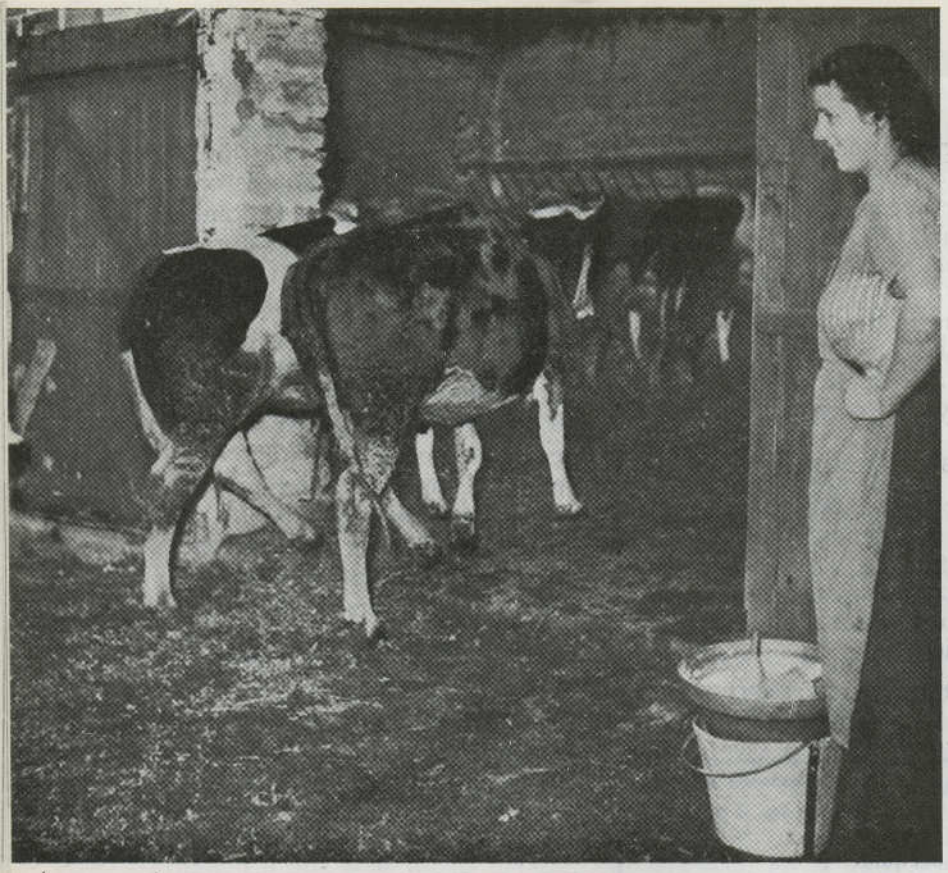
(Años 1948 a 1954)

AÑOS	EXPORTACIÓN	
	Toneladas	Miles de ptas.
Media del quinquenio 1950-54	**3.186**	**44.567**
1948	1.434	26.068
1949	1.867	29.042
1950	2.302	28.054
1951	2.779	34.860
1952	2.843	39.756
1953	3.888	53.083
1954	4.118	67.082



De la exportación total de tapones en 1954 correspondieron a tapones de champán 443 toneladas, o sea el 11 por 100, aproximadamente, de dicho total. El valor de esas 443 toneladas de tapones, especialmente dedicados al champán, fué de 12,6 millones de pesetas; lo que representó el 18 por 100 de la valoración total de las exportaciones taponeras en dicho año. La diferencia de porcentajes entre cantidad y valoración reflejan perfectamente la superioridad en precios de los tapones de champán con respecto a los tapones corrientes.

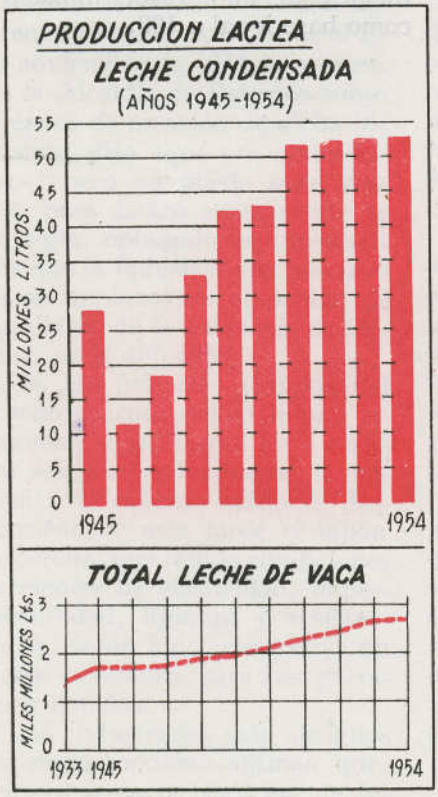
En cuanto a los datos de la serie en general se observa el continuo incremento que vienen experimentando en estos últimos años nuestras exportaciones taponeras, con la lógica repercusión en la serie de valoraciones. En el último año registrado, 1954, las cifras de exportación y valoración representan, respectivamente, unos índices de 217 y 258 con respecto a las correspondientes al año 1948, tomadas como base igual a 100.



ESPAÑA SE AUTOABASTECE DE LECHE CONDENSADA

J. TOLEDANO CORROCHANO

Jefe de Estadística en el Sindicato Nacional de la Alimentación



PRODUCCIÓN DE LECHE DE VACA Y LECHE CONDENSADA

(Años 1945-54)

AÑOS	Producción total leche de vaca *(Millones de litros)*	Producción leche condensada		Porcentajes (1)	Número de Empresas
		Miles de litros	*Miles de botes*		
1933	**1.453**	—	—	—	—
Media 1945-54 ...	**2.113**	**38.796**	**42.656**	**1,59**	**16**
1945	1.741	28.497	26.867	1,64	13
1946	1.721	11.600	10.711	0,67	13
1947	1.747	18.650	17.221	1,07	12
1948	1.885	33.368	30.811	1,77	12
1949	1.959	42.495	38.632	2,17	14
1950	2.082	43.082	39.166	2,06	15
1951	2.290	52.017	47.288	2,23	15
1952	2.410	52.645	47.859	2,18	22
1953	2.634	52.801	84.001	1,01	22
1954	2.661	52.801	84.001	1,10	22

(1) Con respecto al total de leche de vaca.

La industria láctea, que data de los tiempos más remotos, ya que la leche como materia prima y producto alimenticio era consumida por los pueblos de la antigüedad, ha tomado un desarrollo, a través de las civilizaciones que pasaron hasta nuestros días, verdaderamente insospechado.

Desde la época de HOMERO, en que se describe un pueblo pastoril que guardaba en una cueva grandes ollas y vasijas del oficio lechero, y continuando hacia el año 1600, época en que el doctor THOMAS MUFFET, en su libro *Heltth's Improvement* dice que en Islandia se hacía tal cantidad de manteca, que para su conservación era preciso enterrarla en grandes cajones en el suelo, hasta hoy, época de adelantos en todos los órdenes, la fabricación de la leche condensada nos demuestra cuál ha sido el salto gigantesco que esta clase de industrias ha dado en la transformación de la leche.

Paralelamente a la creación de un nuevo producto surgió la necesidad de adaptar al mismo un nuevo envase, y siguiendo un poco la historia de estas industrias podemos observar cómo la mano del hombre ha ido sustituyéndose paulatinamente por las máquinas más perfectas, y asimismo el material de envase y conservación del producto ha llegado a la esterilización más garantizada.

La fabricación de leche condensada ha influído en la producción lechera, fomentando su incremento al asegurar a los ganaderos que se encuentran en las zonas donde existen estas fábricas un mercado que les garantiza la venta de su producción de leche sin estar pendientes de las necesidades del consumo directo. Tanto físicos como químicos y biólogos han estudiado numerosos recursos para la conservación de la leche y sus derivados.

No es necesario destacar la importancia que tiene este producto al tratarse de un alimento que se emplea para la nutrición de la infancia, así como por las facilidades para la exportación, debido a la estructura de su envase. Asimismo, su estado de salubridad es perfecto, por estar sometido a sucesivas inspecciones sanitarias que lo garantizan

Igualmente, y debido a la concentración, se ha facilitado considerablemente el problema de conservación de la leche, siendo éste uno de los principales motivos que han hecho que se haya incrementado extraordinariamente la fabricación de leche condensada en todos los países.

Nuestra nación se encuentra en la actualidad en unas condiciones excelentes de producción de leche condensada, ya que por las dificultades de medio de transporte se asegura el abastecimiento de la leche, transformándola en este artículo. De esta forma, los grandes núcleos de población, donde la urbanización va eliminando los establos de vacas de leche concentrándolas en el medio rural, quedarán abastecidos a través de las centrales lecheras, que, trabajando con grandes volúmenes y una maquinaria perfecta, darán excelentes rendimientos. Ello, unido a la producción de las fábricas existentes, hará que cobre aún un mayor auge la producción de estos artículos y en condiciones de poder abaratar más el mercado.

Observando la serie de producción total de leche de vaca se aprecia un considerable descenso durante los años 1945 y 1948, de más de 100 millones de litros respecto al año 1944, siendo debido esto a la pertinaz sequía de ese período que, como consecuencia de la gran pérdida sufrida en pastos, no solamente quedaron mermadas las existencias de la cabaña nacional bovina de leche, sino que también se acusó una sensible baja en el rendimiento de producción de este artículo.

Este descenso de producción de leche en el período mencionado arrastró consigo, paralelamente, el descenso en la transformación de la leche en los distintos productos lácticos. De aquí que si observamos la cantidad de leche condensada, que es el producto del que tratamos en este comentario, en los años de referencia vemos cómo se manifiesta la afirmación anterior, siendo también consecuencia de este descenso en su fabricación la necesidad de utilizar en mayor cantidad la leche fresca para el consumo directo, debido al continuo aumento de la población, que ha influído grandemente en el desequilibrio.

No obstante esta influencia del aumento de población, especialmente en algunas zonas, donde más se acusa la emigración campesina, no se registran grandes trastornos en la balanza de producción y transformación, debido a la eficaz labor de selección de vacas de gran producción lechera, importadas especialmente de Holanda, con pedregue de antecedentes y de una producción superior a los 10.000 litros anuales. No consiste, pues, en que el número de nuestra cabaña de ganado lechero sea más numeroso, sino más selecto. De esta forma se reduce la cantidad de piensos necesarios para su sostenimiento y se logra aumentar la producción.

La producción total de leche de vaca en 1954 representa un aumento de un 54 por 100 con respecto a la de 1945 y de un 83 por 100 en relación con la alcanzada en 1933, dato más reciente que poseemos con anterioridad a la guerra. Estos índices reflejan elocuentemente el aumento logrado en nuestra producción láctea, que ha llegado casi a duplicar la de anteguerra.

En cuanto a la producción actual de leche condensada no solamente abastece el mercado nacional, sino que en el año 1954 hemos llegado a exportar alguna pequeña cantidad de este artículo.



«Coexistencia» de la caña y remolacha azucareras en España

A. NEBOT RUBIO

Jefe de Estadística en el Sindicato Nacional del Azúcar

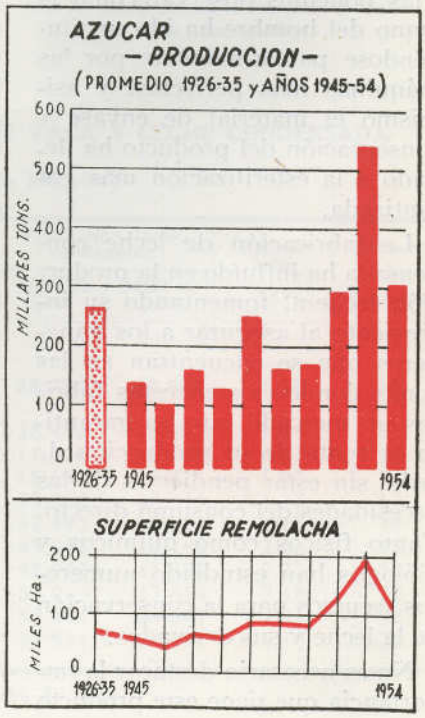
FABRICAS DE AZUCAR

	Total	De remolacha	De caña
Número de fábricas (promedio durante el decenio 1926-35)	57	41	16
Número de fábricas en 1954	50	41	9

PRODUCCION DE AZUCAR

Miles de toneladas

	Total	De remolacha	De caña
Promedio del decenio 1926-35 ...	271	257	14
Año 1954	311	287	24



SUPERFICIE CULTIVADA Y PRODUCCIÓN DE REMOLACHA AZUCARERA Y CAÑA DE AZÚCAR

(Media 1926-35 y años 1945 a 1954)

AÑOS	REMOLACHA AZUCARERA			CAÑA DE AZÚCAR		
	Hectáreas cultivadas (Miles)	Producción — Miles de Tm.	Rendimiento — T/H	Hectáreas cultivadas (Miles)	Producción — Miles de Tm.	Rendimiento — T/H
Promedio 1926-35	**78**	**1.940**	**24**	**3,17**	**200**	**63**
Promedio 1945-54	**99**	**1.889**	**19**	**3,94**	**218**	**55**
1945	62	1.182	19	2,56	137	53
1946	58	958	16	2,99	124	42
1947	71	1.526	21	3,21	144	44
1948	65	1.213	18	3,33	166	49
1949	93	1.985	21	2,56	137	53
1950	92	1.512	16	2,36	101	42
1951	89	1.166	13	6,81	402	59
1952	136	2.588	19	6,11	360	59
1953	201	4.154	20	5,49	330	60
1954	120	2.608	21	3,96	277	70

Se han encontrado vestigios que demuestran que en España se cultivaba ya la caña de azúcar, por los árabes, en toda la costa mediterránea desde Gibraltar a Tortosa, llegándose a cultivar una extensión de cerca de 30.000 hectáreas. Con el descubrimiento de América se trasplanta la caña a aquellos parajes tropicales, en los que por su clima y condiciones del suelo se desarrolla de forma extraordinaria, siendo de este producto del único que se extraía el azúcar.

En el año 1878, y como consecuencia del descubrimiento por el farmacéutico berlinés Margraff demostrando la existencia de la sacarosa en la remolacha, se inicia el cultivo de esta planta en España, cultivo que se ve incrementado con la pérdida de nuestras colonias y las dificultades consiguientes para importar azúcar de aquellos países, especialmente de Cuba.

Se crearon las primeras fábricas de remolacha en la provincia de Granada, en el año 1882, por lo que puede afirmarse que la industria azucarera tuvo su cuna en esta provincia, extendiéndose más tarde a Málaga y Almería y posteriormente (doce años después, aproximadamente), se desplazó a Aragón, donde tan gran auge ha encontrado.

A principios de siglo existían en España 20 fábricas de azúcar de caña, 16 de remolacha y una de caña y sosgo. Después de muchas vicisitudes en que se crearon nuevas fábricas, se cerraron y cambiaron otras, etc., se llega a estabilizar esta industria, y con ello la delimitación de las zonas de cultivo de la remolacha azucarera y caña de azúcar, quedando reducido este último cultivo a la llamada «costa del sol» (provincias de Almería, Málaga y Granada).

La competencia entre estos dos cultivos no fué fácil en un principio; la remolacha tardó muchos años en competir seriamente con la caña. Muy exigente en condiciones de suelo y cara en fertilizantes, por lo mucho que lo esquilma, no puede sembrarse en alternativas de menos de cuatro años; sin embargo, ofrece sobre la caña la importante ventaja de poder cultivarse en áreas y climas más amplios y variados. Por eso se extendió rápidamente por casi todas las provincias españolas, decreciendo el cultivo de la caña de azúcar y aumentando incesantemente el de la remolacha.

En la actualidad el cultivo de la remolacha azucarera se extiende a unas 120.000 hectáreas, con una producción de dos millones y medio de toneladas, y el de la caña de azúcar a unas 4.000 hectáreas, con una producción de 300.000 toneladas, lo que supone un porcentaje del 96 por 100 a favor del primer cultivo. A mayor abundamiento de la importancia de la remolacha se ha de señalar que esta planta se produce en unas 30 provincias (2.098 pue-

CENSO DE FÁBRICAS DE AZÚCAR EN FUNCIONAMIENTO

(Media 1926-35 y años 1945-54)

AÑOS	TOTAL — Número	Fábricas de remolacha — Número	Fábricas de caña — Número
Promedio 1926-35	**57**	**41**	**16**
Promedio 1945-54	**48**	**40**	**8**
1945	46	39	7
1946	46	38	8
1947	49	39	10
1948	49	40	9
1949	51	42	9
1950	51	41	10
1951	50	40	10
1952	50	41	9
1953	50	42	8
1954	50	41	9

PRODUCCIÓN DE AZÚCAR

(Media 1926-35 y años 1945-54)

AÑOS	TOTAL — Tm.	Azúcar de remolacha — Tm.	Azúcar de caña — Tm.
Promedio 1926-35	**270.778**	**256.544**	**14.234**
Promedio 1945-54	**232.242**	**212.940**	**19.302**
1945	146.398	135.691	10.707
1946	107.435	97.980	9.455
1947	168.830	159.014	9.816
1948	135.225	118.339	16.886
1949	257.988	239.001	18.987
1950	169.977	146.538	23.439
1951	178.203	156.621	21.582
1952	299.047	274.880	24.167
1953	547.963	513.904	34.059
1954	311.357	287.434	23.923

blos), con un número de cultivadores de 121.000 y 41 fábricas de azúcar, mientras que por la caña se cultiva en tres provincias (14 Municipios), por 5.800 cultivadores, existiendo nueve fábricas de azúcar que utilizan esta materia prima. Esta desproporción entre estas dos clases de cultivos no resta importancia a lo característico de ser España la única nación de Europa donde para la producción de azúcar se emplean estas dos plantas azucareras.

Comentando las producciones habidas en el último decenio, según cifras que se indican en los cuadros estadísticos, se ha de resaltar dos circunstancias fundamentales:



a) Recuperación de la industria azucarera, que de 143.398 toneladas producidas en el año 1945 ha alcanzado en 1954 las 311.358.

b) Como resultado de la campaña record 1952-53, cuya producción de azúcar se elevó a 547.963 toneladas, dando origen a un considerable «stock» de azúcar en las fábricas de difícil salida, se promulgó la Orden del Ministerio de Agricultura regulando la campaña 1953-54, en la que se disponen restricciones en el cultivo de la remolacha azucarera, fijándose una producción máxima de 225.000 toneladas de azúcar. Con ello se ha logrado una reducción del cultivo de esta planta, que en la actualidad ocupa 120.537 hectáreas, con una producción aproximada de dos millones y medio de toneladas, cifras que adaptándose a las necesidades momentáneas del consumo de azúcar por habitante así como a otros problemas de política económica, señalan, no obstante, un aumento general paulatino en este último decenio.



BAJO CONSUMO DE CALZADO DE CUERO

PERO SU PRODUCCION SIGUE AUMENTANDO

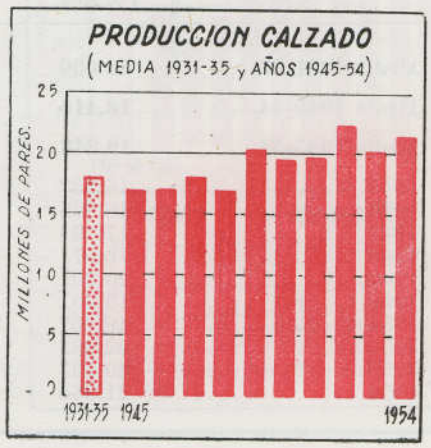
E. ALONSO SANTAMARTA
Jefe de Estadística en el Sindicato Nacional de la Piel

Durante el último decenio la producción nacional de calzado de cuero ha aumentado en un 25 por 100.

Esta industria se enfrenta con el grave problema de un subconsumo interior de este artículo, ya que cada español no llega a consumir un par por año.

La escasa utilización de esta clase de calzado en el medio rural es la causa principal de este subconsumo.

El anticuado utillaje de esta industria origina una baja productividad y consecuentemente un elevado precio de coste.



Es el calzado el producto de la piel que más interesa al público, y por ello el análisis del desarrollo de su producción es de gran interés tanto para la industria que lo fabrica como para los Poderes Públicos, que tienen a su cargo la dirección de la política económica del país. Es frecuente considerar la evolución del consumo de calzado como un índice muy expresivo del poder de compra de la población, por ser un artículo que reúne la doble condición de primera necesidad y lujo, según los casos.

En los diez años que comprende la serie que comentamos, puede observarse que el aumento de la producción española es muy estimable, pues representa, aproximadamente, el 25 por 100 con respecto a la cifra de 1945. Sin embargo, la industria de calzados de cuero considera que el más grave de sus problemas radica en el bajo consumo de esta manufactura por la población española. Efectivamente, el índice de consumo por habitante y año, establecido en 0,74 pares, es ciertamente muy bajo, ya que los restantes países europeos superan el par por habitante y año, alcanzando para Inglaterra el índice más elevado, o sea de 1,85 pares, siguiendo en importancia Suiza, con 1,44; Alemania, con 1,38, y Francia, con 1,34. Los Estados Unidos de Norteamérica tienen un índice de consumo de calzado de cuero de 2,80 pares, cifra que representa, efectivamente, el alto nivel del poder adquisitivo del ciudadano de este rico país.

Evidentemente, los problemas y dificultades que sufre la industria española de calzados quedarían solucionados, por el momento, si se elevase el índice de consumo al par anual por habitante, lo que representaría incrementar la producción en 7 u 8 millones de pares al año, dando fin con ello a la dura competencia que se hacen los industriales del ramo. Ahora bien, esperar esta solución es totalmente utópico, ya que las características geográficas y climatológicas del país, así como la costumbre de muchas de sus provincias, hacen que el empleo de calzado de cuero quede reducido al hombre de la ciudad y a los días festivos en aldeas y pueblos. Prueba de ello es la fabricación de más de 50 millones de pares de alpargatas y 8 millones de zapatillas, calzado fabricado con empeine textil y piso de cáñamo o caucho. Si a ello agregamos el empleo de zuecos de madera y abarcas de cubierta de automóvil, veremos justificada la razón del bajo índice de consumo de calzado de cuero. Por otra parte, la tendencia alcista que se observa en los precios de las materias primas, tanto de producción nacional como de importación, con la elevación del tipo de cambio para las importaciones de cueros y demás factores que intervienen en el coste del calzado, hacen que el precio de esta manufactura sea cada vez más alto, dificultando con ello la posibilidad de un aumento en las cifras de consumo que sea beneficioso para esta industria.

Sin embargo, donde verdaderamente existe el más grave problema de esta industria está en su estancamiento, en la antigüedad de su maquinaria, en la falta de solvencia financiera de la mayor parte de sus empresas, y como consecuencia de todo ello, en los bajos índices de producción por obrero y año y, por tanto, en el elevado coste de su producción. Para confirmación de lo que manifestamos, insertamos los promedios de producción por obrero y año en los principales países europeos.

	Obrero y año
Francia	1.473 pares
Holanda	1.257 »
Suecia	1.055 »
Inglaterra	1.030 »
Noruega	968 »
Dinamarca	967 »
Alemania	928 »
Bélgica	918 »
Suiza	802 »
España	659 »

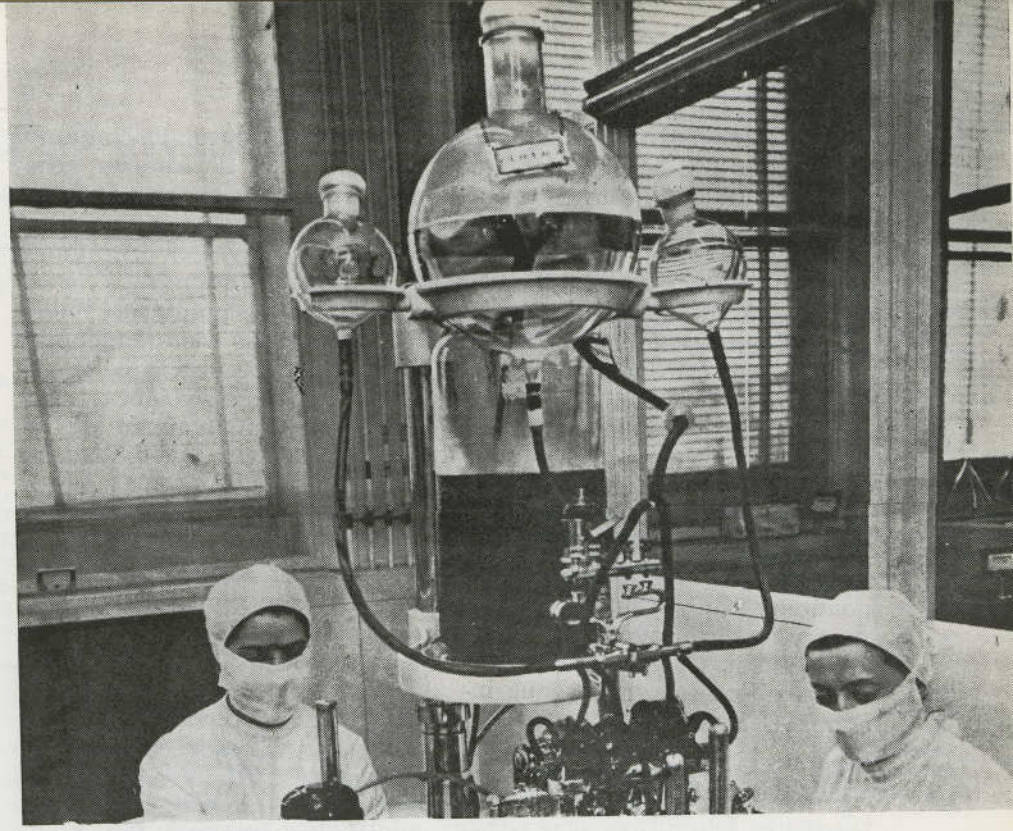
Las diferencias que se observan entre Francia y Alemania, por ejemplo, se deben a que Francia incluye en su producción total un 47 por 100 de zapatillas, mientras que esta producción en Alemania es del 19 por 100 del total. Para España representa el 25 por 100 de la producción total.

Estas cifras evidencian que la producción por obrero en España sólo alcanza el 66 por 100

(Pasa a la pág. 127.)

PRODUCCIÓN NACIONAL DE CALZADO

AÑOS	MILES DE PARES			
	Totales	Manual	Semimanual	Mecánico
Media 1931-35	**18.000**	**3.200**	**3.600**	**11.200**
Media 1940-44	**18.410**	**3.111**	**3.023**	**12.276**
Media 1945-54	**19.248**	**2.948**	**3.110**	**13.190**
1945	16.937	2.684	2.598	11.655
1946	16.965	2.757	2.754	11.454
1947	17.994	2.531	2.622	12.841
1948	16.971	2.824	2.784	11.363
1949	20.202	3.133	3.175	13.894
1950	19.601	3.085	3.197	13.319
1951	19.767	3.124	3.154	13.489
1952	22.481	3.422	3.219	15.840
1953	20.197	3.012	3.424	13.761
1954	21.368	2.909	4.178	14.281



DEL «NYLON» A LOS ANTIBIOTICOS

DIEZ AÑOS DE PROGRESO EN NUESTRA INDUSTRIA QUIMICA

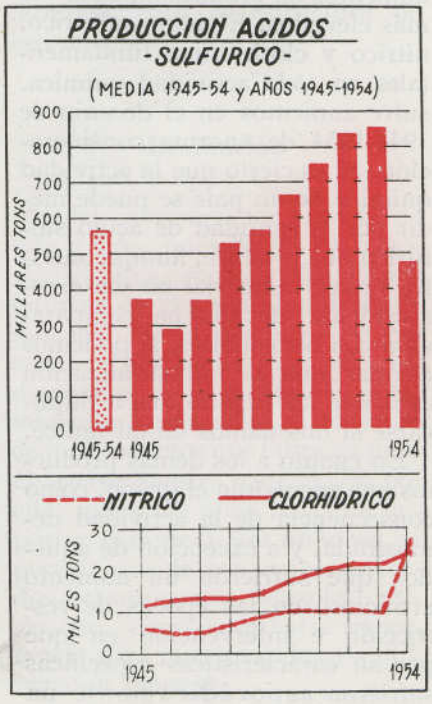
A. RUBIO CARSI

Jefe de Estadística en el Sindicato Nacional de Industrias Químicas

Algunas cifras demostrativas de los considerables aumentos experimentados en las producciones de los principales productos químicos durante el último decenio:

PRODUCTOS	Miles de toneladas Año 1945	Año 1954
Ac. sulfúrico	369	844 (2)
Ac. nítrico	5,6	25,6
Ac. clorhídrico	11	23
Sosa	45	89
Carbon. sódico	58	103
Cloruro potático	252	467
Superfosfatos	357 (1)	1.806
Sulfato amónico	16 (1)	111

(1) En 1947.
(2) En 1953.



Si pretendemos estudiar la totalidad de actividades que encuadra el Sindicato Nacional de Industrias Químicas en un artículo necesariamente limitado, dadas las reducidas posibilidades de espacio, no lograremos más que un gran confusionismo sin que quede claro y patente el avance gigantesco que esta industria que comentamos ha sufrido en los últimos años.

No obstante, publicaremos algunas cifras que consideramos representativas en el acervo de la múltiple actividad nacional y expondremos muy someramente los progresos alcanzados.

Seguiremos para ello el orden de los diferentes grupos que integran el Sindicato Nacional.

Acidos y Sales alcalinas

Engloba este grupo toda la industria química pesada. La actividad estadística se ha centrado desde la fundación del Sindicato en 1939 a conocer estas cifras y, por ello, el cúmulo de datos de producción más numerosos se centra en este grupo.

En cuanto a los ácidos inorgánicos se van consiguiendo aumentos de producción cada vez más elevados. El ácido sulfúrico, nítrico y clorhídrico, fundamentales en toda actividad química, sufre aumentos en el decenio de 1944-1954 de enorme consideración. Si es cierto que la actividad química de un país se puede medir por la cantidad de ácido sulfúrico que produce, aunque nuestro índice industrial no sea excesivamente elevado en comparación con otros países, sí podemos afirmar que la industrialización española ha llegado casi a duplicarse si nos fiamos de tal índice.

En cuanto a los demás productos que encuadran el grupo, como consecuencia de la actividad demostrada, y a excepción de aquellos que sufrieron un aumento artificioso en las épocas de restricción e intervención en que por su características específicas sufrieron esporádicamente un aumento artificioso ; en conjunto, el aumento es de carácter general, como consecuencia lógica a una producción que podemos considerar «clave» en el conjunto de actividades químicas.

En algunos productos, fabricados en estado casi de monopolio como consecuencia de la potencia de las instalaciones y, por ende, en el afinamiento de los precios, no hay posibilidad de competencia y por ello las cifras de producción, aun rindiendo el máximo, son más que suficientes para atender a nuestro mercado interior y aun a permitir una exportación reducida.

En otros, por el contrario, las cantidades que se producen no llegan a abastecer suficientemente nuestro mercado, a pesar de trabajar al máximo rendimiento, aunque su régimen de trabajo sea también monopolista. Este fenómeno sólo admite la explicación de que determinadas masas de capital no se deciden a la fabricación masiva de determinados productos por miedo a una competencia ruinosa o a una variación de las aplicaciones del producto tan comunes en esta actividad química.

Metaloides y Gases

También de extraordinaria importancia es el conjunto de productos que bajo esta denominación genérica se encuadran en esta actividad. Hemos de destacar la producción de oxígeno. que va en constante aumento.

Lamentamos muy sinceramente no poder suministrar cifras de producción de nitrógeno, tan fundamental en estos tiempos para fabricación por síntesis, ácido nítrico, abonos nitrogenados y amoníaco, como más principales, pero la serie que poseemos es muy reciente y no nos inspira una absoluta garantía.

En cuanto al hidrógeno la empresa más potente es la de Sabiñánigo, en Huesca, que consume totalmente su producción en la fabricación de amoníaco. La de Flix, de Tarragona, fábrica de ácido clorhídrico, siendo sólo dos empresas, de las ocho productoras, las que venden íntegramente su total fabricación al mercado nacional.

En cuanto al anhídrido carbónico existen 12 fábricas. Este producto ha sufrido también una modificación en su variación «sólida» o nieve carbónica, y su utilización como hielo seco en la industria heladora.

El sulfuro de carbono y tetracloruro de carbono, magníficos disolventes, son también productos muy apreciados en el mercado.

En cuanto a los azufres se mantienen cifras bastante estables, a pesar del acotamiento que en la

PRODUCCIÓN DE ÁCIDOS INORGÁNICOS EN TONELADAS

AÑOS	PRODUCTOS					
	Acido sulfúrico	Acido nítrico	Acido clorhídrico	Acido cianhídrico	Acido bórico	Acido fluorhídrico
Media 1945-54	**565.079**	**9.208**	**16.366**	**115**	**414**	**83**
1945.....	369.007	5.632	11.007	108	292	37
1946.....	288.106	4.030	12.017	97	226	37
1947.....	366.973	4.761	12.764	100	281	43
1948.....	525.573	6.667	12.744	41	255	48
1949.....	559.594	8.195	13.642	97	254	52
1950.....	657.152	9.631	17.265	50	573	42
1951.....	745.506	9.236	19.324	134	533	45
1952.....	826,211	9.598	20.721	68	594	44
1953.....	844.015	8.734	20.602	154	602	45
1954.....	468.654	25.593	23.578	302	530	437

PRODUCCIÓN DE METALOIDES Y GASES EN TM.

AÑOS	PRODUCTOS										
	Amoniaco	Anhidrido carbónico	Azufre refinado	Azufre terrón	Carburo de calcio	Cloro líquido	Hidrógeno (1)	Yodo reblimado	Oxígeno (1)	Sulfuro de carbono	Tetracloruro de carbono
Media 1945-54	**6.484**	**4.790**	—	—	**25.424**	**3.174**	**13.498**	—	**7.541**	**10.734**	**169**
1945	3.717	4.132	—	—	16.226	1.784	7.983	—	4.262	7.940	291
1946	4.304	4.063	—	—	24.389	1.664	9.615	—	5.263	7.949	245
1467	5.655	4.664	—	—	25.513	1.614	13.321	—	4.726	9.577	257
1948	5.148	4.399	16.896	—	20.874	1.890	10.733	—	6.063	9.532	246
1949	4.953	4.409	15.629	31.473	18.584	2.298	10.577	—	5.710	10.722	182
1950	6.123	4.487	16.857	35.232	35.553	3.069	14.744	—	7.792	13.025	159
1951	7.392	4.403	20.729	36.705	41.389	4.310	17.470	—	9.076	11.636	117
1952	8.438	5.465	21.513	38.635	28.880	5.005	17.987	1,2	10.285	12.265	80
1953	8.298	6.086	19.328	38.159	21.776	4.608	18.313	1,4	10.623	11.740	108
1954	10.808	5.788	—	—	21.057	5.493	14.241	1,4	11.607	12.952	—

(1) Expresado en m³.

actualidad están sufriendo nuestras minas, y siendo Río Tinto la más importante en el suministro de esta fundamental materia prima química.

Abonos

El aislamiento económico que sufrió nuestra Patria con motivo de los acuerdos internacionales obligó a montar rápidamente una industria de abonos que supliera, al menos, los ingentes suministros que se recibían del extranjero para alimentar a nuestros esquilmados campos por el exceso de producción que se les obigó a realizar ante los años del hambre por la Guerra Mundial y la nuestra de Liberación.

Concretamente, en el sulfato amónico y superfosfatos el avance ha sido de lo más considerable: quintuplicadora la producción en el primero y casi duplicándose en el segundo.

Con este conjunto de factores hemos logrado crear una floreciente industria nacional, y puede muy bien competir con las del extranjero en cuanto a pureza de los productos que fabrica y rendimiento económico.

En relación con los anticriptogámicos se observa en los últimos años un considerable aumento en el sulfato de hierro y sulfato de cobre, a excepción del último año del decenio, que presenta un descenso que hemos de achacar más que a una cifra real a una falta en la recogida de datos.

Productos farmacéuticos

El avance producido en este grupo es gigantesco.

La industria farmacéutica nacional ha sufrido tal aumento que difícilmente podrá darse otra actividad nacional en la que se haya manifestado con tal extensión, variedad y riqueza de la producción.

Desde la exportación de sulfamidas hasta el envasado de algunos antibióticos, pasando por inyectables, reconstituyentes, analgésicos, desinfectantes, etc., puede muy bien situarse, casi nos atreveríamos a decir en algunos aspectos, a la altura de los mejores laboratorios del mundo. El abono de divisas producidas por este concepto es de estraordinaria importancia, y podemos calcular el movimiento de la producción farmacéutica nacional en unos 809 millones de pesetas.

Química orgánica

Este grupo, de reciente creación, ha hecho que poseamos cifras relativamente recientes; no obstante, hemos querido publicarlas para dar idea general de algunos productos del grupo de extraordinaria importancia. La técnica general de este grupo se puede situar en pocas industrias muy definidas que elaboran productos también determinados. La enorme variedad de productos que se elaboran por los industriales encuadrados en este grupo, pues llega a 300 diferentes, nos impide exponer con más determinamiento la estructura de este mismo.

Destilación

No haremos mención especial de este grupo, pues de las 61 factorías que tiene encuadradas, 52 son fábricas de gas del alumbrado y tan sólo nueve disponen de baterías de destilación; por ello, indicaremos simplemente que es totalmente insuficiente la mayoría de los productos que fabrican para abastecer nuestro mercado, y, por ello, todos los años hay que importar más de 1.800 millones de pesetas oro de productos derivados del antraceno, benzoles, naftas, etc., de extraodinaria importancia para nuestra industria química en general.

PRODUCION DE ABONOS Y ANTICRIPTOGÁMICOS EN TM.

AÑOS	PRODUCTOS							
	Alumbre amónico	Carbonato amónico	Cloruro amónico	Nitrato amónico cálcico	Sulfato amónico	Sulfato de cobre	Sulfato de hierro	Superfosfato de cal
1947	2,5	—	—	—	15.647	485	7.964	356.616
1948	3,7	—	—	—	13.125	3.535	5.721	707.670
1949	3,5	246	1.405	—	10.198	5.539	4.976	844.798
1950	3,3	107	905	—	13.623	3.777	5.975	939.561
1951	4,3	275,6	806	—	33.779	3.995	7.545	1.057.138
1952	2,5	155	672	31.683	89.707	4.509	5.632	1.237.011
1953	1,4	—	427	24.293	89.376	6.571	7.590	1.282.604
1954	—	—	299	41.490	111.281	3.950	11.227	1.806.163

Ceras y Parafinas

Constituído este grupo por industriales en general artesanos, a excepción de muy pocas grandes épocas, no se ha notado en ellas una alteración de importancia en el decenio que nos ocupa.

Aceites minerales e industriales y Grasas

El primero encuadra a los fabricantes de vaselinas y lubricantes mixtos, ya que la Campsa, por su monopolio con el Estado, no está encuadrada en este Sindicato, y el segundo comprende a los fabricantes de aceite de ricino, estearatos, líquidos especiales para la industria (para frenos y amortiguadores), sufonados y otros.

Todos ellos presentan cifras de consideración ; pero por ser ambos de reciente creación también, tan sólo podríamos presentar cifras de 1954, las más antiguas, y será motivo de otro estudio en esta Revista.

Colas e Hidratos de carbonos

Este grupo se mantiene en condiciones normales de producción, cubriéndose las necesidades del mercado y sin que se hayan manifestado un aumento ni una disminución de importancia.

Plásticos

Entramos en la era de los plásticos y este hecho habrá de repercutir necesariamente también en nuestra industria nacional.

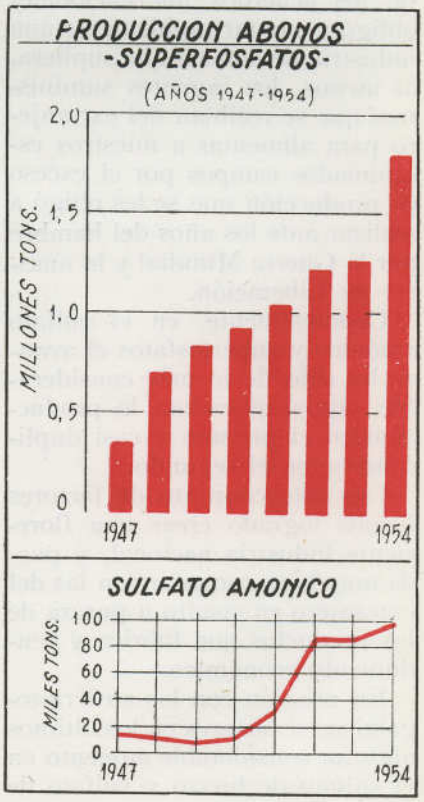
Podemos calcular hoy que el volumen de las instalaciones de plásticos en España rebasa los 1.700 millones de pesetas.

Estas cifras astronómicas para una industria que está prácticamente naciendo servirán para darnos una idea de su importancia.

El florecimiento de esta industria, mucho más vertiginoso aún que el de la farmacéutica, empieza ya a situarse en el mercado internacional.

La producción de plásticos en España presenta también una considerable variedad, existiendo en la actualidad todos los sistemas que se utilizan en el extranjero, extrusión, calandrado, compresión, etc.

La nacientísima industria de los silicosis empieza a tener también en nuestra Patria las primeras manifestaciones, lo que nos rebela la fijeza de nuestras inquietudes científicas y que los capitales, que se mostraban remisos en la aplicación a productos inorgánicos, no tienen inconveniente en volcarse en esta rama nueva «que entra de moda», pero aporta también a la industria en general gran cantidad de soluciones a la multitud de problemas que se le plantean.



PRODUCCION DE ACIDOS ORGANICOS EN TM.

PRODUCTOS	AÑOS			
	1951	1952	1953	1954
Acido tartárico	—	110	160	1.057
Acido Acético	492	868	531	624
Acido cítrico	—	93	20	32
Acido fórnico	—	95	96	129
Acido Oxálico	—	38	17	27
Acido salicílico	—	55	45	34

PRODUCCION DE OTROS COMPUESTOS ORGANICOS EN TM.

PRODUCTOS	AÑOS			
	1951	1952	1953	1954
Benceno	2.321	2.546	2.056	4.115
Cremor tártaro	—	162	150	—
Formol	—	2.928	2.664	2.940
Forniato sódico	—	360	323	762
Metanol	—	2.347	1.981	3.829
Oxalato cálcico	—	145	144	—
Oxalato sódico	—	188	132	190
Percloretileno	—	36	56	57
Toluol	188	259	463	1.142

Explosivos

Corresponde a la Unión Española de Explosivos la total producción de explosivos de toda España; sin embargo, no sólo estas materias primas encuadra el grupo, sino también todos los pirotécnicos (talleres en su mayoría artesanos), fabricación de cartuchería de caza, pólvoras de mina, etc.

La actividad de este grupo se halla muy circunscrita y no ha sufrido modificación de importancia.

Tan sólo hemos de indicar que no siempre se encuentra aquella empresa con materias primas suficientes para cubrir las necesidades de la industria no dedicada a guerra, y esta ausencia de explosivos se hace notar sobre todo en extracciones mineras.

Caucho

Esta floreciente industria, que se ha desarrollado extraordinariamente después de la guerra, ha luchado terriblemente al limitarse de forma angustiosa la importación de caucho virgen y sintético.

Sin embargo, en productos elaborados podemos lograr y lograremos calidades perfectas, y al decretarse la libertad de comercio del caucho hace dos años se ha observado una gran mejoría en la producción.

Resinas

Este grupo se mantiene estacionario en el decenio que nos ocupa.

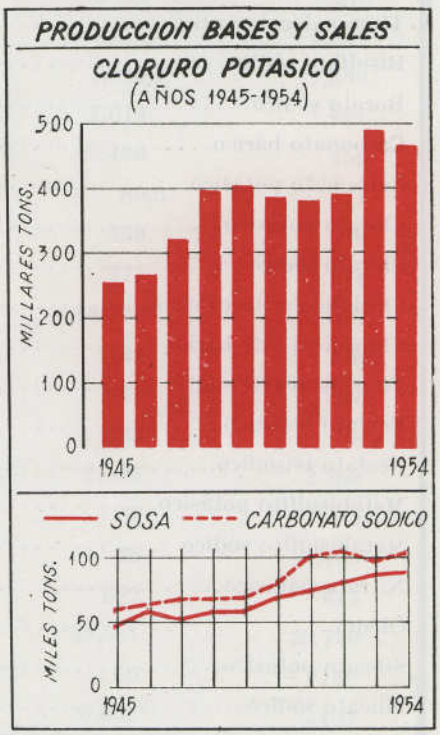
Perfumería

Este importante grupo ha logrado un considerable aumento en su producción. Nuestros productos de perfumería han logrado situarse perfectamente en el extranjero, sobre todo en América Latina, Oriente Medio y Norteamérica.

El incremento experimentado en perfumería, aguas de Colonia y productos rizadores es considerable y las calidades de nuestros jabones de tocador son marcas perfectamente cotizadas en el mercado internacional.

Colorantes

Tropiezan los fabricantes de colorantes de anilina con el problema del abastecimiento de materias primas. No obstante, se han logrado resultados muy satisfactorios y, sobre todo, se ha conseguido el azul mahón, colorante que se importaba en mínimos beneficios de las máximas calidades.

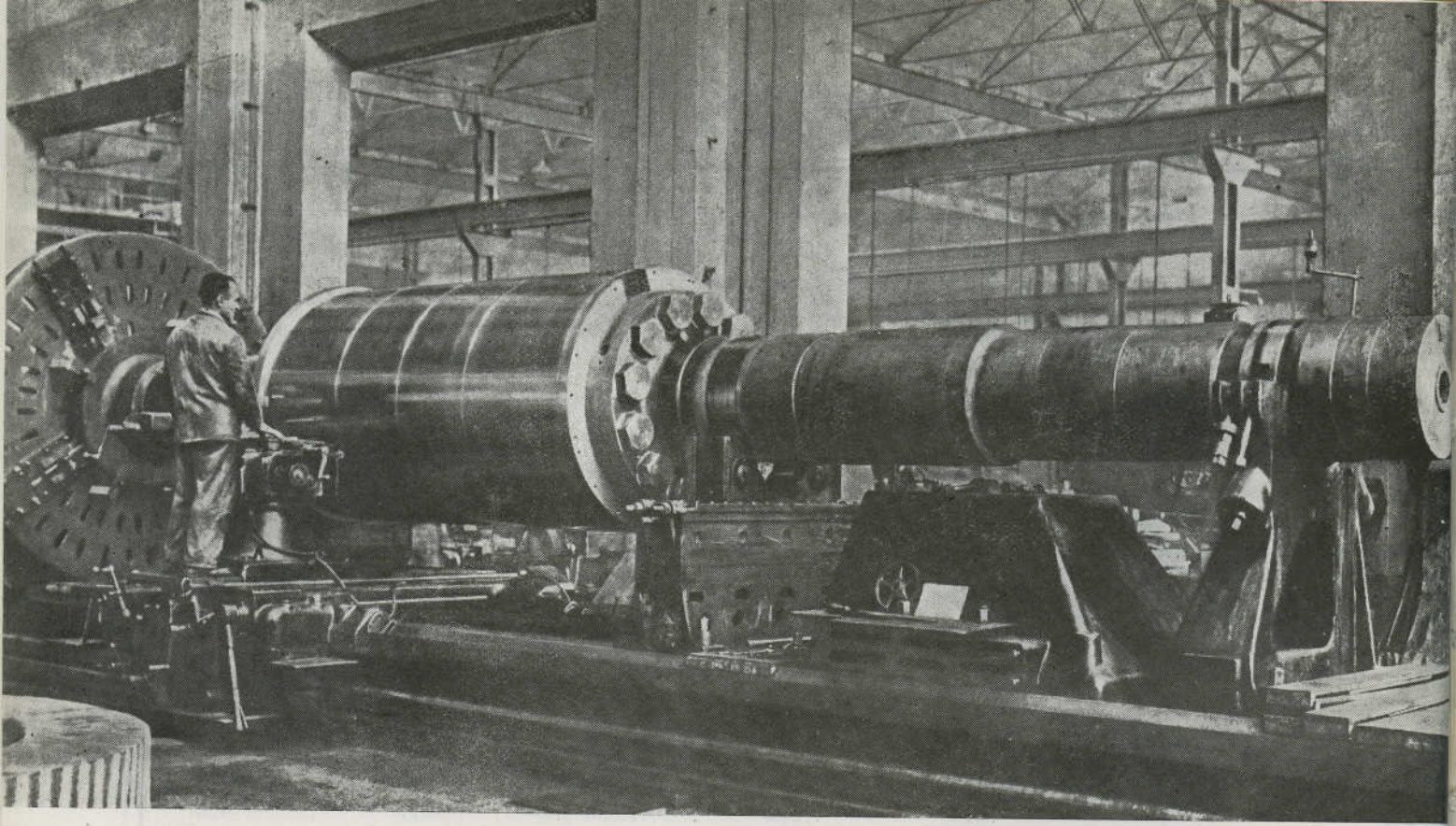


PRODUCTOS	Media 1945-54	1945	1946	1947
Alumbre de cromo	61,1	8,6	35,2	34,4
Sosa cáustica	67.209	46.576	56.690	51.236
Potasa cáustica	590	343	393	443
Hidrato de bario	78	64	76	76
Bicarbonato sódico	8.184	7.103	7.626	7.514
Carbonato sódico	80.422	58.025	62.591	67.318
Cloruro potásico	375.338	252.492	264.705	319.108
Cloruro bárico	1.118	712	566	682
Hidrosulfito sódico	—	—	—	—
Hipoclorito sódico	1.988	1.093	1.646	1.504
Hiposulfito sódico	876	692	892	1.041
Permanganato potásico	65	42	62	58
Sulfato aluminico	4.629	2.320	3.862	4.862
Sulfato de bario	1.414	1.941	2.323	2.453
Sulfato de sodio	4.434	2.016	2.158	1.961
Sulfito de sodio	725	220	493	460
Sulfoxilato de sodio	41	41	50	56
Sulfuro de bario	1.328	1.183	1.191	1.170
Sulfuro de sodio	2.147	1.956	1.896	1.810
Tierras decolorantes	1.277	548	1.079	1.013
Bisulfato sódico	966,7	93,1	108,3	141
Borato sódico	1.571,7	1.166,1	1.426	1.700
Carbonato bárico	281,0	126,6	178	190,3
Carbonato potásico	—	—	—	—
Clorato potásico	545	410	402	441
Clorato sódico	594	444	368	647
Clorhipoclorito cálcico	13.368	12.090	11.989	11.617
Fluosilicato de bario	—	—	—	—
Fluosilicato de sodio	—	—	—	—
Fosfato bisódico	—	—	—	—
Fosfato trisódico	—	—	—	—
Metabisulfito potásico	193	205	179	177
Metabisulfito sódico	—	—	—	—
Nitrato potásico	467	191	126	719
Oleum	27.818	12.520	21.193	27.233
Silicato potásico	—	—	—	—
Silicato sódico	7.774	7.377	10.102	11.539

INORGANICAS EN TONELADAS

O S

1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954
28	71,6	119,7	105,6	73	135,3	—
57.816	58.432	69.483	74.642	80.854	86.949	89.414
445	353	485	599	711	566	662
73	98	110	71	84	73	57
7.383	7.607	8.199	8.358	8.825	10.792	8.430
67.188	67.069	78.706	100.444	104.353	98.435	103.095
397.334	402.659	385.212	380.329	392.833	491.660	467.081
1.007	950	1.168	989	1.560	1.767	1.780
—	—	3.783	6.410	7.116	5.911	2.681
1.363	1.080	1.779	2.422	2.395	2.221	4.381
797	664	839	888	920	999	1.077
80	75	54	88	66	67	56
4.048	4.657	5.104	5.533	4.823	5.618	5.467
2.082	386	824	1.209	1.056	865	996
2.485	1.399	7.788	8.895	4.962	4.412	8.267
595	546	593	886	1.462	540	1.453
29	34	39	40	52	35	33
1.168	1.021	1.286	1.325	1.323	1.398	2.212
1.197	1.043	2.801	1.326	2.758	3.775	2.910
1.146	817	1.368	1.880	1.702	1.375	1.840
199	32	123,2	267,1	306,3	1.016,7	7.380
1.448	1.560	1.275,8	1.755	1.951,6	1.614	1.821
206	194,8	291	283,7	419	466	455
—	—	—	—	177,8	80,5	71
839	582	499	642	479	559	599
238	452	567	559	771	777	1.114
12.562	11.948	13.286	15.551	14.816	14.792	15.087
—	—	—	—	109	142	156
—	—	—	—	660	561	591
—	—	—	—	90	23	48
—	—	—	—	2.382	2.506	2.358
120	203	261	221	255	86	223
—	—	—	—	57	35	155
414	189	344	558	529	682	914
26.599	24.857	30.561	34.270	34.670	35.561	30.720
—	—	—	—	89	60	152
10.655	4.546	5.532	8.647	7.520	6.667	5.157



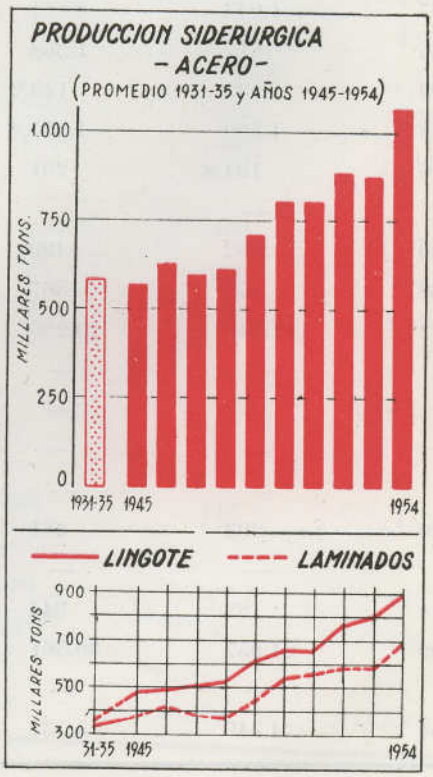
EL MINERAL ESPAÑOL SE TRABAJA AHORA EN ESPAÑA

A. SANZ SANCHEZ
Jefe de Estadística en el Sindicato Nacional del Metal

Las 587.000 tm. de acero que se obtenían antes de la guerra se han duplicado en la actualidad.

Otro tanto ha sucedido en las producciones siderúrgicas de lingote y laminados.

Las minas de Río Tinto y las de hierro de Granada son ya de propiedad española.



De la observación de las series de datos anuales que presentamos, y con carácter bastante general para todas las ramas de actvidad de la industria minero-metalúrgica, merece destacarse, en primer lugar, la rápida recuperación de esta industria inmediatamente después de terminada la Guerra de Liberación española, llegándose a superar en muchos casos las producciones anteriores, como ocurre con el antimonio, cinc, estaño, manganeso, wolframio y hierro.

En esta época se inician industrias nuevas, como la fabricación de tunsgteno metálico, aceros especiales, algunas ferroaleaciones y otras, como la fabricación de régulo de antimonio y estaño, antes incipientes y de vida lánguida, llegando a consolidarse de tal forma que muy bien pueden considerarse como creadas en estos años de paz. Con motivo de la última guerra europea algunas minas, principalmente en las de estaño, propiedad de capitales extranjeros, pasaron a ser propiedad de capitales nacionales. La inseguridad sobre cuáles serían los resultados de la contienda y sobre las posibilidades de tráfico comercial y de movimiento de dinero fueron la causa de que muchos extranjeros liquidasen sus negocios en España.

Más recientemente, en 1950, la inauguración de una importante fábrica de aluminio da un notable empuje a esta metalurgia y, finalmente, la próxima inauguración de la Factoría Siderúrgica que el Instituto Nacional de Industria está montando en Avilés dará un impulso insospechado a esta industria básica. Aparte de estas creaciones industriales para la producción de metales primarios han aparecido otras para la recuperación de los mismos, mejorando con su aportación el total disponible para el consumo interior.

Al impulso de los primeros años suceden otros de retroceso,

Producción de antimonio

AÑOS	TONELADAS	
	Mineral	Metal
Media 1931-35	**249**	**78**
Media 1940-44	**641**	**285**
Media 1945-54	**842**	**380**
1945.....	439	342
1946.....	567	339
1947.....	540	276
1948.....	688	386
1949.....	841	491
1950.....	1.275	458
1951.....	708	491
1952.....	1.312	406
1953.....	1.111	418
1954.....	938	189

Producción de aluminio

AÑOS	TONELADAS	
	Mineral	Metal
Media 1931-35	**760**	**1.179**
Media 1940-45	**6.095**	**722**
Media 1945-54	**7.482**	**2.343**
1945.....	5.119	588
1946.....	4.916	986
1947.....	5.822	966
1948.....	6.805	969
1949.....	11.962	809
1950.....	13.219	2.338
1951.....	10.514	3.839
1952.....	6.436	4.121
1953.....	5.142	4.131
1954.....	4.885	4.684

Producción y exportación de cinc

AÑOS	MILES DE TMS		
	Mineral		Metal prod.
	Prod.	Expor-	
Media 1931-35	**92**	**71**	**10**
Media 1940-44	**70**	**29**	**16**
Media 1945-54	**107**	**56**	**21**
1945.....	51	6	19
1946.....	65	32	18
1947.....	71	26	20
1948.....	76	35	21
1949.....	92	25	19
1950.....	116	82	21
1951.....	136	78	21
1952.....	154	86	21
1953.....	148	97	23
1954.....	158	93	23

y si bien no es general, la mayoría de las actividades en el decenio 1940-1950 presentan grandes fluctuaciones, predominando los descensos en la primera mitad del mismo y apareciendo las cifras más bajas hacia los años 1944 y 1945, seguidas de una recuperación muy lenta e irregular. Seguramente que durante este decenio ocurrió algo análogo en la mayoría de las actividades económicas, coincidiendo con unos años de sequía y de aislamiento político y económico de nuestro país. Fueron los años de escasez de muchos artículos, entre ellos los metalúrgicos, y, sobre todo, de retraimiento del capital por hacer inversiones a largo plazo.

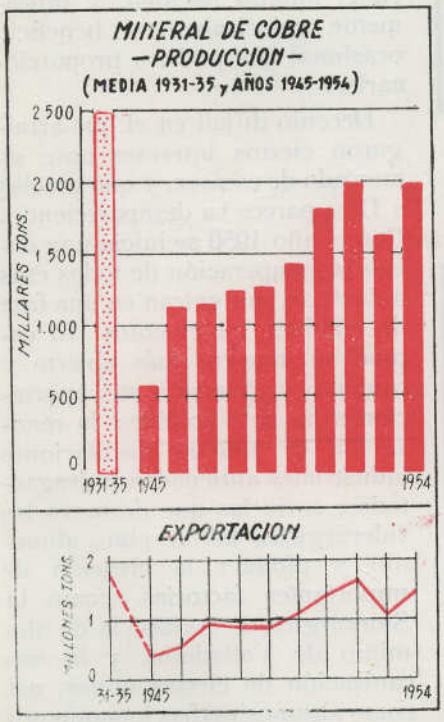
Principalmente en la minería, la forma de explotación de muchos de los yacimientos, de carácter artesano, da gran flexibilidad a esta industria para poder adaptarse a las diferencias coyunturales de un mercado sumamente inestable, como lo fué el del decenio 1940-50. En general, los grupos mineros realizaron su trabajo alejados de la consideración que su labor pudiera tener en el ámbito nacional y únicamente valorizaban el beneficio ocasional que pudiera proporcionarles.

Decenio difícil en el que arraigaron ciertos intereses ante un mercado de escasez, y que gracias a Dios parece va desapareciendo. Con el año 1950 se inicia una decidida recuperación de todas esas industrias, que entran en una fase de notables incrementos. El capital se muestra más abierto y confiado y gracias a sus aportaciones ha sido posible: la renovación de muchas instalaciones industriales anticuadas y desgastadas, entre las que destacan las siderúrgicas, las de cinc, aluminio y plomo; la creación de importantes factorías, como la Siderúrgica de Avilés, la de aluminio de Valladolid, y la mecanización de ciertas minas, así como algunos perfeccionamientos

técnicos, que permiten explotar yacimientos hasta ahora antieconómicos. Gracias también a estas aportaciones del capital ha sido posible adquirir para nuestra Patria (en el año 1954) la propiedad de las minas de Río Tinto, hasta entonces de propiedad inglesa, así como las importantes minas de hierro de Granada, que hasta 1953 también fueron de la propiedad de la Compañía inglesa

Producción y Exportación de cobre

AÑOS	MILES DE TMS. Mineral Prod.	Mineral Expor.	Metal Blister Prod.
Media 1931-35	**2.525**	**1.884**	—
Media 1940-44	**704**	**400**	5
Media 1945-54	**1.452**	**1.138**	**6**
1945	608	499	3
1946	1.160	632	7
1947	1.171	1.004	6
1948	1.268	984	5
1949	1.294	961	6
1950	1.472	1.219	5
1951	1.840	1.541	6
1952	2.027	1.765	7
1953	1.653	1.199	6
1954	2.026	1.575	6



Producción de estaño

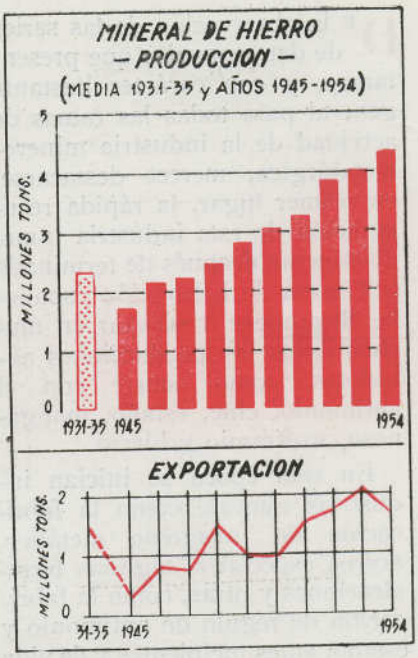
AÑOS	TONELADAS Mineral	Metal
Media 1931-35	**277**	—
Media 1940-44	**482**	**189**
Media 1945-54	**1.301**	**833**
1945	2.662	897
1946	1.776	1.288
1947	610	632
1948	530	574
1949	901	650
1950	1.088	910
1951	1.534	898
1952	858	765
1953	1.198	895
1954	858	818

Producción y exportación de mineral de hierro

AÑOS	MILES DE TONELADAS Produc.	Export.
Media 1931-35	**2.335**	**1.450**
Media 1940-44	**2.137**	**630**
Media 1945-54	**2.976**	**1.223**
1945	1.709	260
1946	2.128	789
1947	2.204	730
1948	2.453	1.486
1949	2.802	996
1950	3.039	935
1951	3.252	1.550
1952	3.851	1.756
1953	3.979	2.096
1954	4.339	1.628

Producción de mineral de manganeso

AÑOS	Miles de toneladas
Media 1931-35	**6**
Media 1940-44	**17**
Media 1945-54	**26**
1945	23
1946	29
1947	31
1948	18
1949	18
1950	17
1951	23
1952	30
1953	35
1954	32

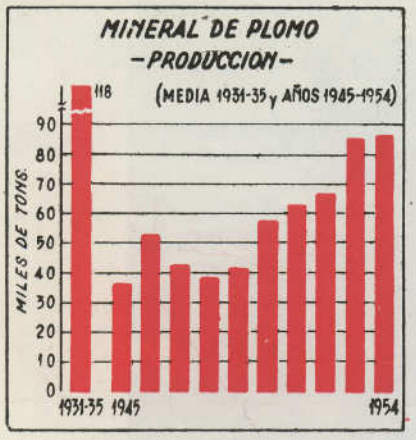


The Alquife Mines and Railway C. Limited.

Comparadas las cifras últimamente registradas con las del lustro 1931-1935, se tiene que han sido más que duplicadas las producciones de mineral y metal de cinc, mineral y lingote de hierro, aceros laminados y ferroaleaciones; se han cuadruplicado, en algunos casos con notable exceso, las de antimonio, aluminio, estaño y manganeso. La producción de mineral de wolframio es 20 veces mayor y no pueden compararse con dicho quinquenio, por no existir durante él fabricación, las producciones de

Producción de plata metal

AÑOS	Toneladas
Media 1931-35	**78,4**
Media 1940-44	**18,9**
Media 1945-54	**22,5**
1945	2,6
1946	21,1
1947	19,9
1948	10,0
1949	16,1
1950	17,4
1951	24,1
1952	17,1
1953	42,8
1954	54,3



Producción de plomo

AÑOS	MILES DE TONELADAS	
	Mineral	Metal
Media 1931-35	**118**	**89**
Media 1940-44	**48**	**39**
Media 1945-54	**57**	**36**
1945.....	37	27
1946.....	53	30
1947.....	43	32
1948.....	39	22
1949.....	42	27
1950.....	58	35
1951.....	63	41
1952.....	67	42
1953.....	86	49
1954.....	87	56

wolframio metálico y aceros especiales.

Estas cifras muestran que los esfuerzos realizados en estos cinco últimos años han tenido su compensación económica; y, sobre todo, han creado un clima de confianza y optimismo por las posibilidades de esta industria, cuyo ritmo creciente es de esperar continúe en los años próximos y permita una rápida industrialización de España.

Ha de tenerse presente que, pese a estos incrementos de producción, el mercado se halla sediento todavía de productos me-

PRODUCCIONES SIDERÚRGICAS

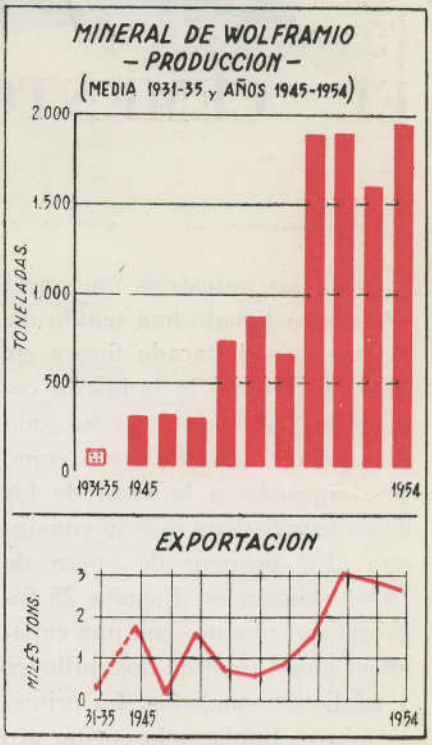
AÑOS	PRODUCTOS SIDERURGICOS (miles de toneladas)					
	Lingote	Aceros	Aceros especiales	Laminado	Ferrosilicio	Ferromanganeso
Media 1931-35	**361**	**587**	—	**339**	**3**	**5**
Media 1940-44	**552**	**692**	**10**	**485**	**4**	**9**
Media 1945-54	**637**	**558**	**42**	**495**	**6**	**11**
1945.....	479	570	22	382	4	7
1946.....	491	632	34	418	5	12
1947.....	503	600	24	379	5	10
1948.....	521	616	25	375	5	7
1949.....	615	710	28	441	5	9
1950.....	666	808	51	540	6	9
1951.....	657	808	55	557	7	12
1952.....	763	889	55	583	10	12
1953.....	799	876	61	587	6	12
1954.....	881	1.070	65	687	3	15

Producción y exportación de wolframio

AÑOS	TONELADAS		
	Mineral		Metal
	Producción	Exportación	Producción
Media 1931-35	**90**	**63**	—
Media 1940-44	**1.394**	**955**	—
Media 1945-54	**1.028**	**1.464**	**23,2**
1945.....	279	1.662	—
1946.....	291	53	24,0
1947.....	272	1.454	8,5
1948.....	716	567	53,3
1949.....	855	456	15,4
1950.....	638	717	30,9
1951.....	1.864	1.424	46,1
1952.....	1.867	2.961	21,6
1953.....	1.573	2.789	23,6
1954.....	1.927	2.553	9,2

talúrgicos básicos, ya que la industria transformadora ha tenido un mayor y más rápido desarrollo.

Acabaremos insistiendo sobre algo tan conocido como es la importancia que tiene para un país el dedicar atención preferente a su industria minerometalúrgica, base de todas las demás y sin la



cual no será posible colocarse al nivel de los pueblos más adelantados ni elevar el nivel de vida de los españoles.



EL CEMENTO YA NO ES PROBLEMA

N. ROSADO SANTACRUZ
Jefe de Estadística en el Sindicato Nacional de la Construcción

ENTRE las industrias que en el nuevo Estado han tenido un avance más destacado figura en lugar preferente la industria cementera. Su desarrollo ha sido de carácter extraordinario como se comprueba a la vista de los datos estadísticos que se consignan. En primero de enero de 1936, existían en España 25 fábricas de cemento, con una capacidad anual total de dos millones y medio de toneladas. La primera fábrica implantada en nuestro país fué la de Tudela-Veguín, Sociedad Anónima, Oviedo, cuya inauguración tuvo lugar en 1898. Después tuvieron lugar una serie de instalaciones, sobre todo en el período de 1915 a 1930, hasta llegar al número antes dado, siendo la fábrica más moderna al comenzar la guerra de liberación la de Cementos Alfa, S. A. en Mataporquera, de 60.000 toneladas, que había sido inaugurada en 1934.

Después de la guerra tiene lugar en 1939 la inauguración de la fábrica de Cementos A. B. C., en Zumaya, con una capacidad de 28.800 toneladas, y en 1941, la de Cementos Turia, S. A., en Burjasot, de 12.000 toneladas. A partir de esta última fecha el desarrollo se intensifica de modo extraordinario, debido principalmente a la atención especial dedicada a la industria por los Organismos Públicos. Por Decreto de 31 de diciembre de 1941, se crea la Delegación del Gobierno en la Industria del Cemento, que tiene como misión regular la pro-



ducción de las distintas fábricas y facilitar su aumento ; velar porque las calidades del producto se ajusten a las características reglamentarias en las especificaciones ; proponer las tolerancias de orden técnico que como consecuencia de las calidades de los carbones fuese indispensable establecer ; así como tomar las medidas necesarias para evitar la ocultación, acaparamiento y especulación de los productos, etc.

Convencido el poder público de que se trataba de una materia prima fundamental para el desarrollo económico del país, y que la industria cementera era una de las que podía ofrecer un mayor rendimiento, se dispuso a protegerla, a fin de que pudiera ofrecer un producto remunerador, etc. Al amparo de esta protección se incrementan las solicitudes para nuevas instalaciones y la mayor parte de las empresas establecidas amplían su maquinaria, instalan nuevos hornos, modernizan su utillaje, etc., incrementando con ello la producción y racionalizando, al pripio tiempo, sus métodos de trabajo. Según datos de la Delegación del Gobierno, desde 1941 hasta diciembre de 1954, se han instalado 11 nuevas fábricas, seis están en período de instalación, hay cuatro aprobadas que no han comenzado aún a instalarse, se han terminado 13 ampliaciones y se están llevando a cabo 12 ampliaciones más.

El resultado de esta evolución de la industria cementera la refleja con la mayor elocuencia el siguiente resumen, cuyas series están formadas con datos oficiales :

El marcado sentido ascendente de estas series nos releva de hacer más comentarios sobre la importancia que suponen estas cifras respecto a las anteriores a nuestra guerra. Si comparamos la cifra de la capacidad a que se ha llegado, con la de 1936, que expusimos antes, comprobamos que dicha capacidad se ha incrementado en un 60,5 por 100. En cuanto a la producción real se ha elevado en más de un 100 por 100, tanto en el cemento artificial portland como en los restantes cementos artificiales.

Vamos a examinar brevemente los factores que de modo inmediato han tenido una mayor influencia en el aumento señalado.

En primer lugar, figura, como es natural, el hecho, ya mencionado, de las nuevas instalaciones y ampliaciones de las fábricas exis-

que nuestras fábricas van acercándose poco a poco al pleno rendimiento. En efecto, la serie estadística que recoge el tanto por ciento que representa la producción efectiva de clínker, respecto de la capacidad anual correspondiente, durante el decenio 1945-54 y según datos de la Delegación del Gobierno, es la siguiente :

Un factor que ha influído también en el aumento ha sido la disminución de las anomalías que surgían en el funcionamiento de las fábricas. Debido a una mejor planificación de la producción : disminución de las restricciones eléctricas, mayor abundancia de materias primas, etcétera, se ha visto disminuir los días de paradas totales y parciales. La serie que recoge los días de paradas totales (de parciales

no se poseen datos suficientes) sufridos por todas las fábricas durante el mismo decenio, es bien expresiva a este respecto:

Se observa una subida en los años de 1943 a 1950, a causa de las restricciones eléctricas habidas en aquellos años, pero luego inicia la serie un franco descenso.

Otros factores que han influído de modo favorable en la expansión que nos ocupa han sido la concesión de facilidades para el aprovisionamiento de combus-

importantes del mercado. Reconociéndolo así el Gobierno ha decretado por Orden de 20 de julio de 1954 la desaparición de la intervención sobre las ventas del cemento, a fin de conseguir, en cuanto sea posible, que la distribución se haga con arreglo a los cauces comerciales normales y mediante el contacto directo entre fábricas y consumidores.

Ahora bien, no debe creerse que está alcanzada la meta en el desarrollo de esta industria. Es cierto que de momento se ha logrado en el mercado un equilibrio entre la oferta y la demanda. Pero este equilibrio tiene aún carácter inestable. Por eso, es preciso proseguir la marcha emprendida y continuar implantando nuevas fábricas, si concurren en ellas las debidas condiciones de rentabilidad, empleo de métodos modernos de trabajo, localización en zonas adecuadas, etcétera, así como ampliar y renovar las existentes, siempre que esto sea interesante desde el punto de vista económico. Todavía existen zonas, como son las provincias extremeñas (actualmente hay una fábrica en construcción en Santos de Maimona, Badajoz), parte de las regiones de León y Castilla la Vieja, Galicia, La Mancha, etcétera, mal dotadas de centros de esta producción. En estas zonas cualquier dificultad transitoria en las disponibilidades de medios de transportes o cualquier aumento anormal de la demanda, como ocurre en determinadas épocas del año en que el volumen de obra es mayor, son suficientes para originar una falta del cemento que se trae desde otras provincias.

Si nos fijamos ahora en el volumen global de la demanda, lle-

que comprenden la construcción de 550.000 viviendas en cinco años (110.000 anuales), según prevé el Decreto de 1.º de julio de 1955.

Una prueba más de que la producción española es aún reducida, en comparación con la de los países más adelantados, nos la da los siguientes datos publicados por el Boletín de Estadística de las Naciones Unidas, que refleja la producción de cemento por habitante en 1952.

Consumo de cemento (año 1952)

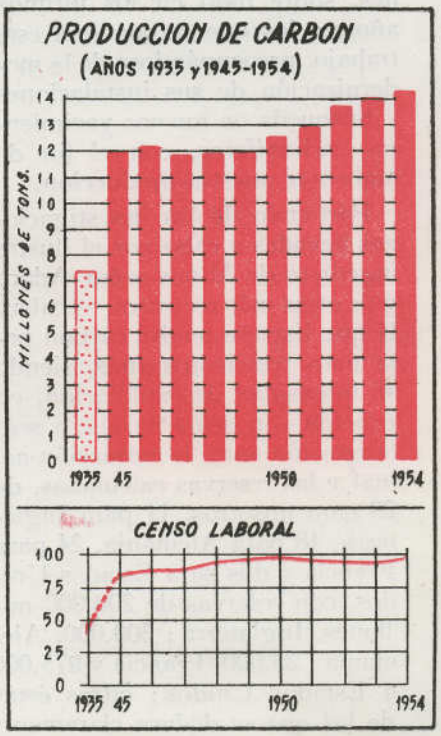
Así, pues, nos debe satisfacer la evolución experimentada por nuestra industria cementera, que permite afirmar que el cemento ya no es un pretexto para dejar de construir o fabricar, pero, repetimos, no debemos dormirnos sobre los laureles y la producción debe continuar aumentando al



MÁS CARBÓN Y MEJORES SALARIOS

D. NAVARRO PÉREZ
Jefe de Estadística en el Sindicato N. del Combustible

	Miles tm.
PRODUCCION	
Producción de carbón en 1935	7.340
Idem íd. íd. en 1954	14.128
MANO DE OBRA	
Obreros mineros en 1935	43.663
Idem íd. en 1954	93.767
COSTE DE LA MANO DE OBRA POR TM. EXTRAIDA	
En 1946	67,97 ptas.
En 1954	141,68 »



UNA de las fuentes de energía, quizá la más importante, es el carbón, que algunos suelen llamarlo «pan de la industria», y que presenta, por tanto, en los pueblos bien organizados, problemas fundamentales; uno de ellos el abastecimiento de las necesidades industriales. Su solución, en la mayoría de los casos, es la solución de la economía nacional en su conjunto.

En una clasificación muy amplia, los pueblos pueden dividirse en tres categorías: unos, con yacimientos y explotaciones suficientes para sus atenciones industriales; otros, que exportan sus excedentes carboníferos y en los que está considerada la industria como industria nacional, y los otros, aquellos que carecen en absoluto del mismo o son dificitarios de esta fuente de energía. Por ello, la mayoría de los países se han visto obligados a realizar esfuerzos inauditos para la investigación de sus yacimientos carboníferos o la explotación de éstos. Concretamente, refiriéndonos a España, se están llevando a cabo diversas investigaciones, sobre todo en los últimos años, a los que se concreta este trabajo, preocupándose de la modernización de sus instalaciones y búsqueda de nuevos yacimientos carboníferos, con el fin de aumentar nuestra producción.

Partiendo de las investigaciones llevadas a cabo por el ilustre ingeniero de Minas señor Adaro y de otras más recientes, se calcula que España tendrá carbón para unos trescientos años, siendo su intensidad de explotación, en relación con otros países, o sea, la relación entre la extracción actual y las reservas calculadas, de 28 para nosotros, 11 para Inglaterra, 18 para Alemania, 24 para Francia y dos para Estados Unidos, con reservas de 200.000 millones, Inglaterra; 300.000, Alemania; 23.000, Francia y 975.000 a Estados Unidos; cifras éstas de las que se deduce claramente que nuestras reservas son menores que las de los principales países productores. Nuestra producción es mucho más reducida, pero proporcionalmente la intensidad de nuestras explotaciones es de mayor cuantía que la de los países citados.

Se ha afirmado que «sólo se puede incrementar una producción si los trabajadores encuentran en su tarea el incentivo de una remuneración justa, unas atenciones sanitarias adecuadas y una justicia limpia y generosa». Que ello se está cumpliendo actualmente lo demuestran elocuentemente los aumentos en los índices de producción que se vienen registrando de año en año, llegando, con relación al año 1935, a representar para 1954 el de 192,5, pasando por los que se establecen en el siguiente cuadro:

Producción de carbón y obreros ocupados por esta industria

(Años 1935 y 1945 a 1954)

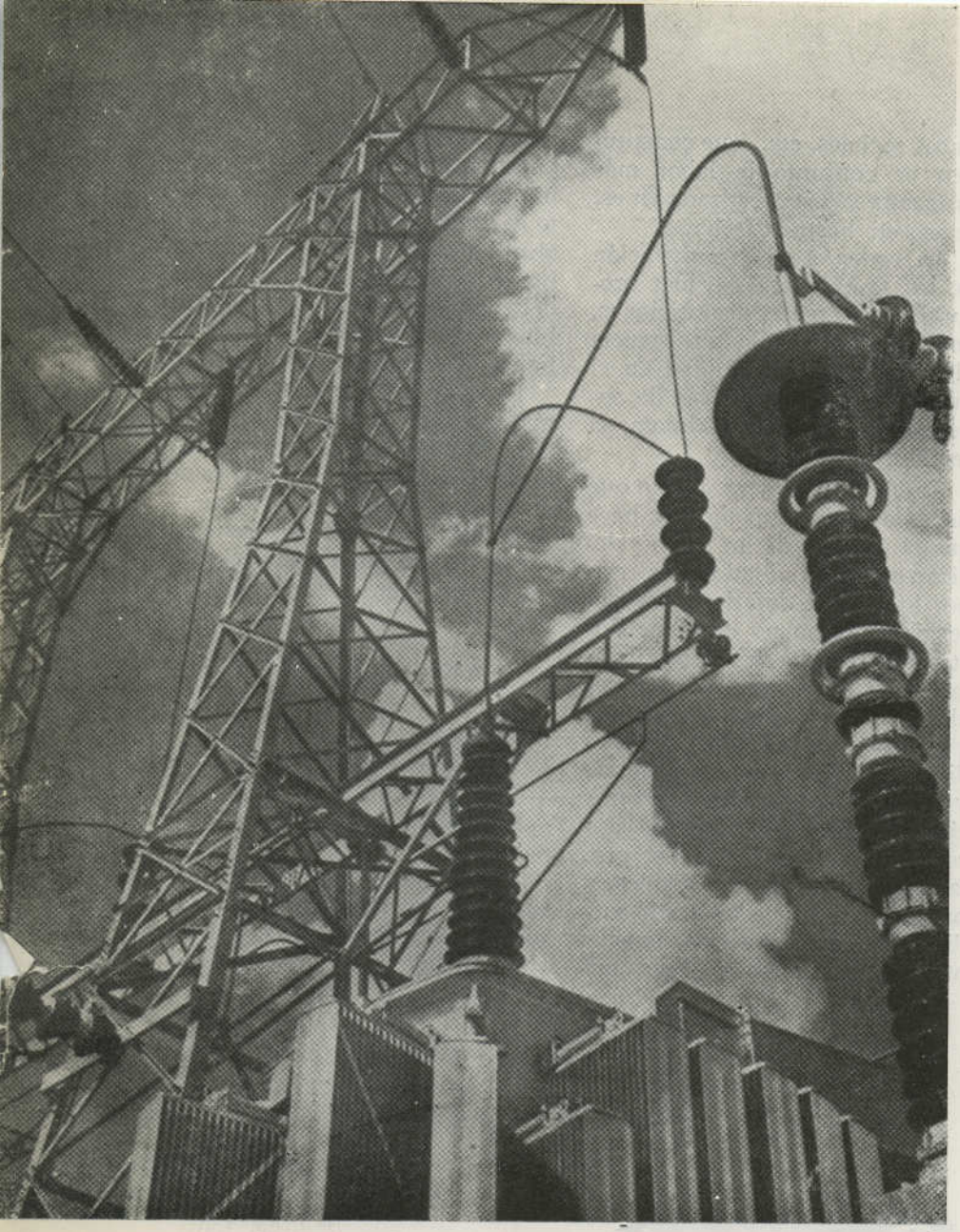
AÑOS	Producción — *Miles de tm.*	Números índices de producción	Población obrera
1935.....	7.340	100	43.663
1945.....	11.977	163	85.222
1946.....	12.020	164	87.890
1947.....	11.764	160	86.923
1948.....	11.822	161	92.023
1949.....	11.967	163	95.547
1950.....	12.423	169	95.974
1951.....	12.793	174	93.159
1952.....	13.579	185	92.225
1953.....	13.917	190	91.178
1954.....	14.128	192	93.767

La minería de hulla, debido a las necesidades de fijarle unos precios que, aunque no insuficientes, sí mermados en consideración a que esta industria se desarrollase en estos últimos años de acuerdo con las necesidades sentidas por nuestra industria, no ha podido desarrollarse al ritmo e intensidad que su expansión requería, dada su importancia, tanto en el abastecimiento de la totalidad de las necesidades de nuestra industria como en los mercados extranjeros, insuficientes después de la Guerra Europea, que nos hubieran permitido casi haber llegado a ser un país exportador de esta producción. Por el contrario, nuestra minería de antracita y lignito ha obtenido aumentos proporcionales de mayor consideración, muy especialmente la segunda, que está adquiriendo un rápido desarrollo desde nuestra Guerra de Liberación como consecuencia de su no intervención, habiéndose llegado desde poco más de las 300.000 toneladas producidas en 1935 a 1.700.000 en 1954, lo que representa un índice del 566,7 de aumento. El aumento de la producción de antracita se aceleró en el año 1950 con la libertad de determinados granos de este combustible; su producción pasó de 700.000 toneladas en dicho año 50 a cerca de los dos millones en 1954, registrando un índice de 285,7, frente a las hullas, que sólo ha llegado a alcanzar el de 164,3.

Debemos, por otra parte, señalar también las dificultades que presentan nuestras explotaciones mineras comparadas con las extranjeras, con cubicaciones muy inferiores a las cuencas similares, menores potencias de capas, menos limpieza de carbón en vena, existencias de fallas y trastornos locales, etc., que hacen de nuestra minería de carbón una verdadera artesanía.

En los años anteriores a nuestra Guerra de Liberación era preciso importar alrededor de un 30 por 100 del total de carbón producido en España para atender la demanda, ya que solamente las necesidades de nuestra industria se cifraban en unos nueve millones de toneladas.

La coyuntura que atravesó España con posterioridad ha hecho, por dificultades económicas, que las cifras de importación fuesen infinitamente menores, llegando a importarse en algunos años tan



DIEZ AÑOS EN LA ELECTRIFICACION DE ESPAÑA

J. COLA ALBERICH

Jefe de Estadística en el Sindicato Nacional de Agua, Gas y Electricidad

PRODUCCION DE ENERGIA ELECTRICA

sólo 91.000 toneladas, frente a 1.700.000 que se importaban con anterioridad a nuestra guerra. Por esta razón nuestra industria de producción de carbón ha tenido no sólo que soportar grandes dificultades para atender las necesidades industriales, sino también para hacer frente a la demanda mínima necesaria.

Para lograr esto son muchas las medidas de gobierno que, con la colaboración del Sindicato Nacional del Combustible, se vienen dictando, entre otros, y para no salirnos del espacio que se nos dedica, citaremos algunas de las promulgadas con el loable propósito de elevar el nivel de vida de los trabajadores de esta industria, haciendo realidad los preceptos del Fuero del Trabajo, y a ello responden las Reglamentaciones Nacionales de 1946 y 1952, además de numerosos Decretos y Ordenes ministeriales sobre viviendas protegidas para mineros, establecimiento y suministro de economatos, previsión de enfermedades profesionales, Seguros sociales, etc., que constituyen en conjunto la labor más avanzada y justa realizada en este aspecto hasta la fecha.

En orden a la remuneración de los trabajadores se han promulgado diferentes disposiciones, en las que se premia la asistencia al trabajo, la continuidad en el mismo y otras, como las de superproducción, para estimular el rendimiento.

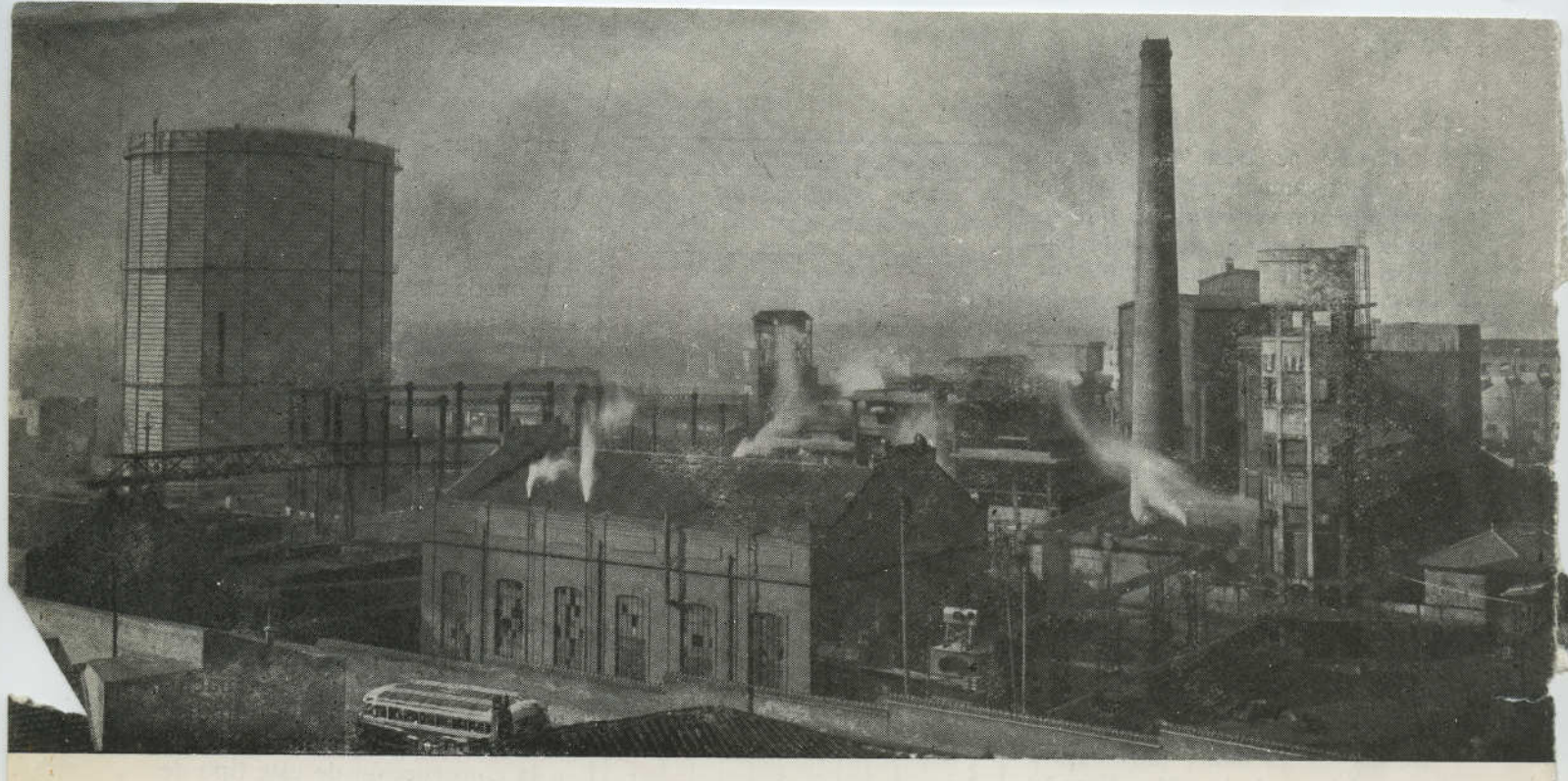
El oficio de minero, por lo que tiene de penoso y peligroso, hace que el número de los que se dedican a esta actividad laboral sea, por lo regular, inferior a las necesidades de mano de obra. Por otro lado, resulta difícil la aclimatación de otros sectores laborales al tener que realizar trabajos a grandes profundidades, en condiciones peligrosas y en posturas y flexiones no normales en otras clases de trabajo. Es preciso, por consiguiente, estimular los enrolamientos en estas actividades, y para ello se han establecido medidas de carácter social, unas y otras de protección al obrero minero, correspondiendo las más importantes a los Decretos conjuntos del Ministerio del Ejército y de Trabajo de fecha 13 de abril de 1945 y 26 de septiembre de 1952, por los que se exime del cumplimiento del servicio militar a todos los obreros que trabajen en el interior de las minas.

El coste de la mano de obra por tonelada de carbón producida, incluídos destajos, primas, horas extraordinarias, jornales de domingos, seguros y otras atenciones de carácter social, viene representado algunos años del último decenio por las cifras siguientes:

AÑOS	Coste por tonelada
1946	67,97
1948	89,53
1950	115,96
1952	121,16
1954	141,68

Estas cifras muestran claramente la repercusión que han tenido en la minería de carbón dichas medidas de carácter social.





Del Farol de Gas al Butano embotellado

Continuo aumento de nuestra producción de gas

J. COLA ALBERICH

Jefe de Estadística en el Sindicato Nacional de Agua, Gas y Electricidad

PRODUCCION DE GAS

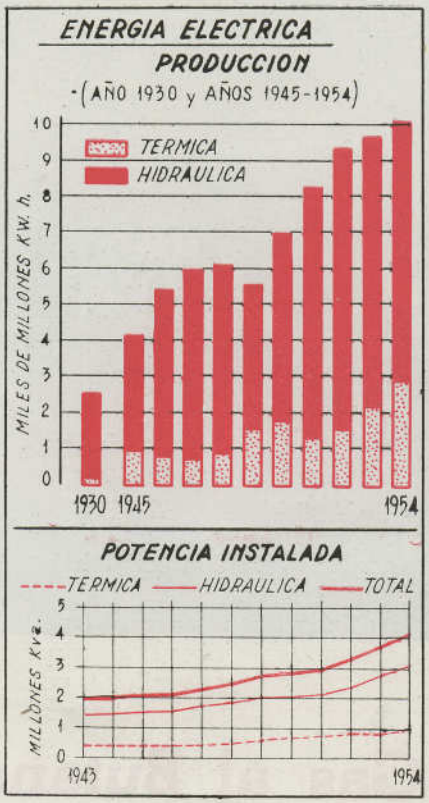
Media anual del quinquenio 19

Año 1954 .. ..

En España, desgraciadamente, todo el combustible gaseosc

CUANDO se trata de valorar objetivamente el esfuerzo de recuperación económica a que se asiste en España, no puede pasarse por alto el considerable incremento experimentado en la producción de energía eléctrica. Las cifras actuales de producción eléctrica por habitante hacen resaltar claramente el alto nivel de desarrollo alcanzado: con relación a los otros países de la Europa meridional, España se halla en posición destacada, con una cifra doble de la de Portugal, Italia del Sur y Yugoslavia, y triple o cuádruple de la de Grecia y Turquía.

Desde el punto de vista del consumo de energía eléctrica en fines no industriales, por habitante, que es un índice muy expresivo del nivel de vida, España sólo puede establecer un parangón con algunos países de la Europa meridional (Turquía, Grecia, Yugoslavia y Portugal), que registran cifras de consumo inferiores. Con respecto a Italia el consumo es del triple español, y una proporción casi análoga registra Francia. Pero el bajo nivel del consumo no industrial en España es consecuencia del ínfimo que existía anteriormente al Movimiento, puesto que desde el final de la Guerra de Liberación este consumo se ha llegado casi a duplicar. Por otra parte, todo el esfuerzo desarrollado para incrementar la producción nacional de energía eléctrica está condicionado a los recursos naturales de que se dispone, y siendo el suelo español pobre en carbones de alta calidad se ha de recurrir, principalmente, a la explotación de la energía hidroeléctrica de sus ríos; los cuales, aparte de no ser económicamente utilizables en su totalidad adolecen de marcadas características de irregularidad en su régimen. Las variables características hidrológicas de las cuencas fluviales hispanas hacen difícil la garantía de un suministro regular. Pese a ello, el aumento experimentado en el último decenio, en cuanto a producción de energía hidroeléctrica se refiere, es realmente considerable, tal como puede observarse en las cifras que adjuntamos. Hoy se aprovecha en España alrededor de un 30 por 100 de las posibilidades hidroeléctricas nacionales.



Para tratar de regularizar la producción de energía eléctrica se acude a la instalación de nuevas centrales térmicas con el consiguiente aumento en los consumos de carbón y de lignitos, lo que provoca, inmediatamente, el incremento en las importaciones de combustible, habida cuenta de la insuficiente producción nacional. Aparte del notable impulso dedicado por la iniciativa privada a la construcción de este tipo de centrales, el Estado ha tenido una considerable aportación directa. Así, debe destacarse la intensa labor que desarrolla el I. N. I. mediante la construcción de centrales de gran potencia y elevado rendimiento, lo cual constituye una garantía de éxito en este aspecto tan importante de la industria eléctrica nacional.

Como datos comparativos que pueden servir para comprender el considerable aumento en la producción nacional de energía eléctrica bastará citar que en 1930 se registró una producción de 227 millones de kWh de energía térmica y 2.382 millones de kWh en hidráulica, con un total, por tanto, de 2.609 millones kWh. Es decir, que si tomamos como base = 100 las cifras de ese año, nos encontramos con los siguientes índices en dos momentos interesantes de la vida nacional como es el año 1939, al término de la Guerra de Liberación, y el año actual.

gas correspondiente a la denominada semigrasa de llama larga, de la que por destilación fuera del contacto del aire se obtiene el hasta ahora impropiamente denominado gas del alumbrado, por su primitiva aplicación, ya que actualmente el alumbrado de gas tiende a desaparecer y, en cambio, son cada vez más numerosas sus aplicaciones para la calefacción, industrias especiales y transformación en otros combustibles de mayor valor industrial.

Precisamente una de las principales razones que justifican la gran importancia de esta industria radica en que no se trata de una mera consumidora de carbón, sino que es esencialmente una industria transformadora de dicho combustible, cuyo potencial térmico devuelve integralmente en los productos principales obtenidos en la industria: el gas y el cok. Además, el alto valor que para la economía nacional tienen los innumerables subproductos de esta industria, dan la medida de su capital importancia para el progreso industrial de un país.

Pero no es la destilación el único procedimiento de fabricación de gas. Existen diversas patentes para la gasificación integral del carbón, con la ventaja, en este caso, de que para la obtención del gas puede partirse de antracita y cualquier otro combustible sólido hasta los de inferior calidad, encontrándose en estudio en varios países, entre ellos, Francia, Bélgica e Inglaterra, la producción de gas por gasificación integral, obteniendo gases en cantidad elevada y mejorando la potencia calorífica de los mismos, que suele ser reducida por enriquecimiento con vapores de combustibles líquidos.

Por otra parte, esta gasificación integral del carbón es también punto de partida para la fabricación de carburantes, transformación que en España es del mayor interés por la falta total de combustibles líquidos, para cuyo consumo ha de recurrirse por completo a la importación.

En España, hoy día, el número total de fábricas de gas en actividad es de 41.

El rendimiento en gas es por término medio del orden de los 70 a 100 metros cúbicos por 100 kilogramos de combustible destilado, en aquellas instalaciones que poseen cámaras, descendiendo de 32 a 40 metros cúbicos en las fábricas antiguas con hornos de retorta. En algunas instalaciones el rendimiento está extraordinariamente aumentado por la mezcla con gas de agua, bien fabricado en gasógenos independientes, o bien por producción del «steaming», inyectando vapor de agua en las cámaras de destilación.

Por ello, el aumento de la producción de gas no corresponde al de combustible destilado, siendo mayor el rendimiento total en gas por tonelada de combustible hoy día que en 1935; pero, en cambio, la potencia calorífica del gas producido es hoy inferior a la de la citada fecha, en la que el gas obtenido poseía 4.500 calorías, siendo actualmente inferior a las 3.500. El rendimiento medio en toda España ha sido de 62 metros cúbicos de gas por 100 kilogramos de combustible destilado.

Considerando los combustibles utilizados puede observarse el aumento de la hulla destilada, mientras que las maderas y leñas, lignitos y orujo siguen en franco descenso. Ello tiene una explicación, ya que todos estos productos sucedáneos de escaso valor como productos de gas son, en cambio, perjudiciales para las instalaciones, en especial las maderas y leñas, pues el ácido pirolenoso producido en las destilaciones ataca fuertemente los barriletes, condensadores, tuberías y demás elementos metálicos de las instalaciones y, por ello, las fábricas tienden a no utilizarlo más que en casos absolutamente precisos y cuando las necesidades de hulla disponible no alcanzan a producir el máximo de gas exigido por el consumo.

Siguen utilizándose combustibles líquidos en las fábricas de gas, empleándose en unas «gas-oil» y en otras «fuel-oil», con objeto de producir por gasificación vapores de alta potencia calorífica para el enriquecimiento del gas obtenido cuando éste ha sido mezclado con gas de agua cuya potencia calorífica es muy inferior a la del gas de hulla.

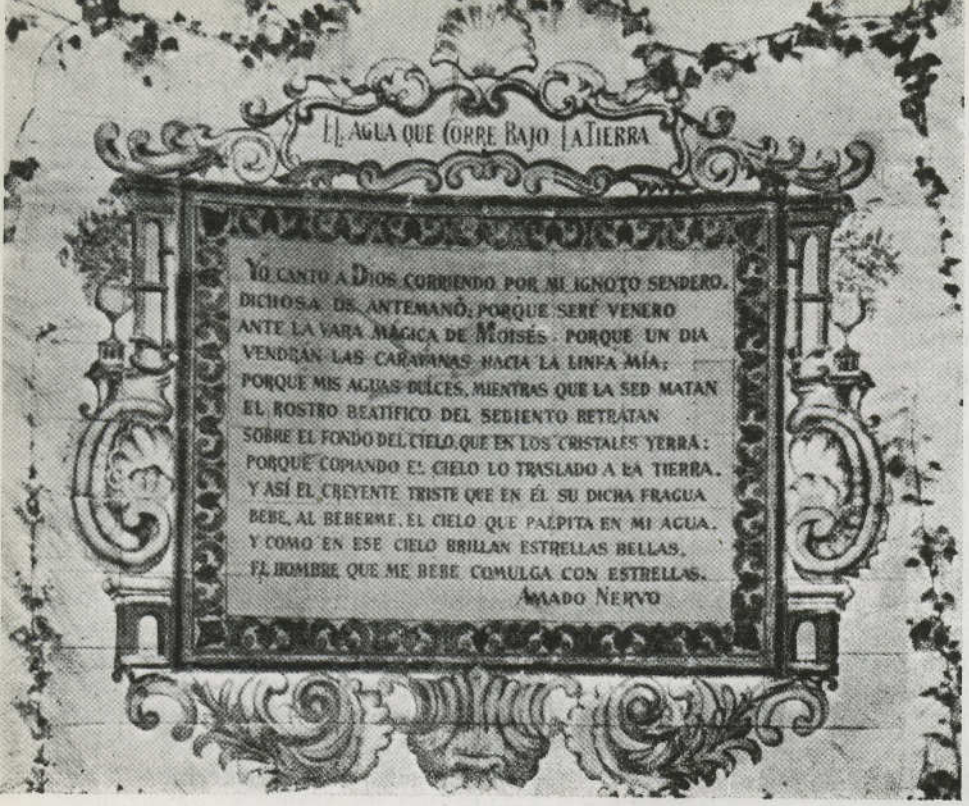
Considerando la producción nacional de gas en el último decenio —cuyas cifras totales hacemos constar en el cuadro adjunto—, se comprueba un constante incremento hasta el punto de que el año 1954, que es el último del que se poseen datos completos, registra la más alta producción conocida.

PRODUCCION DE GAS

AÑOS	Total de gas producido Millones de m³
Media 1931-35	**178**
Media 1940-44	**172**
Media 1945-54	**258**
1945	189
1946	201
1947	214
1948	233
1949	255
1950	267
1951	276
1952	300
1953	319
1954	322

El gas utilizado en usos domésticos aumenta constantemente, siguiendo una curva sensiblemente paralela a la de gas producido, con un máximo en 1940, descendiendo en 1941 y volviendo a elevarse paulatinamente.

El gas utilizado en usos industriales presenta un aumento progresivo notable en 1950, registrándose una elevación de cifras desde 1942, multiplicándose hoy día las aplicaciones industriales del gas.



DEL MANANTIAL AL GRIFO

LA INDUSTRIA DE ABASTECIMIENTO DE AGUA

J. COLA ALBERICH

Jefe de Estadística en el Sindicato Nacional de Agua, Gas y Electricidad

Como decimos anteriormente, no en todos los centros de población existen abastecimientos de agua que merezcan tal nombre.

Existiendo hoy día en España 9.153 Municipios, solamente 1.071 disponen de este importante servicio, lo que representa, poco más o menos, un 11 por 100, coeficiente bien exiguo y que es preciso elevar a toda costa para poner a nuestro país al nivel de las naciones más adelantadas. Preocupado el Estado por tan trascental asunto y decidido a fomentar por todos los medios la construcción de los abastecimientos de agua para las poblaciones, se dictó por el Ministerio de Obras Públicas el Decreto de 17 de mayo de 1940, en que se señalaba la ayuda oficial para la construcción de nuevas instalacioses, limitando los beneficios concedidos a los Municipios de 5.000 a 12.000 habitantes.

Por Decreto-ley de 27 de julio de 1944 se ampliaron dichos beneficios a los Municipios comprendidos entre los 12 y 15.000 habiantes, dándose con ello gran impulso a la ejecución de esta clase de obras.

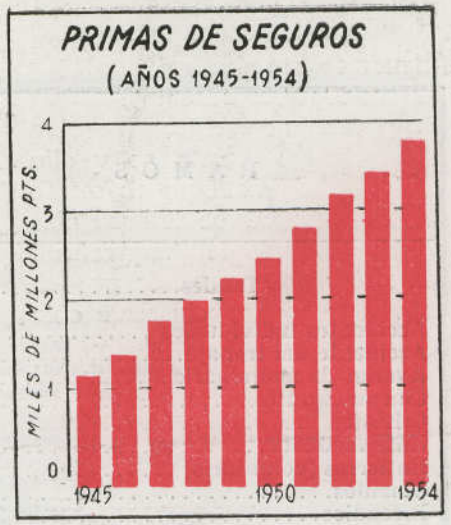
Puede considerarse que una población está bien dotada si dispone de unos 150 a 200 litros de agua por habitante. De esta cantidad los servicios municipales absorben de un 10 a un 20 por 100, siendo muy variable el consumo de agua para usos industriales, ya que depende, como es natural, de la importancia de la industria que radica en la población. En Barcelona, a pesar de su carácter eminentemente fabril, el consumo de agua para los industriales solamente alcanza el 8 por 100 del total.

El consumo por habitante y día es muy variable dentro de las horas del mismo, siendo máxima de seis a diez de la mañana y de cuatro a siete de la tarde, y mínima por la noche y madrugada. Varía asimismo entre el invierno y verano, siendo durante el primero de un 7 a un 8 por 100 menor que el consumo medio y en verano un 25 por 100 mayor que dicho valor medio. También varía el consumo, según observaciones recientemente efectuadas, durante los días de la semana, siendo máximo el martes y mínimo el domingo.

La cantidad de agua desperdiciada en las pérdidas o fugas inevitables en toda instalación, por bien conservada que se encuentre, a la que se suma el consumo fraudulento, es decir, el que no se registra en los contadores de los abonados, varía desde el 10 por 100 en el caso de las canalizaciones bien conservadas hasta un 25 por 100 en las muy antiguas o averiadas, bien por mala calidad de los materiales utilizados, defectos de construcción o desfavorables condiciones de los terrenos que atraviesan.

En cuanto a los valores de consumo en las poblaciones españolas no son demasiado escasos en comparación con los extranjeros, ya que pasan de 200 litros diarios por habitante. Bilbao, Oviedo, Valladolid, Santander y Madrid, entre otras, siendo mínima la cantidad de agua disponible en las provincias insulares, Baleares y Canarias.

Recaudación de primas de seguros durante el quinquenio 1940-44 (media anual). 836 millones de ptas.
Idem íd. en el año 1954 ... ... 3.925 » »



LOS ESPAÑOLES INVIERTEN AHORA EN SEGUROS CINCO VECES MAS QUE HACE DIEZ AÑOS

P. VELAYOS HERMIDA
Jefe de Estadística en el Sindicato Nacional del Seguro

En el pasado noviembre el excelentísimo señor ministro de Hacienda, con motivo de recibir el máximo galardón de seguros, definía en su discurso a las estadísticas aseguradoras como índices exponentes de la economía nacional; y, en efecto, así pueden considerarse, ya que el incremento o disminución de los mismos refleja el desarrollo o decadencia de la vida económica nacional. Estas estadísticas de seguros recogen, en los diferentes apartados o «ramos» en que se dividen, si no todas, la mayoría de las actividades y también influyen en ellos, de modo notable, no ya sólo ese incremento de la actividad industrial, sino otros muchos factores reflejados en cada uno de estos «ramos» o apartados, debiendo resaltar en primer lugar el grado de cultura o educación del país. El seguro, en general, cubre un riesgo, catástrofe o tratornos inesperados, y ello hace que aquellas personas que no reconozcan los beneficios del seguro o se hallen al margen de los mismos y se vean sorprendidas cuando a ellas les alcanza, llegando a cambiar de modo radical su vida al no haber previsto y cubierto dicho riesgo.

Es curioso recordar el nacimiento del seguro. En oposición a lo que el vulgo cree, éste no empezó en poblaciones de núcleos grandes, sino en pequeños poblados, donde más de cerca se sentían los irreparables perjuicios ocasionados por diferentes trastornos; y así, los vecinos del lugar donde «aquello» acaecía, para preservarse de estos perjuicios se agrupaban y acordaban contribuir a la reparación de los daños cuando alguno de ellos era alcanzado por algún siniestro. De esta forma se aseguraban las casas, el ganado, el campo, etc.; pero esta forma de practicar el seguro no era muy eficaz, puesto que, bien es verdad, pocas veces era socorrido en debida forma; bien porque la cuantía de los daños era superior a las fuerzas económicas de la agrupación, bien por la informalidad de sus componentes, o ya porque el siniestro ocurrido abarcaba a todos o casi todos ellos, tal como el pedrisco o tormentas en toda la zona de la agrupación, con la pérdida total de las cosechas; todo esto hizo sentir la necesidad de crear otros servicios que, con la debida garantía económica, pudiesen atender debidamente los siniestros ocurridos. De esta forma nacieron las entidades aseguradoras que cobrando una cantidad fija (primas) atendían a sus asegurados. Pero también las actuaciones de estas primeras Empresas dejaba mucho que desear, ya que, como tales Empresas, su único fin era el lucro.

De ahí la necesidad de la intervención del Estado, que se hizo sentir al crear la primera Ley de Seguros. Por lo que se refiere a nuestra Patria, conocemos datos de seguros desde el año 1910; pero antes y después de esa fecha existía una gran preponderancia de las entidades extranjeras, entre las que destacaban las francesas.

RECAUDACIÓN DE PRIMAS POR

RAMOS	PRIMAS COBRADAS EN M					
	Media 1940-44	Media 1945-54	1945	1946	1947	1948
Totales	**836,24**	**2.531,82**	**1.233,75**	**1.488,03**	**1.876,83**	**2.095,97**
Accidentes individuales	29,96	94,91	46.03	55,39	68,27	79,51
Accidente del trabajo	228,66	707,87	312,52	396,85	519,97	590,98
Averías de maquinaria	1,27	4,21	1,88	2,05	3,09	3,73
Cinematografía	1,31	2,77	1,12	1,69	1,94	2,17
Cristales	2,53	7,84	3,68	4,14	5,91	6,85
Enfermedades	10,10	230,77	85,04	102,89	156,38	184,56
Entierros (voluntario)	—	—	—	—	—	—
Ganados	8,74	16,01	11,46	14,42	16,27	16,70
Incendios	12,75	341,85	168,60	208,71	244,33	279,80
Mobiliarios combinados	1,30	3,81	2,04	2,33	2,98	3,45
Pedrisco	4,68	15,50	6,01	11,50	8,65	11,00
Responsabilidad Civil general	4,12	15,21	3,01	6,28	5,56	7,18
Automóviles	33,87	155,79	47,09	54,90	83,68	109,14
Riesgos Catastróficos	—	3,22	3,42	4,06	3,80	3,43
Robo	6,13	18,61	9,44	12,32	14,79	16,93
Transportes	281,03	360,51	218,51	232,24	302,65	332,86
Vida	207,05	488,33	310,19	374,34	433,36	439,85
Otros ramos	2,74	10,46	3,71	3,92	5,20	7,83

Paulatinamente ha ido progresando la actividad aseguradora nacional, con detrimento de la extranjera, la cual alcanza solamente en la actualidad a la quinta parte de las entidades aseguradoras, y que supone solamente el 14 por 100 de la recaudación de primas.

Venimos a decir anteriormente que los progresos y retrocesos de los países se ven reflejados y registrados en diversos factores, principalmente económicos, siendo de destacar entre ellos el de la actividad aseguradora. Así, el seguro, en general, dividido en grupos, denominados específicamente ramos del seguro, acusan, en cada uno de llos, la extensión del desarrollo o decadencia del país, en la parte abarcada por aquel ramo del seguro.

No tenemos a la vista datos concretos de otros países para ser comparados con el nuestro, pero es indudable que el desarrollo, mayor en unos ramos que en otros, ha sido enorme desde nuestra guerra hasta la fecha en nuestra Patria. También indicamos que la tendencia de incremento del seguro no sólo refleja ese progreso general económico, sino también un mayor grado de cultura del país, y por lo que a nosotros, españoles, representa, son signos muy halagüeños al repasar las cifras, cada año superadas, en la recaudación de primas, a partir del año 1940, en que empezó el Servicio de Estadística del Sindicato Nacional del Seguro a publicar la estadística anual de primas cobradas por las entidades aseguradoras.

Aunque si bien es verdad que la función estatal redujo la actividad aseguradora privada, sin embargo, esta reducción se ha visto con creces compensada por el interés y desarrollo dado por la serie de disposiciones que emanaron el rápido y creciente desarrollo del seguro español. Así, donde más acusada se refleja esta ectividad es en el ramo de Accidentes del Trabajo, que siendo antes uno de los menos importantes, dentro del seguro nacional, se colocó en cabeza, significando con ello principalmente el desvelo del Estado en mejorar y proteger al productor español. De modo semejante se impulsó el Seguro de Enfermedad, el cual en la antes ya mencionada «Estadística de Primas» se dividió en dos clases: Voluntario y Obligatorio. Al contrario de lo que se pensaba, el Seguro Obligatorio ni hizo decaer el voluntario, sino todo lo contrario, le vigorizó y le dió un mayor impulso, debido sin duda a hacer despertar, el primero, de una forma obligada, la necesidad y beneficios que reporta esta clase de seguro.

En España se publican dos estadística anuales de seguros: la editada por la Dirección General de Seguros y Ahorro del Ministerio de Hacienda y la que publica la Revista del Sindicato Vertical del Seguro en el mes de octubre de cada año. Aparte de otras, la principal diferencia entre ambas es que la segunda recoge un mayor número de entidades aseguradoras.

Sin ajustarse a un criterio rígido y constante, la Estadística

LLONES DE PESETAS						RAMOS
1949	1950	1951	1952	1953	1954	
2.345,67	**2.571.61**	**2.929,90**	**3.303,57**	**3.547,72**	**3.925,35**	**Totales.**
85,98	101,23	108,92	120,49	135,16	148,20	Accidentes individuales.
650,76	728,34	824,81	927,65	992,92	1.133,91	Accidentes del trabajo.
4,85	4,79	5,58	4,96	5,77	5,44	Averías de máquinas.
2,68	3,60	2,85	2,90	3,83	4,97	Cinematografía.
7,15	7,83	9,32	10,43	11,02	12,11	Cristales.
244,28	297,28	355,80	414,04	224,24	243,20	Enfermedades
—	—	—	—	251,00	290,11	Entierros (voluntario).
16,54	16,45	17,21	17,93	17,66	15,52	Ganados.
297,93	342,19	397,86	457,51	490,09	531,51	Incendios.
3,81	4,23	4,53	4,98	5,00	4,79	Mobiliarios combinados.
11,87	14,25	21,79	22,22	21,32	26,40	Pedrisco.
10,31	11,05	10,35	16,35	35,69	46,35	Responsabilidad Civil general.
137,81	148,41	185,22	225,33	256,19	310,18	Automóviles.
4,66	3,70	2,92	2,43	2,26	1,53	Riesgos Catastróficos.
18,23	19,89	21,36	23,02	24,10	26,07	Robo.
348,39	351,20	413,19	468,15	459,09	478,84	Transportes.
492,06	499,13	540,08	567,49	601,16	625,67	Vida.
8,36	18,04	8,11	17,69	11,22	20,55	Otros ramos.

Sindical ha ido cada año superándose y ampliando su petición anual de datos a las Empresas aseguradoras, así como ha ido discriminando del apartado de «Otros Ramos», creando otros nuevos, cuya actividad adquiría el volumen de considerarlos como un ramo más, y si observamos la estadística publicada en 1940 con la última, vemos que en ésta aparecen nuevos datos de capitales asegurados, número de pólizas, etc. ; datos todos ellos muy interesantes para quienes desean conocer esta actividad económica.

De los dos cuadros que publicamos, observamos en el de porcentajes la intensidad ejercida por cada ramo del seguro. Destatando principalmente, por su rápido desarrollo, el ramo de Enfermedades y Entierros, que teniendo en 1945 el 6,89 por 100 pasa al 12,53 por 100 en 1952, ya que a partir de esa fecha, y debido a la enorme importancia adquirida por este ramo, así como la diversidad de su denominación, creó la necesidad de discriminarlo en dos : «Enfermedades» y «Entierros», apareciendo datos de este último en 1953.

El ramo de Automóviles también es rápido su desarrollo, ya que del 3,82 por 100 en 1945 pasa al 7,90 por 100 en 1954.

Siguen, en intensidad de crecimiento, los ramos de Accidentes del Trabajo y Accidentes Individuales.

Destaca por su forma constante y continua el ramo más antiguo y primero por el que empezó la actividad aseguradora : «Incendios», que sigue una línea casi horizontal.

Los ramos que mayor recaudación obtienen, por la cuantía de las primas, son, principalmente :

Accidentes del Trabajo.
Vida.
Transportes.
Incendios.
Enfermedades.
Entierros.
Automóviles.
Accidentes Individuales.

Estos ocho ramos, clasificados por orden de importancia de las primas cobradas, obtienen en conjunto el 95,82 por 100 de la total recaudación en el último año de 1954, quedando, por tanto, el 4,18 por 100 para los diez ramos restantes.

Al entrar en vigor la nueva Ley de Seguros queda derogada aquella disposición que suprimía la nueva creación de entidades aseguradoras, pues ésta fué impuesta no ya sólo para defensa de aseguradores y asegurados, ya que si bien es verdad que las disposiciones gubernamentales atendían a fines de beneficio social, éste hacía incrementar el ámbito asegurador, entrando en él elementos nuevos, que principalmente buscaban el lucro, y no eran suficientes, en algunos casos, las fianzas y requisitos exigidos entonces para los que, al amparo de estas disposiciones, se introducían en esta actividad. Por todo ello, y para suplir, además, deficiencias de que carecía la anterior, se dictó la nueva Ley de Seguros, que si bien concede campo libre para la creación de estas entidades o Sociedades, les exige las fianzas, reservas y requisitos necesarios que garanti-

PORCENTAJES DE LAS PRIMAS RECAUDADAS POR LOS DISTINTOS RAMOS DE SEGURO

(Años 1945-54)

RAMOS	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	Promedios
Totales	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	
Accid. individuales	3,73	3,72	3,63	3,80	3,67	3,93	3,72	3,65	3,81	3,78	3,74
Accid. del trabajo	25,33	26,66	27,70	28,20	27,80	28,33	28,16	28,09	27,98	28,88	27,71
Averías maquinaria	0,15	0,14	0,16	0,18	0,21	0,19	0,19	0,15	0,17	0,15	0,16
Cinematografía	0,09	0,11	0,10	0,10	0,11	0,15	0,09	0,09	0,10	0,18	0,10
Cristales	0,30	0,29	0,31	0,33	0,30	0,31	0,32	0,31	0,31	0,31	0,30
Enfermedades (vol.)	6,89	6,91	8,33	8,80	10,44	11,56	12,14	12,53	6,32	6,19	9,01
Entierros	—	—	—	—	—	—	—	—	7,07	7,39	7,23
Ganados	0,93	0,98	0,88	0,80	0,71	0,62	0,59	0,54	0,49	0,40	0,69
Incendios	13,66	14,02	13,01	13,35	12,73	13,31	13,58	13,85	13,82	13,55	13,48
Mobiliarios combin.	0,17	0,16	0,16	0,16	0,16	0,15	0,16	0,15	0,14	0,12	0,15
Pedrisco	0,49	0,78	0,46	0,52	0,51	0,55	0,75	0,67	0,60	0,67	0,54
R. C. General	0,24	0,42	0,30	0,34	0,44	0,43	0,36	0,49	1,01	1,18	0,52
R. C. Automóviles	3,82	3,70	4,46	5,20	5,89	5,76	6,33	6,82	7,23	7,90	5,71
Riesgos catastróficos	0,28	0,27	0,20	0,16	0,20	0,15	0,09	0,08	0,06	0,04	0,15
Robo	0,77	0,83	0,80	0,81	0,78	0,78	0,72	0,69	0,68	0,66	0,75
Transportes	17,71	15,60	16,12	15,88	14,67	13,66	14,10	14,17	12,94	12,19	14,70
Vida	25,14	25,15	23,10	21,00	21,02	19,42	18,43	17,18	16,95	15,94	20,43
Otros Ramos	0,30	0,26	0,28	0,37	0,36	0,70	0,27	0,54	0,32	0,52	0,39

zan el perfecto funcionamiento y cumplimiento de los compromisos y obligaciones que puedan contraer en su desenvolvimiento y trabajo estas nuevas Sociedades.

En España existen dos clases de entidades aseguradoras: Compañías y Mutualidades. Las primeras se dividen en nacionales y extranjeras. Las Mutualidades también podemos diferenciarlas en dos clases: Inscritas y Exceptuadas, siendo necesario para las primeras, como su división indica, la inscripción y registro en el organismo estatal, y las segundas son aquellas de carácter local que su actividad es muy reducida.

Por lo que respecta al personal que interviene en la actividad aseguradora, podemos clasificarlo en tres grupos: Administrativo, Agencias y Agentes y Técnico-Directivos.

Se abarca en el primer grupo a aquellas personas que de una forma estable y fija desarrollan sus trabajos en las horas señaladas en la Reglamentación de Seguros en las distintas Empresas aseguradoras.

Referente al segundo grupo, integrado por las Agencias y agentes, los podemos a éstos dividir a su vez en dos partes: los que también trabajan de una forma estable o casi estable, teniendo como su principal medio de vida el trabajo que desarrollan en seguros, y la otra formada por aquellas personas que tienen su principal medio de vida en otra actividad, pero que colaboran en seguros en sus ratos libres. Los agentes son remunerados, generalmente, por comisiones, cuyas cuantías están en función, en cantidad y clase de seguro.

El último grupo de los antes aludidos, compuesto por Técnico-Directivos, abarca también al personal titulado.

En nuestra estadística anual de primas publicamos los datos del personal de seguros, pero en estos datos no están incluídos los referentes a Agencias y agentes, y es que aunque si bien existen numerosas Agencias de seguros que tienen su personal fijo y se rigen por la misma Reglamentación laboral, sin embargo, es considerada en distinta zona este personal; es como si hiciésemos una división en dos grandes grupos de toda la actividad aseguradora: Entidades aseguradoras (incluído aquí el personal administrativo y técnico-directivo) y agentes. División ésta análoga a capital y trabajo. Aunque discrepan a menudo una de la otra, están íntimamente unidas entre sí, pues son imprescindibles cada una de ellas, aunque luego en su composición y trabajo cada una mantiene su absoluta independencia.

Podemos decir, sin temor a un gran error, que incluído el personal de Agencias y agentes a los 20.000 productores empleados en entidades aseguradoras, daría un total de 25.000 productores que abarca esta actividad aseguradora, del cual el 26 por 100 corresponde al personal femenino.



La «bancaria» calle madrileña de Alcalá.

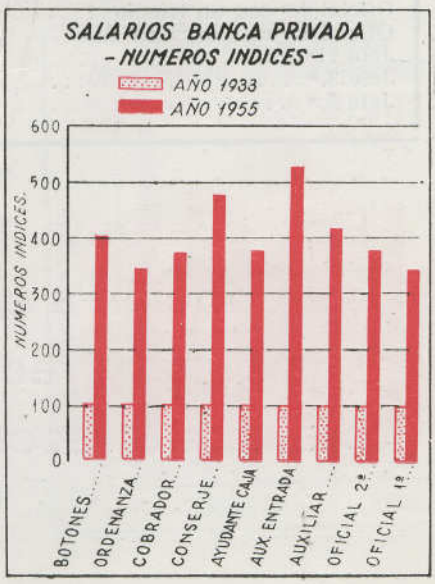
LOS BANCARIOS Y SUS SUELDOS

C. RUIZ MALO
Jefe de Estadística en el Sindicato Nacional de Banca y Bolsa.

Sueldo de un Auxiliar de entrada:

En 1933	**2.683**	**ptas.**
En 1955 (1)	**14.157**	»
Porcentaje de incremento	**528**	»

(1) *Sin incluir los pluses de cargas familiares.*



QUEREMOS hacer resaltar, en pocas líneas, la intensa labor social llevada a cabo por el Sindicato de Banca y Bolsa.

Enfrentados con una masa trabajadora, procedente de todos los ámbitos de la nación, pero en su mayoría pertenecientes a la llamada clase media española, que lleva a cabo un trabajo intelectual, si bien callado y anónimo no por eso de menos importancia, es lógico que mereciera este sector laboral un cuidado especial por parte del Sindicato, pues si todo trabajador, por serlo, ya merece la vida digna que le ha sido reconocida en el nuevo Estado, estos empleados, por su índole especial, medio ambiente y exigencias de la vida en que se desenvuelven, presentan otros problemas que es necesario tener muy en cuenta.

El Sindicato, contando siempre, como es natural, con la colaboración de las empresas que nunca le fué negada, ha conseguido mejoras y beneficios que si no llenan plenamente la ambiciosa meta de nuestras jerarquías, las compensan en parte, y es grato saber que aquéllos son fruto de una labor tenaz y constante.

Hemos confeccionado un cuadro resumen de salarios comparando los actuales con los correspondientes a los años 1933, punto de origen de la primera Reglamentación Bancaria, 1944 en que ya aparece la clasificación completa de categorías. Obtenidos los índices correspondientes, pueden apreciarse con claridad los aumentos sufridos, haciendo constar que en dichos datos no están incluídos los pluses de cargas familiares, que representan un aumento considerable, pero que por ser general para todos los empleados, hemos considerado prudente omitir.

Son, asimismo, dignas de destacarse las mejoras conseguidas en formación profesional y en el orden asistencial, que sería prolijo enumerar en el breve espacio de que disponemos y que ya quedaron apuntadas en comentarios anteriores.

Si nuestro estilo sobrio y la objetividad de un estudio estadístico consiguen dar un pequeño reflejo de la actividad sindical durante diez años en una de sus importantes ramas, queda cumplido el propósito que animó este breve comentario.

SALARIO DE LA BANCA PRIVADA DURANTE LOS AÑOS 1933 A 1955

CATEGORÍAS	AÑOS				NÚMEROS ÍNDICES	
	1933	1942	1944	1955	Con respecto a 1933 = 100	Con respecto a 1944 = 100
Botones con dos años de servicio	1.288	1.575	1.750	5.148	400	254
Ordenanzas con doce años de servicio	4.620	5.133	5.367	15.873	343	296
Cobrador con doce años de servicio	5.180	6.300	6.533	19.305	373	295
Conserjes.—Grupo A	5.133	8.367	8.400	24.453	476	291
Ayudantes de Caja con doce años de servicio	5.698	6.930	7.163	21.450	376	299
Auxiliar entrada	2.683	3.791	4.375	14.157	528	323
Auxiliar con cinco años de servicio	3.967	4.667	5.367	16.516	416	307
Oficial 2.º con un trienio	6.125	7.292	8.167	23.166	378	284
Oficial 1.º con un cuatrienio	8.167	9.917	10.501	28.099	344	268
Jefe 1.ª	No hay	26.833	27.708	78.292	—	282
Jefe 3.ª	No hay	18.667	19.542	55.341	—	283
Jefe 6.ª	No hay	No hay	12.542	35.907	—	286

Por cuarenta pesetas anuales, que importa la suscripción a esta Revista, poseerá usted la más completa y reciente información estadística sobre temas económicos y sociales, ampliamente comentados.



ESPAÑA PREPARADA PARA EL TURISMO

E. ESCORIHUELA MEZQUITA
Jefe de Estadística en el Sindicato Nacional de Hostelería

La capacidad hotelera española ha mantenido durante el último quinquenio un ritmo constante de superación, adaptándose al incremento de la afluencia turística a nuestro país.

La excesiva rigidez en el control de los precios hoteleros obstaculiza el normal desenvolvimiento de esta industria.



La Revista Sindical de Estadística celebra el décimo aniversario de su aparición y demanda de nuestra colaboración un balance que refleje la labor estadística que en el Sindicato Nacional de Hostelería ha sido llevada a cabo a lo largo de los últimos diez años.

Como forzosamente hemos de limitar a un espacio prudencial esta aportación, no podemos referir la totalidad de los trabajos realizados como consecuencia de la tarea estadística a nosotros encomendada en dicho Sindicato Nacional. Por ello, hemos elegido los cinco conceptos que más destacaron, y de los que podemos presentar cifras depuradas para la serie cronológica del último decenio.

Nos referimos en primer lugar a la capacidad hotelera, y, en segundo, a la afluencia balnearia, siendo los siguientes temas: precios, salarios y movimiento laboral.

CAPACIDAD HOTELERA

En el primer cuadro que presentamos se recoge el número de habitaciones, así como de los establecimientos hoteleros de las categorías consideradas de interés turístico, referido a los años 1951 y 1955, totalizando el mes de diciembre último en el día 20. No se registran datos de los años anteriores por no merecernos garantía las cifras recopiladas con anterioridad al año 1951. Se acompaña este cuadro de los índices de capacidad hotelera correspondientes al año 1955 tomando como base los relativos a 1951. Dichos índices reflejan un aumento notorio y progresivo, especialmente en los hoteles de lujo y en los de 1.ª A.

La impresión general deducida de los datos de capacidad hotelera es de que la hostelería en nuestra patria ha mantenido durante el último quinquenio un ritmo constante de superación para recibir con todo decoro las corrientes turísticas que del mundo entero afluyen a España.

AFLUENCIA BALNEARIA

Una estabilidad muy persistente en el movimiento balneario acusan los datos del cuadro correspondiente, en el que se observa claramente que el ritmo de afluencia de agüistas no sufre apenas variación en el último decenio. La impresión general es que, por unas u otras causas, la acción propagandística del beneficio de las aguas mineromedicinales en la cura de afecciones humanas se halla en suspenso.

Conocemos el esfuerzo realizado por determinados balnearios para mantenerse a tono con los mejores de otros países, y nos consta el volumen adquirido en la producción o envasado de las aguas mineromedicinales; pero si hemos de atenernos a las cifras, que no engañan, habremos de reconocer que el increcento de un 25 por 100 en el transcurso de diez años no es suficiente para considerarnos satisfechos del desarrollo de tan importante economía.

CAPACIDAD HOTELERA

(Años 1951 y 1955)

CATEGORIAS	NUMERO DE ESTABLECIMIENTOS				NUMERO DE HABITACIONES			
	En 1951	En 1955	Números índices 1951	Números índices 1955	En 1951	En 1955	Números índices 1951	Números índices 1955
Totales....	**1.318**	**1.779**	**100**	**134**	**48.256**	**65.443**	**100**	**135**
Hoteles Lujo...	27	50	100	185	3.829	7.312	100	190
Hoteles 1.ª A..	76	112	100	147	5.884	8.809	100	149
Hoteles 1.ª B..	151	210	100	139	8.002	10.556	100	131
Hoteles de 2.ª .	380	482	100	126	15.089	18.704	100	123
Hoteles de 3.ª .	404	459	100	113	10.825	13.031	100	120
Pensiones Lujo.	54	83	100	153	811	1.147	100	141
Pensiones de 1.ª	226	383	100	169	3.816	5.884	100	144

Balnearios en funcionamiento y afluencia a los mismos

(Años 1940-1954)

AÑOS	Balnearios	Agüistas	Indices
1940.....	116	61.292	100
1945.....	113	73.573	120
1946.....	129	68.070	111
1947.....	110	74.746	121
1948.....	112	73.357	119
1949.....	116	72.416	118
1950.....	119	71.347	117
1951.....	111	74.231	121
1952.....	111	76.533	124
1953.....	114	78.089	127
1954.....	110	76.909	125

PRECIOS

Los cuadros sobre precios registran el movimiento experimentado por éstos en los hoteles durante el período de tiempo a que nos venimos refiriendo. Ciertamente que han sido de tal forma congelados los precios en esta clase de establecimientos, que su reajuste a las exigencias de una explotación remuneradora constituye uno de los más candentes problemas que tiene planteados

el Sindicato Nacional de Hostelería.

Propuestas elevadas a las autoridades competentes, estudios realizados en demanda de una libertad de precios controlada, trabajos comparativos de los índices de precios de los artículos de consumo, tributaciones, salarios, etcétera, encaminados al mismo fin permanecen sin rendir el fruto apetecido.

Cuando los demás ramos de Hostelería: restaurantes, cafes, bares, cafeterías, salas de fiestas, etcétera, disfrutan de libertad para la fijación de sus precios respectivos, no tiene fundamento el mantener para las industrias del hospedaje una rigidez que no está a tono con sus gemelas en el servicio del turismo, que tantos beneficios reporta a la economía nacional.



PRECIOS DE ALOJAMIENTO EN HOTELES Y PENSIONES

(Años 1945 y 1954)

CATEGORIAS	Precios del alojamiento de una persona			
	En 1945 — *Pesetas*	En 1954 — *Pesetas*	Números índices (1)	
			En 1945	En 1954
Hoteles de lujo	60	100	133	222
Hoteles 1.ª A	35	70	140	280
Hoteles 1.ª B	25	50	125	250
Hoteles 2.ª y pensiones lujo..	15	35	115	269
Hoteles 3.ª y pensiones 1.ª ...	10	25	165	416
Pensiones 2.ª	8	13	200	325
Pensiones 3.ª	5	10	166	333
Casas de huéspedes y posadas.	4	8	133	266

(1) Base = 100 (datos correspondientes a 1940).

PRECIOS DE PENSION COMPLETA EN HOTELES Y PENSIONES

(Años 1945 y 1954)

CATEGORIAS	Precios de pensión completa de una persona			
	En 1945 — *Pesetas*	En 1954 — *Pesetas*	Números índices (1)	
			En 1945	En 1954
Hoteles de lujo	100	190	148	281
Hoteles 1.ª A	70	150	175	375
Hoteles 1.ª B	55	110	169	388
Hoteles 2.ª y pensiones lujo...	35	85	140	340
Hoteles 3.ª y pensiones 1.ª ...	25	65	166	433
Pensiones 2.ª	20	38	166	316
Pensiones 3.ª	15	30	150	300
Casas de huéspedes y posadas.	12	23	120	230

(1) Base = 100 (datos correspondientes a 1940).

SALARIOS

La Reglamentación de Trabajo de las Industrias de Hostelería, con su especial sistema de participación del productor en la venta bruta del establecimiento a través del llamado porcentaje, da lugar a una gran diversidad de salarios, que oscilan en su cuantía influídos por la continua variabilidad del tronco o venta.

La complejidad en la formación del salario, con su extensa gama de salarios fijos garantizados, porcentaje, plus familiar, carestía de vida, manutención y alojamiento, etc., origina una gran dificultad para el estudio de su fluctuación a través del tiempo, toda vez que aun referidos a una fecha determinada, y dentro de una misma población, e incluso en establecimientos de igual categoría, dos productores de igual rango cobran salarios diferentes, según la cuantía de los servicios efectuados. Para un estudio completo de este fenómeno deberá siempre tenerse presente el movimiento de precios, que ejerce una influencia inmediata en el salario real que percibe el trabajador.

Estas especiales características que concurren en el salario de Hostelería habían de ocasionar un gran trastorno para la formulación de declaraciones y liquidaciones en las cuotas de los Seguros Sociales y Mutualidad laboral. Por ello fué establecido por el Ministerio de Trabajo, con la colaboración del Sindicato Nacional, un baremo o tabla de salarios tipo, que considerados como promedios nacionales sirven

de base para las cotizaciones de los Seguros Sociales y Montepío. De esta forma se facilita la liquidación al dar regularidad a los salarios. De no hacerlo así tendría que cotizarse cada mes por salarios distintos, con el consiguiente trabajo administrativo, sujeto en todo momento a la inspección oficial, lo que se evita con el sistema establecido.

El primer baremo fué aprobado por Orden ministerial de 27 de julio de 1949. Posteriormente fué renovado por Orden de 24 de julio de 1952, y el que rige en la actualidad es de fecha 29 de enero de 1954. Para la formulación de estos baremos se realizaron, tanto por parte del Ministerio de Trabajo como por la del Sindicato, sirviéndose éste de su Servicio de Estadística, estudios de promedios nacionales de salarios para las distintas categorías profesionales y clase de establecimientos.

Como aportación al presente resumen, se recogen en otros cuadros los salarios medios en hoteles de lujo, percibidos por las categorías profesionales de jefe de recepción, jefe de comedor, jefe de cocina y encargada general en los años 1949 a 1954, estableciéndose una comparación con los que regían el año 1936.

Los salarios reales percibidos son los que figuran en los baremos vigentes en los años respectivos, a excepción de los del año 1936, que fueron tomados de las Empresas establecidas en dicha fecha.

La impresión recibida de los índices correspondientes es que no siguen todas las categorías profesionales la misma tendencia ascendente. Ello es debido a que la distribución del porcentaje de servicio no es igual y uniforme, sino proporcional a una puntuación o valoración previa.

Por otra parte, se advierte la inquietud por actualizar la base de cotización y atemperarla con el salario percibido, que no puede permanecer estabilizado cuando los precios experimentan alzas sensibles, forzados por el ritmo ascendente de los costos generales de vida, cuyo nivel medio ha sido elevado notoriamente.

MOVIMIENTO LABORAL

Para que a este breve esquema no falte una ligera nota del movimiento laboral, reflejamos en un último cuadro las demandas de trabajo, colocaciones y el paro existente en el transcurso de los últimos diez años.

Hemos registrado los datos correspondientes a los promedios mensuales en cada año para dar una visión más completa del fenómeno, cuyo ritmo se advierte lento y cuya estabilidad relativa acusa un desenvolvimiento normal en una industria que cuenta con 93.200 Empresas y 337.452 productores.

Salario medio de un jefe de comedor en hotel de lujo

AÑOS	Salarios	Indice
1936.....	415	100
1949.....	1.360	327
1950.....	1.360	327
1951.....	1.360	327
1952.....	1.840	443
1953.....	1.840	443
1954.....	2.115	509

Salario medio de un jefe de recepción en hotel de lujo

AÑOS	Salarios	Indice
1936.....	573	100
1949.....	1.175	204
1950.....	1.175	204
1951.....	1.175	204
1952.....	1.590	276
1953.....	1.590	276
1954.....	1.750	304

Salario medio de un jefe de cocina en hotel de lujo

AÑOS	Salarios	Indice
1936.....	710	100
1949.....	1.400	197
1950.....	1.400	197
1951.....	1.400	197
1952.....	1.890	266
1953.....	1.890	266
1954.....	2.080	292

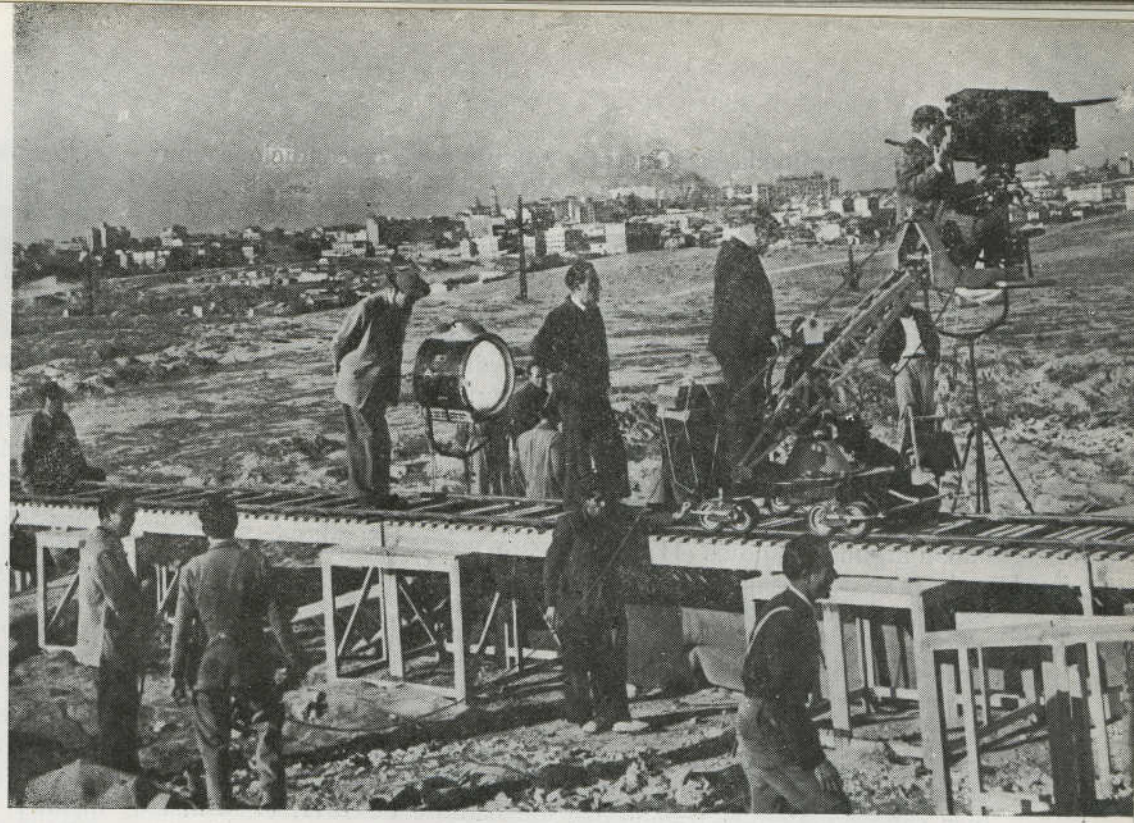
Salario medio de una encargada general en hotel de lujo

AÑOS	Salarios	Indice
1936.....	450	100
1949.....	680	151
1950.....	680	151
1951.....	680	151
1952.....	920	204
1953.....	920	204
1954.....	1.010	224

Promedios mensuales de demandas, colocaciones y paro en la Industria de Hostelería

Años 1945-1954

AÑOS	Demandas	Colocaciones	Paro
1945.....	383	449	4.837
1946.....	340	450	5.496
1947.....	277	438	4.804
1948.....	257	439	4.449
1949.....	279	418	4.427
1950.....	276	435	4.356
1951.....	215	332	5.103
1952.....	294	395	4.687
1953.....	233	343	4.485
1954.....	222	371	4.384



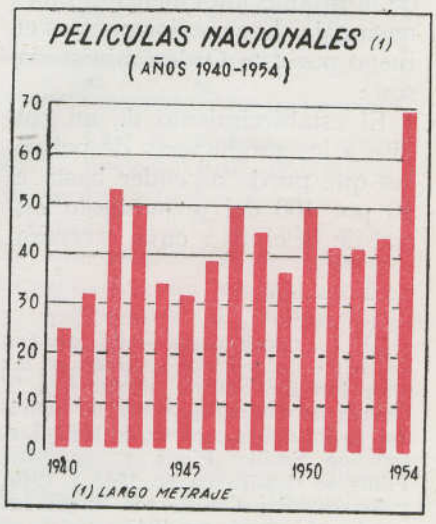
EL CINE, INOFENSIVA "DROGA" NACIONAL

A. CUEVAS PUENTE
Jefe de Estadística en el Sindicato Nacional del Espectáculo

PRODUCCION NACIONAL DE PELICULAS

(LARGO METRAJE)

Quinquenio 1940-44 (media anual)	38
Quinquenio 1950-54 (media anual)	48
Año 1954	69



Cuando terminada la Guerra de Liberación el nuevo Estado se dispuso a dar un vigoroso impulso a las actividades económicas del país, la industria cinematográfica nacional figuraba como uno de los objetivos a conseguir.

En realidad no existía en aquellos años, ni había existido antes, lo que propiamente puede definirse como una industria de películas. Era cierto que funcionaban algunos estudios (1) y que incluso se conseguían éxitos basados en temas populares (como «Morena clara», «El negro que tenía el alma blanca» o «Nobleza baturra»), películas que se pasearon triunfalmente por las pantallas españolas, reportando a sus creadores un resultado económico bien saneado. Pero se trataba de una actividad más apoyada en la iniciativa y el esfuerzo personal —carente siempre de continuidad— que en un sistema económico y comercial con aspiraciones de industria estable y ordenada.

El Estado se decide entonces a propulsar la cinematografía y dicta sus primeras disposiciones con este fin en el año 1941. Se trata de una Orden del entonces Ministerio de Industria y Comercio de 11 de noviembre del mismo año, con cuyos resortes se pretende «la protección y estímulo de la producción cinematográfica nacional». Los medios puestos en juego por esta Orden ministerial son :

El establecimiento de un crédito a los productores de películas que puede ascender hasta el 40 por 100 del presupuesto inicial de la cinta y cuya reversión ha de hacerse en condiciones muy benévolas para el beneficiario.

La institución de unos premios anuales, por un importe aproximado de dos millones de pesetas (algunos años han llegado a suponer algo más de tres millones y medio de pesetas) para las mejores películas de la temporada, y los guiones de más calidad destinados a la realización de futuras obras. También quedan previstas en la citada Orden unas becas para perfeccionamiento profesional en distintas especialidades de la industria.

Estos créditos, premios y becas se concederán a través del Sindicato Nacional del Espectáculo en su Grupo de Cinematografía.

Poco más tarde, con fecha 28 de octubre de 1941, el Ministerio de Industria y Comercio dispone que la importación de películas extranjeras se conceda exclusivamente a las entidades o personas de nacionalidad española que produjesen películas enteramente nacionales «de una categoría decorosa y de un coste no inferior a 750.000 pesetas».

Estas medidas protectoras se completan con la Orden de 10 de diciembre del mismo año de 1941, que pretendiendo «fomentar la producción cinematográfica en su doble aspecto de fuente de riqueza y de vehículo para la difusión de nuestra cultura», dispone que todos los cinematógrafos de España deberán dar, por lo menos, una semana completa de proyecciones de películas españolas por cada seis semanas de proyección de películas extranjeras, y con la ley de 19 de julio de 1944, que establece una clasificación arancelaria protectora de nuestra producción.

* * *

Con el conjunto de estas disposiciones ministeriales queda patente la preocupación del Estado por crear en España una vigorosa industria de películas. Los mejores auspicios se ofrecen entonces a la cinematografía nacional ; el campo se abona con todas las garantías para que fructifique el germen, ya sembrado, de una potente industria. Pero los años siguientes a esta ilusionada etapa inicial pusieron en evidencia la complejidad del problema cinematográfico. Ni la industria llega a crearse (a pesar de los esfuerzos del Estado), ni se consigue una producción cinematográfica que responda en calidad y cantidad a la importancia de las medidas puestas en juego para ello.

Con el dispositivo que hemos visto el Estado pretendía cubrir los puntos débiles que ofrece toda cinematografía en embrión y que vamos a mencionar sucesivamente :

Primero.—La falta de capital (privado o bancario) para financiar una actividad que, como la de fabricación de películas, presenta un riesgo tan elevado cuando no se cuenta con mercados (interior y exterior) que garanticen la amortización del producto.

Esta dificultad, casi asfixiante, de financiación, se pretende suplir oficialmente con el establecimiento del crédito sindical cinematográfico, que anticipando cantidades que alcanzan hasta el 40 por 100 del presupuesto preventivo de la cinta, con un mecanismo benévolo de devolución, como hemos dicho, facilitan al promotor cinematográfico una preciosa ayuda económica.

Segundo.—La dificultad de un mercado interior, absorbido casi totalmente por la producción extranjera, y la carencia de mercados extranjeros para nuestras películas, presupone que, en el mayor porcentaje de los casos, no podrá conseguirse la amortización más que de una parte del coste de las películas nacionales.

Esta deficiencia se cubre ampliamente con la concesión al productor español de los permisos de importación de películas extranjeras. Así la fortísima

(1) La mayor parte de los estudios de rodaje de películas se crean en los años inmediatamente anteriores a la Guerra de Liberación, pero su actividad se formaliza a partir de 1940. Los estudios Sevilla Films y Augustus Films se construyen en 1943 y 1946, y los estudios C.E.A. son ampliados considerablemente en 1943.

competencia del cine norteamericano se pone al servicio del cine nacional. El productor queda autorizado por la ley para negociar los permisos de importación, y con su venta a los distribuidores de cintas consigue importantes cantidades, que deben suponerle una amplia compensación al probable déficit comercial de las películas que produce.

Tercero.—Se favorece una mejor explotación de la película española en los cines del país con la orden de programación obligatoria de películas nacionales.

Cuarto.—Se estimula la creación de obras de calidad artística y técnica con la concesión de unos premios anuales que suponen importantes cantidades en metálico, y se alienta la incorporación de los escritores al cine al establecerse un concurso anual para premiar a los mejores guiones.

Con la protección aduanera y otras medidas no mencionadas anteriormente, como la concesión del título de «Interés nacional» a determinadas producciones excepcionales, se completa el dispositivo estatal que pretende sentar las bases de una industria cinematográfica que responda a la importancia del país que la mantiene.

En el transcurso del tiempo estas medidas de protección han sufrido importantes modificaciones de forma (así, se ha suprimido la entrega de los permisos de importación al productor, sustituyéndose este mecanismo —Orden de 16 de julio de 1952, conjunta de los Ministerios de Comercio y de Información— por la concesión de una subvención final, cuyo importe está en razón del coste de la cinta y de la clasificación que obtiene ante una Junta competente), pero subsiste el aparato protector en su línea general, transcurridos quince años de su implantación, sin que se haya disminuído en conjunto la importancia del beneficio que se dispensa al productor de cintas nacionales.

* * *

El Estado, por tanto, si ha examinado serenamente el panorama que ofrece la cinematografía española en 1955 y el balance de sus quince años de actuación, y persiste después de ello en conceder la protección en la forma y cuantía que lo viene haciendo hasta la fecha, es porque, una de dos:

O entiende que ha conseguido un objetivo (el de mantener, bien o mal, una producción determinada de cintas, desde luego, pero no el de crear una industria), y por ello persiste en la protección desarrollada en la forma vigente, sin pensar en revisarla;

O está convencido de la imposibilidad de crear una auténtica industria española de películas que domine en los mercados interior y exterior (sin profundizar en las razones) y se conforma, en consecuencia, con los medianos resultados que, en cantidad y calidad, repetimos, ofrece nuestra cinematografía actual.

* * *

Conviene, llegados a este punto, recurrir a las estadísticas para deducir la historia industrial de nuestra cinematografía.

La serie estadística de la producción de películas nacionales de largo metraje queda recogida en el cuadro que sigue:

Producción de películas nacionales de largo metraje

(Años 1940-1954)

AÑOS	TOTAL PELICULAS	Nacionales	Coproducciones	En blanco y negro	En color	AÑOS
Media 1940-44..	**38**	**38**	—	**38**	—	**Media 1940-44**
Media 1945-54..	**44**	**41**	—	**41**	**4**	**Media 1945-54**
1945	31	31	—	30	1	1945
1946	38	38	—	38	—	1946
1947	49	49	—	49	—	1947
1948	44	44	—	42	2	1948
1949	36	36	—	35	1	1949
1950	49	47	2	44	5	1950
1951	41	38	3	39	2	1951
1952	41	36	5	34	7	1952
1953	43	36	7	39	4	1953
1954	69	57	12	60	9	1954
	630	601	29	599	31	

El examen de este cuadro nos indica:

1.° Que la producción se ha mantenido, con ligeros altibajos, hasta el año 1954, en que experimenta un aumento estimable; si bien tal aumento se debe en buena parte al intenso empleo de la fórmula de coproducción, fórmula que se inicia en nuestro país durante el año 1950. (De las cifras referentes a coproducciones y películas en color hablaremos más adelante).

2.° Que la producción media en el período 1940-1954 ha sido de 42 películas anuales.

Esta cifra de 42 películas anuales, que, como máximo esfuerzo, consigue nuestra cinematografía, no responde a las posibilidades del mercado español (representado por 4.500 cinematógrafos de funcionamiento permanente, que absorben, o deben absorber —considerando un abastecimiento normal— de 250 a 350 películas anuales), ni responde tampoco

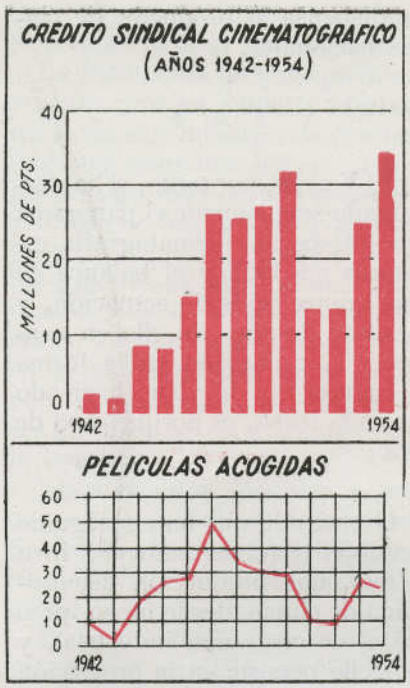
—y esto es lo más grave— a las exigencias cualitativas del público español. En tal caso, la nuestra es una aportación al mercado cinematográfico que puede considerarse insuficiente en todos los aspectos.

Si consideramos que Italia realiza, en promedio, unas 125 películas anuales; Francia, unas 105; Inglaterra, 75, y Alemania, 80, con tendencia en todos ellos, salvo en Italia, a un aumento de la producción en años sucesivos, llegaremos a la conclusión de que España es uno de los países europeos de producción cinematográfica más débil y de menor cotización internacional, a pesar de los beneficios y ayudas que el Estado ha dispuesto, constante y reiteradamente, en favor de la película española.

En términos económicos, y hablando en pura teoría, cada país debe producir, al menos, un número de películas que compense la balanza del comercio cinematográfico internacional. Debido a la escasa comercialidad de las cintas españolas en nuestros cines y a su ausencia de los mercados mundiales, el desequilibrio de nuestra balanza internacional de películas resulta verdaderamente agobiador.

* * *

Hemos aludido anteriormente al servicio de financiación que el



Estado viene prestando a la producción española mediante el establecimiento del llamado «crédito sindical». Las cifras que siguen reflejan la historia de este crédito: el total de pesetas concedidas anualmente y el promedio en pesetas que ha correspondido por película.

Los totales de cada columna nos facilitan estas cifras: El importe de los créditos concedidos en los trece años asciende a 238 millones de pesetas en números redondos, habiéndose repartido entre 320 películas.

Crédito sindical cinematográfico. (Años 1942-1954)

AÑOS	Importe del crédito concedido (Miles de pesetas)	Número de películas acogidas	Promedio de crédito por película (Miles de pesetas)
Media trienio 1942-44	**4.278**	**11**	**375**
Media decenio 1945-54	**22.523**	**29**	**864**
1945	8.607	28	307
1946	15.656	29	540
1947	26.751	52	514
1948	26.086	36	725
1949	27.577	32	862
1950	32.291	31	1.042
1951	13.905	12	1.159
1952	13.949	11	1.268
1953	25.444	29	877
1954	34.966	26	1.345

El número de películas acogidas a este crédito por temporada ha ido en aumento constante desde el año 1942 al 1947, en que se incluyeron en este importante beneficio el 97 por 100 de las cintas producidas en dicho año. A partir de entonces disminuye, por varias razones, el número de créditos, reduciéndose al 70 por 100 de las películas producidas. La cifra media por película, que en el año 1942 resultaba de 230.000 pesetas, ha experimentado una subida progresiva en el curso de los años siguientes (debido, en parte, al propio encarecimiento de la producción) hasta llegar a la cantidad de 1.344.000 pesetas de crédito por película para el año 1954.

* * *

En cuanto a los premios a películas y guiones, la cuantía de los concedidos desde su iniciación (años 1942 a 1954, ambos inclusive) asciende a 30.700.000 pesetas para películas de largo metraje (se premiaron en total 105 películas) y 1.572.000 para las de corto (90 películas premiadas).

* * *

En el aspecto económico de la producción española de películas nos queda por hablar de un punto importante: la coproducción.

La coproducción cinematográfica es aceptada internacionalmente como una fórmula industrial de gran interés, ya que supone un aumento en las posibilidades económicas de las Empresas de producción (de tan débil contextura en España). Se trata de realizar películas al unísono, por dos o más países, con las aportaciones económicas, técnicas y artísticas que se determinen en los acuerdos previos que a estos efectos deben establecerse entre las partes interesadas.

En líneas generales, las venta-

jas de orden económico y comercial de las coproducciones pueden enunciarse así:

a) Suponen una ayuda importante para la financiación, ya que se unen dos fuerzas económicas en una sola obra. Así, pueden afrontarse costes superiores que permitan la utilización de colaboraciones técnicas y artísticas de superior calidad.

b) Se disminuye el riesgo comercial al aumentarse las posibilidades de explotación de la cinta. La película adquiere un mayor valor internacional por incorporarse a ella técnicos y artistas cotizados en los mercados clientes de los países coproductores.

c) Se enriquecen las posibilidades técnicas y artísticas de la producción al hacerse la selección de colaboraciones sobre un doble censo profesional.

Este ventajoso sistema de coproducción cinematográfica se ha generalizado a un buen número de países y goza de una especial difusión en Europa Occidental, donde la afinidad económica y espiritual de los pueblos se ofrece en un grado superior.

El desarrollo estadístico de la coproducción de películas en Europa queda reflejado en la table que reproducimos a continuación:

Consultando los datos anteriores se observa un aumento progresivo en las coproducciones internacionales, intensificadas principalmente entre las cinematografías italiana y francesa, por haber sido los iniciadores del sistema, y en cuyos países se ha conseguido una mayor eficacia comercial y artística de esta variedad de producción de películas.

España, como vemos en la estadística, es uno de los países europeos que menos ha practicado el sistema de coproducción. Nuestra habitual resistencia a abandonar los sistemas tradicionales y la lentitud con que nos incorporamos a las nuevas fórmulas, por un lado, unido a nuestra escasa capacidad de reacción industrial y a la falta de una política oficial orientadora, por otro, han sido los factores determinantes de nuestra timidez ante la coproducción cinematográfica.

Aún podríamos hablar de otros aspectos de gran interés, como son el de la producción de películas en colores y adaptación de nuestra industria a las nuevas técnicas de pantallas panorámicas, «cinemascope», etc.; pero estos temas, por su gran influencia sobre el anémico desarrollo económico de la industria española de películas, deben tratarse con un detenimiento que no nos permite este trabajo de carácter general.

Quede, como resumen final, la seria advertencia de que debe revisarse todo el sistema de protección que se viene aplicando a nuestra cinematografía desde hace más de una docena de años, si es que aspiramos verdaderamente a conseguir una industria formal de producción de películas y no a mantener una endeble y dudosa organización de beneficiarios del dinero oficial.

PRODUCCION EUROPEA

	Años 1949 a 1952	1953	1954	Total
Coproducciones entre:				
Francia e Italia	50	37	37	124
Francia y Alemania	2	1	4	7
Italia y Alemania	2	—	1	3
ESPAÑA y Francia	5	3	6	14
ESPAÑA e Italia	1	1	3	5
ESPAÑA y Bélgica	1	—	—	1
ESPAÑA e Inglaterra	1	—	2	3
ESPAÑA y Portugal	—	1	—	1
ESPAÑA y Suiza	—	—	1	1
ESPAÑA y Alemania	—	1	—	1
Alemania y Austria	12	9	6	27
Alemania y Yugoslavia	—	1	2	3
Alemania y Bélgica	1	—	—	1
Francia, Italia y Alemania	—	—	1	1
Francia, Italia y ESPAÑA	1	—	—	1
Francia, Suiza y Alemania	1	—	—	1
Totales	77	54	63	194





LA "OPERACIÓN VIVIENDAS" DE LA ORGANIZACIÓN SINDICAL

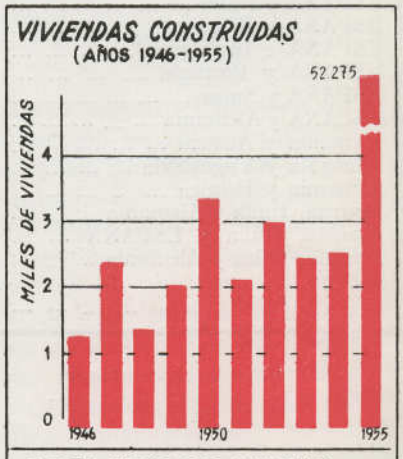
A. SANCHEZ

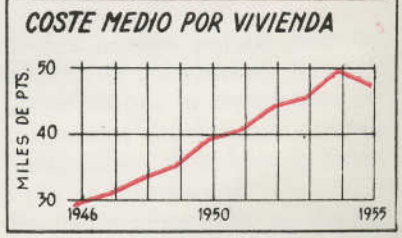
Jefe de Estadística en la Obra Sindical del Hogar

VIVIENDAS CONSTRUÍDAS POR LA OBRA SINDICAL DEL HOGAR

(Media 1942-45 y años 1946 a 1955)

AÑOS	VIVIENDAS CONSTRUÍDAS		COSTO DE CONSTRUCCIÓN		
	Por año	Serie acumulativa	TOTAL — (Millones de pesetas)	Promedio por vivienda — (Miles de pesetas)	Números índices
Promedio 1942-45..	2.922	2.922	82,65	28,3	100
1946.....	1.355	4.277	130,17	30,4	108
1947.....	2.455	6.732	215,31	32,0	113
1948.....	1.492	8.224	284,09	34,5	122
1949.....	2.138	10.362	375,85	36,3	128
1950.....	3.464	13.826	556,16	40,2	142
1951.....	2.217	16.043	673,24	41,9	148
1952.....	3.112	19.155	871,08	45,5	161
1953.....	2.582	21.737	1.013,20	46,6	165
1954.....	2.665	24.402	1.242,02	50,9	180
1955.....	52.275	76.677	3.738,95	48,9	172





Comienza sus actividades la Obra Sindical del Hogar y de Arquitectura en el año 1941, que se crea en el seno de la Delegación Nacional de Sindicatos, y su principal cometido que se le asigna es el de que a través del Instituto Nacional de la Vivienda y de la Vicesecretaría Nacional de Obras Sindicales desarrollar la función asistencial, que en orden a la resolución del problema de la vivienda en España se plantea dicha Delegación Nacional, con el fin de dotar a los trabajadores españoles de una vivienda sana, higiénica y confortable, cumpliendo así lo propuesto por el Fuero del Trabajo, disposición básica de los fundamentos en que se asienta el nuevo Estado.

Está considerada esta Obra Sindical como la principal entidad constructora del I.N.V., y única de la Organización Sindical Española, corriendo a su cargo todo lo referente a construcción de viviendas protegidas, así como toda clase de edificaciones que precisa dicha Organización Sindical para el cumplimiento y desarrollo de sus múltiples fines: sanitarios, educativos, de esparcimiento y recreo, de colonización, de formación profesional y artesana, administrativos, etc., y a los que, de otra manera, no tenían hasta ahora acceso los trabajadores.

Tanto en el aspecto de construcción de viviendas como en el de tales edificaciones, hablan elocuentemente los datos estadísticos que se consignan y los que figuran en las publicaciones que de ellos se han hecho anteriormente en los números de esta Revista.

Con respecto a la construcción de viviendas protegidas por la Obra, hemos necesariamente de señalar dos etapas en el desarrollo de tales actividades: una, que corresponde desde el año 1941 a 1953, inclusive, y otra, de 1954 en adelante. Con ser considerable y digno de elogio los resultados obtenidos en la primera etapa o período que señalamos, cabe afirmar sin duda de ningún género que la segunda etapa, que quedó iniciada el pasado año, superará en mucho tales resultados y que se camina de manera segura y decidida hacia la resolución total del problema de la vivienda en España, en el que jugará un papel principal dicha Obra.

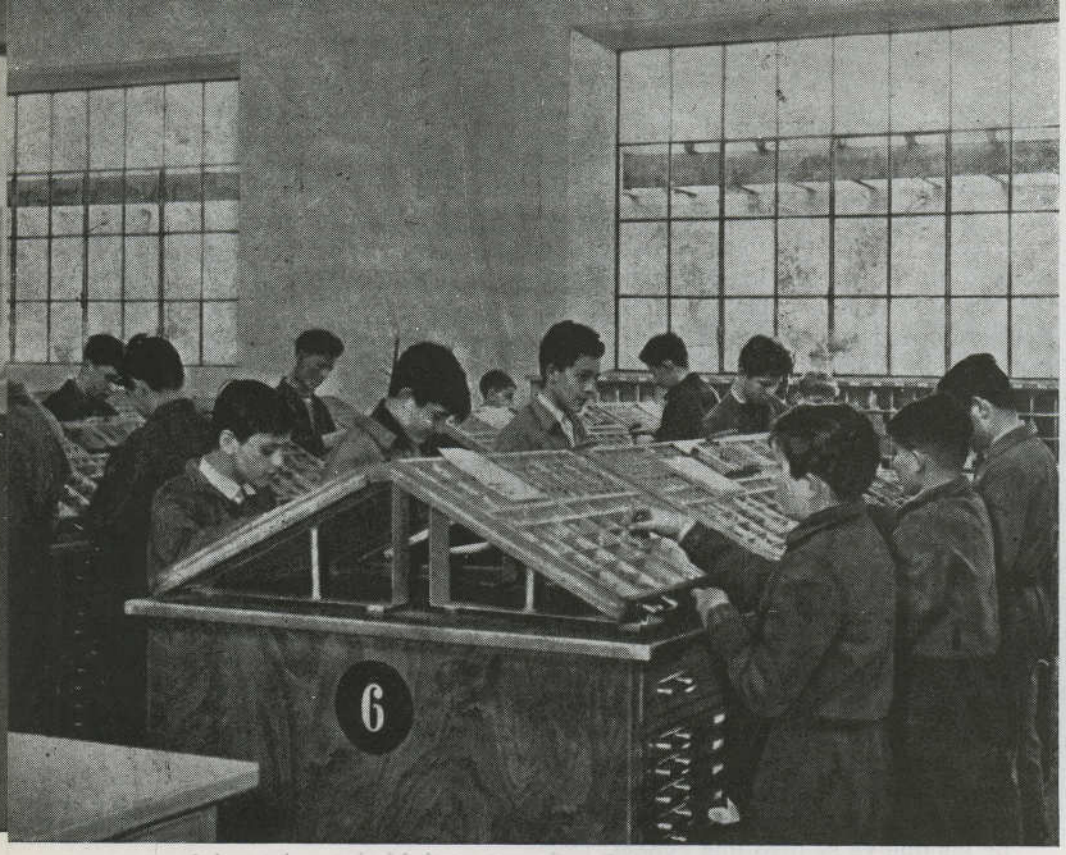
Se lleva a cabo tal función mediante el desarrollo y ejecución de los denominados Planes Sindicales anuales de construcción de viviendas, al amparo de cuanto en este orden señalan las disposiciones oficiales correspondientes, de las que ya se hizo una exposición y comentario en esta Revista.

Son de iniciativa de la Obra Sindical del Hogar la creación de dos conceptos o medios de indudable originalidad y eficacia: los «Grupos» y las «Cartillas de Ahorro para el Hogar». Los primeros se forman mediante conjuntos homogéneos de beneficiarios en razón a su profesión, categoría social, necesidades semejantes, etc. La «Cartilla de Ahorro» es una modalidad de las libretas que tiene establecida la Caja Postal de Ahorro; fué creada por Decreto de 1941 y está adscrita exclusivamente a la consecución de la vivienda. En esta Cartilla los futuros beneficiarios van depositando sus ahorros para ir formando poco a poco la suma que como aportación inicial han de entregar en el momento de recibir las llaves de su vivienda.

Para atender y cubrir las necesidades que impone la vida de toda colectividad humana, los grupos de viviendas cuentan, además de los servicios específicos que llevan las mismas, otros, tales como 729 locales comerciales, 177 talleres artesanos, dos escuelas de Formación Profesional, 13 iglesias y seis capillas, tres centros parroquiales, dos campos de deportes, dos frontones, 19 grupos escolares, un dispensario, seis casas sindicales, cuatro mercados, 18 hogares del productor, 198 huertos familiares y 6.660 anexos de labor (graneros, bodegas, cuadras, corrales, etc.).

De otra parte, y al objeto de dotar a las Obras Sindicales de los medios necesarios en cuanto a la construcción de edificios y locales precisos para el desarrollo de sus actividades asistenciales, construyó nuevos edificios o adaptó otros, esta del Hogar y de Arquitectura, y resumen de dicha labor son: 15 mercados de exposición y 30 talleres escuelas para la Obra de Artesanía: 26 sanatorios, 14 policlínicas y 25 consultorios propiedad de la D.N.S., aparte de otros numerosos locales alquilados con que cuenta la Obras Sindical «18 de Julio»; 99 centros de enseñanza profesional diseminados por toda España, que abarcan todas las especialidades, principalmente los oficios del metal, madera, construcción, electricidad y motores para la Obra «Formación Profesional»; 44 residencias (28 de mar y 16 de montaña), que en ellas pasan y disfrutan sus vacaciones anuales unos 30.000 productores, para la Obra «Educación y Descanso».

Esta Revista no admite ninguna clase de publicidad



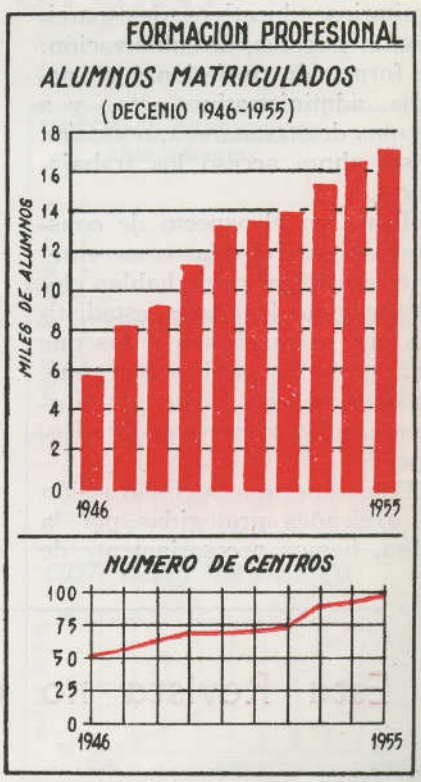
DEL PEON AL ESPECIALISTA

Diez años de formación profesional

B. CARO MARTIN
Jefe de Estadística en la Obra Sindical de Formación Profesional

CENTROS DE F. PROFESIONAL Y ALUMNOS MATRICULADOS DURANTE EL DECENIO 1946-1955

CURSOS	NUMERO de CENTROS	ALUMNOS MATRICULADOS		
		Total	C. Orientación	Especialidades
Media 1946-55	**74**	**12.569**	**4.449**	**8.120**
1945-46	52	5.918	2.358	3.560
1946-47	56	8.188	3.204	4.984
1947-48	64	9.254	3.503	5.751
1948-49	67	11.520	4.285	7.235
1949-50	69	13.563	5.068	8.495
1950-51	70	13.732	5.126	8.606
1951-52	75	14.092	4.937	9.155
1952-53	93	15.485	4.911	10.574
1953-54	95	16.491	5.418	11.073
1954-55	99	17.452	5.681	11.771



Uno de los grandes problemas con que se encontró el nuevo Estado al finalizar la Guerra de Liberación fué la falta de productores lo suficientemente especializados con los que poder emprender el resurgimiento económico de España. Mientras en las Oficinas de Colocación los ficheros estaban repletos de parados, gran número de ofertas de trabajo quedaban sin poderse cumplimentar por no existir productores con la suficiente capacidad para ocuparlas, no obstante lo incipiente de nuestra industria en aquellos momentos.

La Organización Sindical comprendió en seguida la gran trascendencia de este problema, y en el año 1941, a fin de contribuir de una forma eficaz a su resolución, creó la Obra Sindical de Formación Profesional, con la misión específica de promover la formación profesional de los productores.

No se ocultaba a la Organización Sindical lo difícil y costosa que sería la tarea que echaba sobre sus espaldas. Había que hacer un gran esfuerzo, aun sabiendo que sus frutos no serían inmediatos, sino a largo plazo. Pero entendió que, si queríamos incrementar de forma decisiva el rendimiento económico general de España, había que contar para ello con la necesaria mano de obra debidamente especializada, por lo que era imprescindible el tratar de formar a la juventud de tal forma que desde el último obrero hasta el jefe de empresa estén lo suficientemente capacitados, no sólo en las disciplinas correspondientes a su trabajo y técnica de su oficio o profesión, sino también dotarla de una completa formación (moral, cultural, etc.), para que pueda afrontar con garantía los problemas que indefectiblemente surgen en el transcurso de la vida.

Para atender a esta formación la Obra Sindical de Formación Profesional ha ido creando año a año nuevos Centros, concebidos con arreglo a las más modernas orientaciones. Estos Centros están dotados del material suficiente para que el aprendiz pueda asimilar las enseñanzas relativas a su oficio, así como también para poder llevar a cabo la formación total de los mismos, a que antes aludimos. Los alumnos, al comenzar sus estudios son observados mediante cursos de orientación y exámenes psicotécnicos, para ver el oficio por el que sienten mayor vocación y para el que presentan mayores aptitudes.

En los cuadros a los que acompaña este comentario, si bien por falta material de espacio no podemos recoger todas las actividades de los Centros que la Obra ha tenido en funcionamiento durante los últimos diez cursos, sí podemos ver en el primero de ellos el incremento que curso a curso han ido tomando.

En el segundo de los cuadros recogemos las medias de los aprendices matriculados en los cinco últimos cursos en cada una de las especialidades que se cursaron en los Centros. En el mismo cuadro podemos observar claramente, en la columna porcentajes, cómo está distribuído el número de alumnos en las referidas especialidades. Según los datos reflejados se ve que son los oficios industriales aquellos que acaparan los mayores porcentajes.

Figura a la cabeza de los mismos los oficios relativos a las industrias del metal (torneros, fresadores, soldadores, etc.), seguidos de los de la industria de la madera (carpinteros, ebanistas y tallistas, etc.) y de los de la industria de electricidad. En el resto de las especialidades destacan los de formación comercial y administrativa, y las enseñanzas femeninas (muñequería, telares, corte y confección, etc.).

La creación y sostenimiento de estos Centros ha supuesto la inversión de bastantes millones de pesetas, gasto que hasta fecha muy reciente ha sido afrontado únicamente con dinero que procedía de la cuota sindical. Dado lo reducido de este trabajo, no expondremos con detalle las inversiones efectuadas para este menester por la Organización Sindical; pero sí podemos dar unas cifras totales que nos indiquen la importancia de este desembolso. Las inversiones llevadas a cabo para edificios e instalaciones tienen un valor que sobrepasa los ciento sesenta millones de pesetas. En cuanto a los gastos de sostenimiento de dichos Centros en los diez últimos años, se ha elevado a más de trescientos cincuenta millones de pesetas.

Para terminar, diremos que en la actualidad la Obra de Formación Profesional tiene en período de construcción e instalación otros doce nuevos Centros, algunos de los cuales están próximos a ser inaugurados.

MEDIAS ANUALES DE ALUMNOS MATRICULADOS EN LOS CENTROS DE F. PROFESIONAL, POR ESPECIALIDADES, DURANTE EL DECENIO 1946-55

ESPECIALIDADES	ALUMNOS MATRICULADOS	
	Media anual	Porcentajes
Metal	2.733	26,39
Formación comercial y administrativa	1.563	15,09
Madera	1.190	11,49
Muñequería, telares, corte y confección	890	8,59
Electricidad y radio	726	7,01
Decoración	421	4,06
Construcción	378	3,65
Minería	330	3,19
Zapatería	328	3,17
Dibujo	325	3,14
Hostelería	304	2,93
Automovilismo	207	2,00
Artes gráficas	184	1,78
Canto y Danza	181	1,75
Peluquería	157	1,52
Camisería	155	1,51
Textil	99	0,96
Joyería y Relojería	89	0,86
Juguetería	49	0,47
Agrícola	46	0,44



DE LOS ENCAJES AL HIERRO FORJADO

LA REVALORIZACIÓN DE NUESTRA ARTESANÍA

L. HERRERO GARCIA
Jefe de Estadística en la Obra Sindical de Artesanía

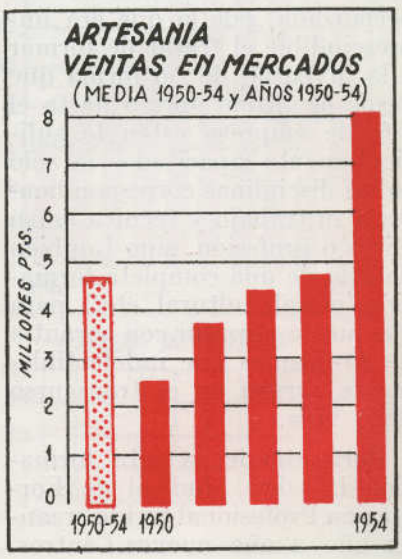
IMPORTE DE LAS VENTAS EFECTUADAS EN LOS MERCADOS DE ARTESANIA DURANTE EL QUINQUENIO 1950-54

AÑOS	Miles de pesetas
Media 1950-54	**4.759**
1950	2.613
1951	3.799
1952	4.486
1953	4.850
1954	8.048

MEDIAS ANUALES DE VENTAS EN LOS MERCADOS DE ARTESANÍA. (Años 1950-54)

MERCADOS	MEDIAS ANUALES *(Miles de pesetas)*
Central	1.604
Barcelona	847
Bilbao	568
Murcia	127
Palma	65
San Sebastián	261
Toledo	784
Valencia	237
Sevilla (1)	214
Badajoz (1)	173
Mercados exteriores (1)	941

(1) Sólo el año 1954.



ENCAJES y hierro forjado. He aquí los dos extremos de las labores realizadas por los maestros artesanos. Las que realizan manos femeninas y delicadas y las ejecutadas por brazos fuertes y toscos. Recorriendo así toda la gama de la variada Artesanía, se encuentran las obras comprendidas en las artes de la cerámica, cuero, orfebrería, juguetería, etc., y otras más, exponentes positivos de la fecundidad de los talleres artesanos españoles. Constituye nuestra Artesanía una muestra de luz y color, de ambiente, de espiritualidad, de costumbres centenarias y de un valor artístico que son la admiración del mundo entero. Esparcida por toda la geografía hispana, ofrece al público una variedad de obras que constituyen auténticas maravillas, llenas de sencillez, gracia y arte.

Toda esta población, que de ordinario se dedica a la producción artesana, ocupa un crecido número de españoles que se encuadran en la Organización Sindical a través de su Obra de Artesanía. Merced a la eficaz y constante protección que nuestro Movimiento viene dispensando al sector artesano, éste ocupa actualmente el lugar que le corresponde dentro de la economía española, y se habla, se discute y se comentan sus trabajos y obras. Es, y ha sido, preocupación constante del Estado la labor de orientar a la Artesanía y esparcer por el mundo entero sus productos, para admiración y deleite de quienes los desconocían.

El esplendoroso resurgir observado en la Artesanía española durante estos últimos diez años no ha sido, pues, una sorpresa. El Fuero del Trabajo dió ya la consigna de fomentar y proteger eficazmente a la Artesanía, y la política del Movimiento, por expreso deseo del Caudillo, ha prodigado sus desvelos en el estudio de los problemas relativos a este vasto sector laboral . Nuestros órganos rectores sabían que la Artesanía no había quedado destronada, empobrecida, por la acción destructora del liberalismo. Conocían que el artesano español guardaba todas las más viejas virtudes de un gran amor a su oficio, de una trasmisión legendaria de padres a hijos a través de generaciones y generaciones.

PRÉSTAMOS CONCEDIDOS A LOS ARTESANOS

AÑOS	Número de préstamos	Importe total *(Miles de pesetas)*
Media 1943-47	**45**	**393,6**
Media 1950-54	**37**	**366,4**
1943.....	3	32
1944.....	33	278,5
1945.....	52	598
1946.....	55	407
1947.....	84	652,4
1948.....	68	794,5
1949.....	42	598,7
1950.....	72	610,6
1951.....	20	181,8
1952.....	23	249,4
1953.....	37	412,2
1954.....	31	378

Gracias a la acción protectora y asistencial que la Organización Sindical, a través de la Obra de Artesanía, viene dispensando al sector artesano, y a medida que transcurren los años, se observa un gran incremento, traducido en la formación de nuevos talleres y en el robustecimiento de los que ya existían, hasta alcanzar hoy una plena producción y encontrarse la Artesanía española en condiciones de extender, en cantidad y calidad, sus productos, por el mundo entero. Prueba incontrovertible de este resurgimiento y su repercusión en nuestro comercio exterior, reflejada en más de 200 licencias semanales de exportación que actualmente expide el Ministerio de Comercio. Hoy, más que nunca, el mercado mundial y el turismo internacional buscan anhelantes nuestros productos artesanos, no sólo por su belleza castiza, simple y típicamente española, evocadora de nuestro bellísimo solar patrio, sino, también, por sus ventajosos precios y su acusado valor artístico.

Durante estos últimos años la Artesanía española ha participado en un gran número de exposiciones y certámenes internacionales, celebrados en Alemania, Inglaterra, Estados Unidos, Panamá, Italia, Suiza, etc. En estos países ha sido el pabellón español visitado y admirado por centenares de miles de personas, como lo demuestra el hecho de llegar comerciantes extranjeros a España perfectamente documentados sobre los productos de nuestra Artesanía.

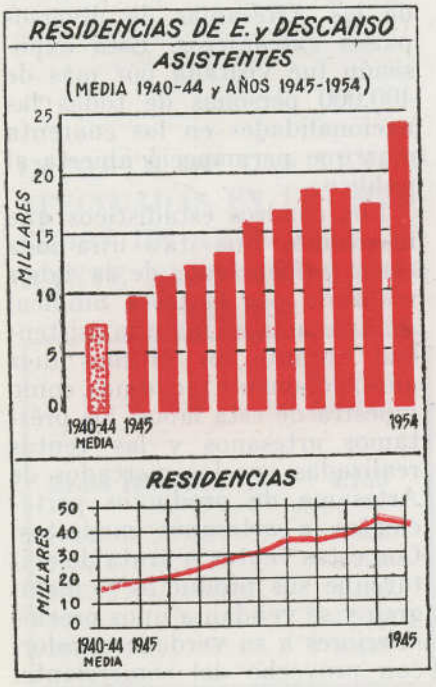
En el orden nacional se ha seguido incrementando la constitución de nuevos mercados de Artesanía, tales como los de Salamanca, Sevilla, Santa Cruz y Badajoz, así como la celebración de numerosas exposiciones comarcales y provinciales, que culminaron en la magnífica Exposición Internacional de Artesanía, celebrada en Madrid en la primavera de 1953, y en la cual se expusieron más de 20.000 obras procedentes de todas las provincias españolas, así como una selectísima representación de las Artesanías de diversos países extranjeros. Esta exposición fué visitada por más de 400.000 personas de todas las nacionalidades en los cuarenta días que permaneció abierta al público.

Los cuadros estadísticos que insertamos nos dan una idea clara y fehaciente de la labor realizada por la Obra Sindical de Artesanía en materia asistencial durante los últimos diez años. Solamente incluímos, como muestra de esta labor, los préstamos artesanos y las ventas realizadas por los mercados de Artesanía de productos pertecientes a artesanos modestos. Con estas ventas se trata de evitar que sus productos se malogren y se vendan a unos precios inferiores a su verdadero valor, con provecho del comerciante.



EL VERANEO YA NO ES MONOPOLIO DE LOS RICOS

L. CASADO ESCUDERO
Estadístico Sindical



Durante el decenio 1945-1954 han veraneado en las Residencias de Educación y Descanso 156.600 productores.

Esta obra Sindical cuenta en la actualidad con 42 Residencias, 29 de playa y 13 de montaña, que suman una capacidad de 4.741 camas.

La necesidad del descanso laboral está reconocida y respaldada por la legislación vigente. La revolución nacional-sindicalista proyectó en el Fuero del Trabajo que el Estado crearía las instituciones necesarias para el mejor cumplimiento de este fin. La Obra Sindical de Educación y Descanso, a través de sus residencias, cumple este fin.

Al llegar la época veraniega se planteaba en el seno de las familias una serie de problemas económicos motivado por el veraneo, que en la generalidad de los casos no es sólo conveniente, sino necesario para la salud. El cabeza de familia se veía agobiado por este problema, que embargaba la economía familiar durante varios meses. Cuando el veraneo era considerado como un lujo se ironizaban estos apuros en la Prensa.

Pero en la actualidad el veraneo se ha generalizado extraordinariamente y el productor español no se queda rezagado en este aspecto, merced a las residencias que Educación y Descanso ha montado en los sitios más adecuados de nuestra Patria y aun en el extranjero ((Playa del Sol, en Portugal), por ejemplo. En estas residencias han pasado hasta la fecha sus vacaciones 220.000 trabajadores.

PROBLEMA ECONOMICO

En los lugares en que Educación y Descanso posee residencias y en condiciones similares (comida sana y abundante, aguas corrientes en todas las habitaciones e incluso lujo) el coste medio de la estancia gira alrededor de 100 pesetas por persona y día; descontando de esta cantidad el 35 por 100 de beneficio industrial y las 10 pesetas que abona cada veraneante, quedan 55 pesetas, que abona la Organización Sindical para dicho fin. Sólo en el año 1954 se invirtieron por este concepto unos 20 millones de pesetas. Ahora bien, las instalaciones que en la actualidad posee la Obra, capaces de albergar a 5.000 personas a la vez, resultan totalmente insuficientes para atender la creciente demanda de peticiones. Para ello habría que multiplicar por diez la cantidad antes citada de inversiones, con lo que éstas se elevarían hasta 200 millones de pesetas, más un desembolso inicial bastante superior para la construcción de los edificios capaces de albergar a todos los aspirantes.

El problema que se le plantea a la Organización Sindical, y concretamente a Educación y Descanso, no puede resolverse con los medios económicos puestos a su alcance. No obstante, el número de residencias y la capacidad de las mismas ha ido en constante aumento, como puede observarse en las correspondientes series, siendo de destacar que las 42 residencias del año 1954 son todas ellas propiedad de la Organización Sindical, mientras que en 1940 sólo poseía dos. Ultimamente han funcionado por primera vez las residencias de Arguis (Huesca) y Aguadulce (Almería) y figuran en construcción la de El Escorial (Madrid) y la Ciudad Residencial de Tarragona, en cuyos hoteles unifamiliares podrán veranear más de mil productores a la vez, teniendo en común los servicios administrativos, de comedor, de esparcimiento, etc.

En torno a la residencia de Perlora (Asturias) existe el proyecto de construir la segunda Ciudad Residencial, con características que la diferenciarán de las residencias ya construídas. Organizados los servicios comunes centralizados en dicha Ciudad Residencial, cada uno de los hoteles que habrán de constituirla serán propiedad del organismo que los construya, los cuales únicamente podrán dedicarlos a tal fin, en beneficio de sus empleados. Así, los Sindicatos, Gremios, Cofradías y Empresas propietarios de los mismos tendrán reservadas dichas plazas para sus empleados y obreros.

Esta solución aliviaría los presupuestos de construcción de nuevas residencias por la Obra, permitiendo ampliarlas a un ritmo mayor, y las entidades poseedoras de los hotelitos dispondrían con menores desembolsos de residencias para sus productores. Cuando los medios del Sindicato o Empresa lo permitan podrían construir también dichos *chalets* en otras ciudades residenciales, beneficiando a sus empleados con la variedad de sitios de veraneo, no existentes en el caso de una sola residencia propia de mayor capacidad.

En cuanto al productor asistente su problema económico está resuelto en la mayoría de los casos y puede, incluso, ahorrar durante su veraneo, ya que por 300 pesetas un matrimonio pasa quince días de descanso en cualquiera de las residencias de la Organización Sindical.

ASISTENTES SEGUN PROCEDENCIA GEOGRAFICA Y SU ENCUADRAMIENTO SINDICAL

La elección de emplazamiento de las nuevas residencias la efectúa el mismo interesado, ya que son sus peticiones de plaza las que señalan estos lugares.

La asistencia a las residencias no es proporcional a la población, pues en cada provincia varía el deseo, la necesidad y la posibilidad del veraneo. Anotemos que en las grandes aglomeraciones urbanas es mayor este deseo que en las pequeñas; se ansía más el veraneo en las provincias interiores que en las litorales; se prefieren las residencias situadas en playa a las de montaña, aquellas próximas en que el viaje y molestias del traslado

es menor, los lugares alejados del domicilio habitual para conocer otras regiones, etc. Estos motivos apuntados obran en sentido contrapuesto en algunos casos, y así se prefiere la montaña, por el pequeño recorrido a realizar por los asistentes. Estas causas mencionadas hacen que las provincias de Madrid, Zaragoza, Barcelona, Valencia y Vizcaya sean las que más asistenes han enviado. Concretamente Madrid ha cubierto las plazas cuyos porcentajes se mencionan, influídas fuertemente por ser el lugar en que se centralizan las plazas sobrantes.

Entre cinco agrupaciones sindicales han cubierto sus productores el 61 por 100 de los asistentes, según se señala a continuación, y que no es proporcional al número de productores que cada una de ellas encuadra, por idénticos motivos que los apuntados respecto a la clasificación provincial.

SINDICATOS QUE MAS ASISTENTES ENVIARON

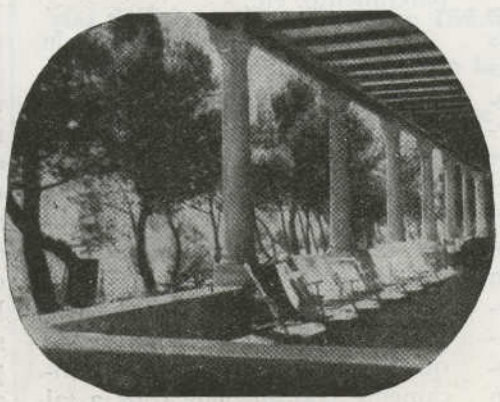
SINDICATOS	Porcentaje medio
Activ. Diversas	24
Metal	10
Textil	12
Transportes	8
Hermandades	7

CENSO DE RESIDENCIAS DE "EDUCACIÓN Y DESCANSO" Y ASITENTES A LAS MISMAS

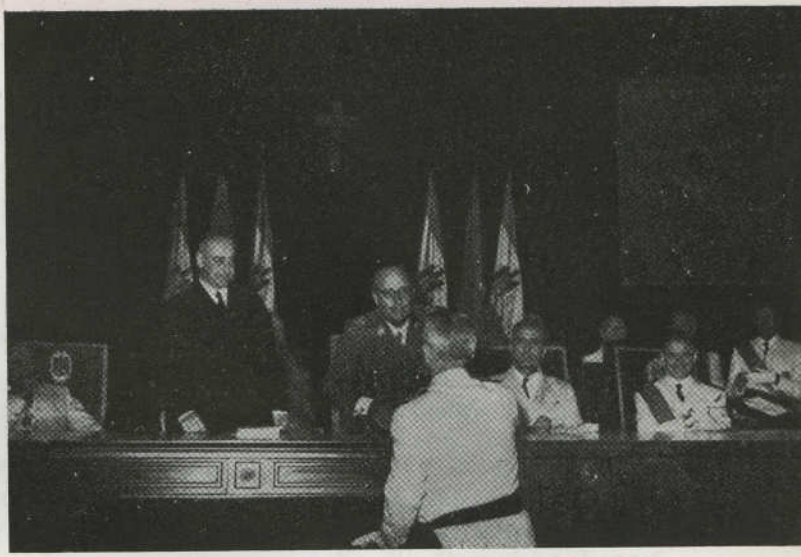
AÑOS	NÚMERO DE RESIDENCIAS			Número de asistentes
	Total	Playa	Montaña	
Media 1945-54	**32**	—	—	**15.660**
1940	14	—	—	3.565
1941	15	—	—	5.501
1942	15	—	—	8.409
1943	19	—	—	9.010
1944	22	—	—	10.745
1945	20	—	—	9.597
1946	22	—	—	11.350
1947	25	—	—	12.267
1948	29	20	9	13.213
1949	31	22	9	15.606
1950	36	25	11	16.696
1951	36	24	12	18.435
1952	38	25	13	18.460
1953	44	28	16	17.162
1954	42	29	13	23.815

NÚMERO DE PLAZAS POR TURNO (CAMAS) EN LAS RESIDENCIAS DE "EDUCACIÓN Y DESCANSO"

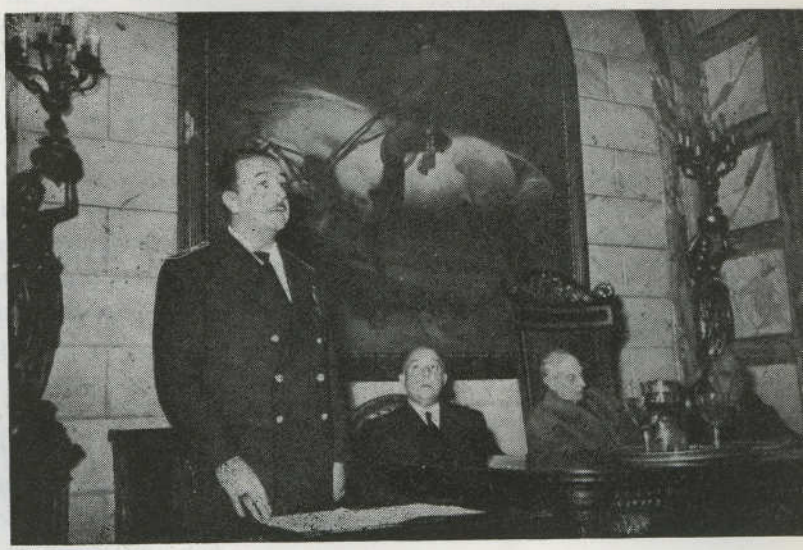
AÑOS	TOTAL	Masculinas	Femeninas	Familiares	Empresas
1948	2.289	1.169	730	280	110
1949	2.345	1.169	731	280	165
1950	2.714	1.439	830	280	165
1951	3.023	1.553	940	380	150
1952	3.201	1.383	1.093	555	170
1953	4.013	1.116	1.157	1.570	170
1954	4.741	919	1.778	1.924	120



NOTICIARIO



Su Excelencia el Jefe del Estado, con los ministros de Agricultura y Educación Nacional, en el solemne acto de la entrega de premios a los ganadores del concurso convocado con motivo de la conmemoración del Centenario de las Carreras Agronómicas. Uno de los primeros premios, de 30.000 pesetas, le ha sido otorgado a nuestro director, don Rafael Romero Montero.



También con motivo de la conmemoración del Centenario de las Carreras Agronómicas ha tenido lugar, en el salón de actos del Excmo. Ayuntamiento de Valencia, un ciclo de conferencias, una de las cuales fué pronunciada por nuestro director don Rafael Romero Montero, que disertó sobre el tema «El servicio de extensión agrícola y su repercusión en el campo español.»



Organizadas por la Hermandad de San Isidoro, del Cuerpo Técnico de Estadísticos Sindicales, ha tenido lugar en la Casa Sindical un ciclo de conferencias, que bajo el lema «Por un mundo mejor» ha pronunciado el ilustrísimo señor don José Toledo Abril, director espiritual de dicha Hermandad y juez auditor del Tribunal Eclesiástico de Madrid.

BIBLIOGRAFIA

PRINCIPALES PUBLICACIONES NUMÉRICAS PERIÓDICAS QUE SE EDITAN EN ESPAÑA

R. DEL VALLE FERNÁNDEZ
Graduado en la Escuela de Estadística

EN toda investigación o estudio, siempre se ha procurado el documentarse bien sobre la materia objeto del trabajo; es decir, se buscaron las buenas fuentes en donde beber los conocimientos más precisos y detallados. La base de todo buen estudio estuvo fundamentada en la bibliografía.

El panorama ha cambiado. A tiempos nuevos, fórmulas nuevas. No basta hoy en día con tener una selecta bibliografía, entendiendo por tal el poseer los libros de los hombres más doctos en la materia. En lenguaje matemático podríamos decir que es condición necesaria, pero no suficiente. La condición necesaria y suficiente para poder hoy investigar es la de poseer una buena bibliografía y una gran documentación estadística. Esto se demuestra no por supuestos más o menos ciertos, sino por las frecuentes consultas que en los centros dedicados a la Estadística se reciben en demanda de datos.

Por otra parte, la bibliografía nos muestra el camino que el autor sigue por su libre interpretación, y habrá asuntos que puedan enfocarse desde tantos puntos de vista como autores sean. Mientras que los números tienen la ventaja de estar desprovistos del subjetivismo de apreciación, cosa natural y muy humana.

Sea, pues, este índice de anuarios, memorias y estadísticas, un adelanto del fichero que necesariamente deben de poseer los organismos encargados de asesorar estadísticamente a la nación.

ANUARIOS DE CARÁCTER GENERAL

ANUARIO ESTADÍSTICO DE ESPAÑA. *Publicado por el Instituto Nacional de Estadística, en dos ediciones, corriente y manual. (Ferraz, 41.)*

Es la obra más completa y detallada de cuantas con números describen las actividades de la vida nacional a través de las series de tiempo. Experimenta paulatinos aumentos de información en los números sucesivos.

CENSO DE POBLACIÓN DE ESPAÑA. *Publicado cada diez años por el Instituto Nacional de Estadística.*

La parte general describe cada Ayuntamiento de España por su población de hecho y derecho, así como la referencia a la población de todos los censos del siglo actual.

El resto se dedica a diversas clasificaciones por sexos, edades, estados, profesiones y fecundidad.

DICCIONARIO COROGRÁFICO. *Publicación del Instituto Nacional de Estadística referida a 1940.*

Contiene todas las actividades de población de España, con su categoría, distancia en kilómetros a la capital, extensión, municipio a que pertenece, partido judicial, diócesis, comunicación por correo y telégrafo y poblaciones de hecho y derecho.

REVISTA SINDICAL DE ESTADÍSTICA. *Publicación trimestral del Servicio Sindical de Estadística. (Desengaño, número 9, 4.º).*

Contiene, en amenos artículos, una información amplia de los principales aspectos de la vida nacional, así como también, pero en menor escala, facetas sociales y asistenciales de la Organización Sindical española.

BOLETÍN DE ESTADÍSTICA. *Publicación mensual del Instituto Nacional de Estadística.*

Describe numéricamente las variaciones mensuales de todas las actividades de la vida nacional en los mismos aspectos que el Anuario.

TRABAJOS DE ESTADÍSTICA. *Publicación trimestral del Consejo Superior de Investigaciones Científicas. (Serrano, 113.)*

Los trabajos estadísticos que presenta son de tipo investigador y teórico. Con ellos se divulga y mantiene al día las orientaciones trazadas por los países más avanzados en esta ciencia.

LA RENTA NACIONAL. *Publicado por el Consejo de Economía Nacional en 1945. Anexos anuales.*

Describe el tomo primero los métodos empleados para la estimación de la Renta Nacional y material estadístico que ha dispuesto.

ESTADÍSTICA DE EMISIONES DE CAPITAL. *Publicada por el I. N. E. para el año 1954.*

Se describe el número, importe e intereses de las emisiones de capital realizadas, por la clase de actividad de la entidad emisora y provincias, según que sean de renta fija y variable.

ANUARIOS DE PROVINCIAS Y AYUNTAMIENTOS

BOLETINES DE ESTADÍSTICA *de diversas municipalidades. (Madrid, Granada, Burgos, Bilbao, Palma de Mallorca, Barcelona.) Publicados por los Ayuntamientos respectivos.*

Contienen unas descripciones numéricas de sus diferentes actividades.

RESEÑAS ESTADÍSTICAS PROVINCIALES. *(Alava, Albacete, Badajoz, Baleares, Castellón, Ciudad Real, Córdoba, Coruña (La), Cuenca, Gerona, Guipúzcoa, Huelva, León, Logroño, Lugo, Murcia, Navarra, Palencia, Salamanca, Santander, Santa Cruz de Tenerife, Segovia, Sevilla, Tarragona, Teruel, Toledo, Valladolid, Vizcaya y Zamora.) Publicadas por el Instituto Nacional de Estadística y realizadas por las Delegaciones Provinciales del mismo, con periodicidad decenal.*

Contienen, aproximadamente, iguales capítulos y descripciones numéricas que el Anuario Estadístico de España, sólo que referidos a la provincia de que se trate. Describen todas las facetas de diversas índoles desarrolladas en la provincia.

ESTUDIOS Y ESTADÍSTICAS DE LA VIDA LOCAL. *Publicado en varios tomos por el Instituto de Estudios de Administración Local. (García Morato, número 7.)*

Es una obra dedicada a lo que su título indica en los más variados aspectos, entre los que se pueden contar origen, habitantes, estructura de los núcleos, servicios, higiene, beneficencia, cultura, producciones, presupuestos y contribuciones. Desglosados por Ayuntamientos.

AÑUARIOS SOBRE ESPECIALIDADES

ANUARIO ESTADÍSTICO DE LAS PRODUCCIONES AGRÍCOLAS. *Publicado por el Servicio de Estadística del Ministerio de Agricultura.*

Expresa las superficies de secano y regadío, con sus producciones medias, y precios de los principales productos agrícolas por provincias y regiones.

ESTADÍSTICA FORESTAL DE ESPAÑA. *Publicado por el Servicio de Estadística del Ministerio de Agricultura.*

Determina el número de montes y sus superficies, producción por cortas y aprovechamiento de productos derivados, valoración y producciones para comercio exterior.

INDUSTRIAS DERIVADAS DE LA PESCA. *Publicado en 1953 por el Instituto Nacional de Estadística.*

Contiene datos referentes a: Fábricas y personal de las industrias pesquera, conservas, salazones, etc., y otros productos; harinas y aceites. Clasificaciones nacionales y provinciales.

ESTADÍSTICA MINERA Y METALÚRGICA DE ESPAÑA. *Publicada por el Consejo de Minería anualmente.*

Describe, por productos y provincias, los minerales y combustibles explotados en el país, personal, maquinaria, valor y peso de las obtenciones.

ESTADÍSTICA GENERAL DE CONSUMO DE CARBONES POR LAS DISTINTAS INDUSTRIAS Y DISTRIBUCIÓN POR ALMACENISTAS. *Anuario editado por la Comisión para la Distribución del Carbón, del Ministerio de Industria. (C. Alcalá, número 54. Madrid.)*

Describe, por industrias consumidoras, las clases y cantidades de carbón, tanto de procedencia nacional como extranjera, así como los carbones suministrados por los almacenistas por los mismos conceptos.

ESTADÍSTICA DE LA INDUSTRIA TEXTIL. *Publicada por el Instituto Nacional de Estadística en 1954.*

La industria textil española está clasificada por fibras; y dentro de éstas, el personal empleado, capacidad de producción, maquinaria y potencia instalada. Esto, en términos generales; pero para cada ciclo de producción, dentro de una misma fibra, también se describen las diversas máquinas y antigüedad en su función. Todas las clasificaciones, por provincias.

ESTADÍSTICA DE LA INDUSTRIA DE ABASTECIMIENTO DE AGUA EN ESPAÑA. *Publicada anualmente por el Sindicato Nacional de Agua, Gas y Electricidad.*

Comprende los datos correspondientes a la cantidad de agua distribuída, número de abonados, tarifa, consumo de materiales y energía.

ESTADÍSTICA COMPARATIVA DE LA INDUSTRIA DEL GAS. *Años 1952-53 y 54. Publicada por el Servicio Sindical de Estadística en el Sindicato Nacional de Agua, Gas y Electricidad.*

Especifica las diversas clases de combustibles utilizados, con su análisis y precios; personal de las empresas; consumo de materiales y energía; clases, características, producción y distribución del gas; contadores, abonados y tarifas; trabajos y salarios, subproductos, valoración y necesidades de materias drimas y valoración de los propuctos obtenidos.

DATOS ESTADÍSTICOS TÉCNICOS DE LAS CENTRALES ELÉCTRICAS ESPAÑOLAS. *Publicación anual del Servicio Sindical de Estadística en el Sindicato Nacional de Agua, Gas y Electricidad.*

La energía eléctrica producida, intercambiada, distribuída, consumida y usos a que se destina, es descrita por centrales hidráulicas y térmicas en kilovoltios, amperios y fechas de instalación.

MOVIMIENTO NATURAL DE LA POBLACIÓN DE ESPAÑA. *Publicado anualmente por el Instituto Nacional de Estadística.*

Abarca clasificaciones de nacimientos, matrimonios y defunciones. Los primeros, por sexos, legitimidad, residencia paterna, abortos y edad de los padres. Los segundos, por edad y estado de los cónyuges y meses de celebración. Las terceras, por edades, meses y estado civil.

LISTA OFICIAL DE BUQUES DE ESPAÑA. *Editada anualmente por la Subsecretaría de la Marina Mercante.*

Comprende las flotas de guerra, pesca, carga y pasaje; los armadores, servicios de puerto y navegación, construcciones navales y diversas clasificaciones estadísticas.

MEMORIA ANUAL DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA RENFE. *Editada por la RENFE.*

En diversos capítulos se describen las explotaciones (servicios realizados, adquisiciones, personal y actividades sociales), resultados económicos y financieros, establecimiento, instala-

ción y equipo, reconstrucción y mejoras, explotaciones forestales, transportes por carretera y exacciones.

MEMORIA DE LOS SERVICIOS DE TELECOMUNICACIÓN DE ESPAÑA. *Publicada anualmente por la Dirección General de Correos y Telecomunicación.*

Desarrolla capítulos sobre personal, estadística de servicios, material e instalaciones, resultados financieros, análisis comparativos de personal y tráfico, relaciones internacionales y concesiones.

CENSO DE SOCIEDADES Y EMPRESAS. *Publicado por el Instituto Nacional de Estadística en 1951.*

Es un censo por provincias de entidades jurídicamente constituídas y clasificadas, además de por su naturaleza jurídica, por su capital social.

MEMORIA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA CONTRIBUCIÓN DE USOS Y CONSUMOS. *Publicada por la misma anualmente.*

Refleja la recaudación, comparada con el ejercicio anterior, de los diversos impuestos integrantes de Usos y Consumos, por productos y provincias.

ESTADÍSTICA DE LOS SERVICIOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CONTRIBUCIÓN SOBRE LA RENTA. *Publicada anualmente por dicha Dirección.*

Resúmenes estadísticos provinciales sobre los diferentes conceptos y cuantía del mencionado impuesto.

CENSO DE EDIFICIOS Y VIVIENDAS. *Publicación del Instituto Nacional de Estadística referida a 1950.*

Obtenido mediante una muestra del 10 por 100, contiene los edificios, viviendas y locales, clasificados por años, de la construcción, ocupación, habitaciones, servicios, tipos de alquiler, profesión del cabeza de familia y actividades a que se destinan los locales.

ESTADÍSTICA DE LA ENSEÑANZA EN ESPAÑA. *Publicación del Instituto Nacional de Estadística, por cursos escolares.*

Se clasifican los centros, profesores y alumnos, según las diversas enseñanzas: primera, media, universitaria, profesional y técnica, religiosa, militar, artística y varias. También por los exámenes y certificados expedidos, pruebas de suficiencia, actividades culturales, becas y premios.

CENSO DE LA GANADERÍA ESPAÑOLA. *Publicado por el Servicio de Estadística del Ministerio de Agricultura en 1953.*

Las especies de ganado se censan por sus clases y provincias de origen. Se comparan los censos de 1948 con el de 1950. Finalmente, se detalla el peso vivo del ganado, por especies y tantos por ciento del mismo por provincias.

ANUARIO DE LA DELEGACIÓN NACIONAL DE DEPORTES. *Publicado por la misma.*

Contiene todas las actividades deportivas desarrolladas durante el año por las Federaciones respectivas, así como el cultivo deportivo en el seno del Movimiento y los premios establecidos.

ESTADÍSTICA DEL COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA. *Publicado por la Dirección General de Aduanas.*

Clasificadas todas las mercancías en sus grupos correspondientes, por arancel y clave, se dan las cantidades y valores de su importación y exportación.

PRECIOS AL POR MAYOR Y NÚMEROS ÍNDICES. *Publicados en dos tomos, de 1913 a 1948, por el Instituto Nacional de Estadística.*

Describe los precios mensuales de diferentes productos básicos, debidamente agrupados, para después sacar los índices de grupo y generales, con base en 1913 y 1940.

NÚMEROS INDICES AGRÍCOLAS. *Publicados por el Instituto Nacional de Investigaciones Agronómicas desde el año 1952.*

Con base de comparación referida a 1951, se describen los índices de artículos básicos agropecuarios según las cantidades percibidas por los agricultores en su variación mensual y once destacadas provincias, así como los precios percibidos y pagados por el agricultor respecto de los abonos, maquinarias y jornales.

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO. *Publicados por el Ministerio de Hacienda.*

Están dedicados a describir los presupuestos que se invierten en la Administración Pública, con el detalle de todos los departamentos y capítulos de desarrollo en el ejercicio económico correspondiente.

* * *

Existen memorias y balances anuales de casi todos los organismos del Estado, así como también de las diversas Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de cada provincia y entidades de la Banca oficial y privada. También las Juntas y Consejos Provinciales de Ordenación Económica Social han realizado estudios numéricos de indudable valor informativo. Su consulta puede ser muy valiosa si el asunto a tratar entra en la esfera de estos organismos.

RUBRICAS

(Viene de lo pág. 5)

tensidad y extensión de la materia sobre la que se trabaja: el sentido estadístico habrá de ser en la intuición como en la crítica, también muy valioso, pero secundario con respecto a aquél. Por ello el cimiento de una estadística descriptiva descansará en la categoría real de sus *rúbricas*, reproduciéndose en nuestros días la vigencia del aforismo de Derecho, que—en relación con la etimología de la palabra, nacida por ser únicamente los epígrafes de los Directorios y Ordinarios los que estaban escritos en rojo— se oyó durante siglos en todas las Universidades, como admonición dirigida a los canonistas: «*Lege rubrum si vis intelligere nigrum.*»

Así hemos de encarecer hoy a los estadísticos dar la preferencia de su esfuerzo a lograr, ante todo, «rigor de rubro». Su obra no tendrá frutos de bendición, si no se han hecho preceder y acompañar de los modernos rubriquistas, cuya formación está aún aquí casi por iniciar... Forjémoslos sin demora, entre los médicos para la estadística sanitaria, entre los letrados para la criminalista, y, análogamente en las demás ramas de la cultura del siglo XX, como floreció y tomó nombre la profesión de rubriquista en aquella coyuntura propia de las ciencias eclesiásticas en los siglos XV y XVI—precisamente del Probabilismo y del Probabiliorismo—, que nos ha legado tratadistas españoles del renombre, entre los eruditos, de SOLA, FERRERES y ANTOÑANA.

La época neoclásica formó ingenieros porque antes hizo matemáticos; si la de la física nuclear sabe criar rubriquistas, podrá haber hecho estadísticos que acaben con el continuo agravio de arte maleable e inseguro que se hace en nuestros medios sociales a la estadística..., cuando ella es hasta hoy, entre todas las Ciencias, la única que sabe precisar lo que ignora .

La «Automación» en la Estadística

(Viene de la pág. 9)

mano. Pueden realizar los trabajos a enorme velocidad, pero sólo lo hacen si su programa lo ha concebido y especificado el hombre.

Es cierto, desde luego, que las máquinas realizan muchas operaciones más eficaz y rápidamente que cualquiera de nosotros. Ejemplo de ello es nuestro sistema nervioso, el cual, una vez que nuestro cerebro ha inducido y planeado una determinada acción envía una señal a uno de nuestros sentidos. Pero nuestro sistema nervioso es muy lento, porque un impulso nervioso va del cerebro a la espina dorsal y después, por ejemplo, a los dedos, a una velocidad de unos pocos metros por segundo. En cambio, una señal electrónica viaja a 300.000 kilómetros por segundo, y es precisamente esta reacción nerviosa tan lenta, con relación a la electrónica, la que hay que sustituir, pero el primer trabajo de inducción y planteamiento de una determinada acción, está totalmente fuera de la capacidad de cualquier máquina que se haya inventado o se pueda inventar.

En este progreso de «automación» muchos trabajadores pueden verse desplazados por las máquinas, pero por cada trabajo que se pierda se abrirán una docena de trabajos distintos, más interesantes y mejor pagados.

En ningún sitio es más evidente que en las oficinas, la falacia del paro por causa de la «automación». Prueba de ello es que el número de empleados ha aumentado en un 60 por 100 en los últimos diez años, y solamente, a pesar de estos adelantos, se puede considerar como mecanizado un 6 por 100 de los trabajos de oficina.

La «automación» significará más tiempo libre, mayor riqueza y una nueva dignidad del productor. El minero que trabaja en lo profundo de la galería, el que trabaja en los altos hornos y todos aquellos que actualmente sirven a una cadena de montaje, podrán traspasar los peligros y el tedio de su trabajo a las máquinas electrónicas de auto-control. De esta manera, liberado el productor, podrá encontrar mayor felicidad y posibilidad de cultura en la vida.

Es indudable que esta «automación» ha de representar los mismos beneficios en su aplicación a la simplificación de los trabajos contables, y, por tanto, la misma repercusión ha de tener en la vida futura del empleado.

La información estadística de la Organización Sindical es pública y gratuita

NUESTRA MAYOR FUENTE DE DIVISAS: LA NARANJA

(Viene de la pág. 33)

de pensarse seriamente en adoptar las necesarias medidas para sostener nuestros mercados exteriores de agrios, e, incluso, incrementarlos. Ello ha de lograrse mediante el mejoramiento de la calidad y la intensificación de la propaganda. Las actuales condiciones de este mercado mundial exigen, además de ese obligado mejoramiento de la calidad, adecuada presentación y seriedad comercial. En cuanto a la propaganda a través del Comité de Liaison hemos establecido un acuerdo con los principales países citrícolas del Mediterráneo para realizar una campaña de propaganda en Inglaterra y Alemania; campaña que debería también extenderse, por lo que respecta a nuestro comercio exterior naranjero, a otros países, como Francia, Bélgica y Suecia.

Factor muy importante en el desenvolvimiento de este comercio exterior es la regulación de sus envíos. Hay que evitar los embarques masivos, que desvalorizan el precio. Ello requiere el establecimiento de la necesaria cadena de almacenes frigoríficos que garanticen la conservación, en las debidas condiciones, de los necesarios «stocks».

Por otro lado, independientemente de nuestras tradicionales exportaciones de agrios, ha de procurarse también intensificar su consumo en el mercado interior, tanto directamente como para su destino a la industrialización. En este último aspecto se precisa una mayor producción de nuestras plantas de derivados, las cuales deberán absorber los excedentes de la exportación y del consumo interior.

BAJO CONSUMO DE CALZADO DE CUERO

(Viene de la pág. 70)

del rendimiento normal del personal ocupado y ello se debe a las razones antes apuntadas.

La racionalización y organización científica del trabajo en la industria de calzados —una de las que más se presta para la aplicación de estos sistemas— ha sido y sigue siendo casi desconocida entre estos industriales, apegados a sus sistemas rutinarios, que hacen más complicada y costosa la producción. En sentido favorable hay que mencionar el esfuerzo del Centro de Productividad de la Industria de Calzado de Mallorca, que con su magnífica labor trata de atraer e interesar a los fabricantes mallorquines en estos interesantes problemas.

La maquinaria de calzados es antiquísima, de escaso rendimiento, y su empleo en los momentos presentes resulta antieconómico, hasta el punto de que la industria manual clandestina puede competir con éxito con industrias llamadas mecánicas, pero que sus bajos rendimientos no permiten absorber el margen con que cuentan las clandestinas por sus fraudes al Tesoro y organismos de Previsión.

Factor esencialísimo es la falta de un capital fijo por parte de estas industrias, que, con máquinas y local alquilados y primeras materias compradas a crédito, mantienen una situación artificiosa, que tan pronto como las dificultades de la competencia surgen de forma violenta se ven obligadas al cierre de sus fábricas. España necesita una industria de calzado fuerte, consolidada y con responsabilidad ante el mercado, y ello sólo se conseguirá equipando debidamente a estas industrias, rompiendo con el retraimiento del capital en este tipo de inversiones.

TRABAJOS DE ESTADÍSTICA

Revista publicada por el Instituto de Investigaciones Estadísticas del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

(Volumen VI. Cuaderno III)

SUMARIO

L. A. SANTALÓ: Sobre la distribución de los tamaños de corpúsculos contenidos en un cuerpo conocida la distribución de sus proyecciones.

LASSALA: El método del Simplex aplicado al problema de transporte de Hitchkock.

P. ZOROA: Un problema de mínimo planteado en Arquitectura.

NOTAS

A. DÍAZ UNGRÍA, A. CAMACHO y S. RÍOS: Análisis discriminante de dos muestras de indios venezolanos.

E. BLANCO: Los problemas de la inspección de medidas.

J. ROMANÍ: Teoría de colas aplicada a un problema de producción industrial.

P. ZOROA: El análisis operacional en la propaganda.

CRONICA

BIBLIOGRAFIA

CUESTIONES Y EJERCICIOS

Para todo lo referente a trabajos, intercambios y suscripciones, escribir al profesor Sixto Ríos, Instituto de Investigaciones Estadísticas del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Serrano, 123, Madrid. La Revista se compone de tres cuadernos al año (unas 350 páginas) y el precio de suscripción es de 100 pesetas para España y cuatro dólares U.S.A. para el extranjero.

Publicaciones del Servicio Sindical de Estadística

ANUARIOS

ANUARIO DEL ESPECTACULO
ANUARIO DE LA INDUSTRIA QUIMICA ESPAÑOLA
ANUARIO CINEMATOGRAFICO HISPANO-AMERICANO
DATOS ESTADISTICOS TECNICOS DE LAS CENTRALES ELECTRICAS ESPAÑOLAS
ESTADISTICA COMPARATIVA DE LA INDUSTRIA DEL GAS
ANUARIO DEL CINE ESPAÑOL (1955-56).

MONOGRAFIAS

FLOTA MERCANTE ESPAÑOLA
PRODUCCION Y COMERCIO DEL VINO
LA HOSTELERIA EN ESPAÑA
EL CARBURO DE CALCIO EN ESPAÑA
LA PIEL VACUNA EN ESPAÑA
EL PARO OBRERO EN JAEN
LA INDUSTRIA RESINERA ESPAÑOLA
LOS CINEMATOGRAFOS ESPAÑOLES

ESTUDIOS

LA DISTRIBUCION DE GUMBEL EN LA PREVISION DE CAUDALES (*Análisis estadístico de las aportaciones del río Tajo en Bolarque*).
LA POBLACION Y EL PROBLEMA DE LA VIVIENDA EN LA CAPITAL DE HUELVA
ROTACION DE CULTIVOS EN LA PROVINCIA DE VALENCIA

CONFERENCIAS

PROGRESOS RECIENTES EN LA TEORIA Y APLICACIONES DE LA ESTADISTICA (*Ilmo. Sr. D. Sixto Ríos*).
ORGANIZACION ESTADISTICA.—ESTRUCTURA DE LOS SERVICIOS DE ESTADISTICA EN ESPAÑA Y OTROS PAISES (*Ilmo. Sr. D. José Ros Jimeno*).
CIMIENTO ESTADISTICO EN EL REINO SINDICAL (*Excmo. Sr. D. José Antonio de Artigas*).
MAQUINAS ESTADISTICAS (*Cursillo de Mecanización de Trabajos Estadísticos. 1954*).

PUBLICACIONES PERIODICAS

REVISTA SINDICAL DE ESTADISTICA (*trimestral*).

EN IMPRENTA:

HOSTELERIA, TURISMO Y ESTADISTICA
PRODUCCION Y COMERCIO DE LA PIEL



Precio: 20 pesetas

Imp. Samarán.-Mallorca, 4.-Madrid

SERVICIO NACIONAL DE INFORMACION Y PUBLICACIONES SINDICALES

Laboral 3

DELEGACION PROVINCIAL DE SINDICATOS

VIZCAYA

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL

Ponencia: VIVIENDAS

Ponentes:
D. JOSE ANTONIO ARANA GONDRA
D. LUIS LORENZO BLANC

Bilbao, 1956

VIVIENDAS

Como en el resto de España, el problema de la vivienda es grave en esta provincia de Vizcaya. Reconociendo que el Estado ha hecho una gran labor y un amplio esfuerzo económico para conseguir la reducción paulatina del déficit nacional de viviendas a través del Instituto Nacional de la Vivienda, la Obra Sindical del Hogar, el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional, la Junta Nacional del Paro, en cuyo esfuerzo destaca el Plan Nacional de la Vivienda a cargo del primero de los Organismos citados, con una ordenación y amplitud de medios hasta ahora desconocidos en España, plan que ha sido inicialmente un éxito puesto que el número de solicitudes para la construcción de viviendas de renta limitada, tanto del grupo primero como del segundo, acogiéndose a los beneficios establecidos por la ley de 15 de julio de 1954 y reglamento de 24 de junio de 1955, ha superado en amplio porcentaje el cupo de viviendas asignado a cada provincia; pero es lo cierto que el problema está en pie a causa del crecimiento demográfico y, más aún, del movimiento de emigración de Sur a Norte, así como a una anterior escasez de construcción, de la que fué retrayéndose la libre iniciativa privada al considerar poco rentable la inversión.

Puesto en marcha el Plan Nacional de la Vivienda, obligadas a construirlas de «renta limitada», las empresas de las provincias de mayor importancia industrial, entre ellas Vizcaya con plantillas fijas superiores a cincuenta trabajadores, así como las empresas de nueva instalación, e iniciada también por el Instituto Nacional de la Vivienda la construcción de viviendas de «tipo social», el esfuerzo económico que incrementado va a seguir realizando el Estado y que también va a exigir a esas empresas (más de trescientas en esta provincia), bien merece que este Consejo Económico Sindical procure prestar su colaboración exponiendo aquellas cuestiones que, a su entender, puedan ayudar a la mejor y más rápida solución de la escasez de viviendas.

Se trata ciertamente de construirlas en grandes cantidades con toda urgencia, porque la solución del grave déficit de viviendas no admite espera; pero el problema tiene facetas económicas, técnicas y sociales, urbanísticas y, en resumen, humanas, que es necesario analizar separadamente con el intento en cada caso concreto de hallar el mejor camino para el encauzamiento más eficaz.

Hemos de considerar, por tanto, los siguientes problemas:

Inmigración.
Ahorro de tiempo.
Costo.
Escasez de materiales.
Escasez de mano de obra especializada.
Terrenos.
Urbanismo.
Sistemas de construcción.
Unificación de esfuerzos.

Esta ponencia propone las siguiente soluciones:

I.—INDUSTRIALIZACION DE OTRAS PROVINCIAS

Necesidad de que se intensifique la industrialización de aquellas otras provincias españolas que por padecer paro estacionario son origen de movimiento emigratorio hacia la de Vizcaya.

Tal industrialización disminuiría paulatinamente esa inmigración hasta establecer el equilibrio necesario para que el problema de habitación en esta provincia no continuase agravándose día a día, a pesar del trato de privilegio que en construcción de «viviendas protegidas» le ha concedido el Gobierno. Esa industrialización es indudable que habría de tener como base el estudio y aprobación de un plan nacional.

II.—AHORRO DE TIEMPO, COSTO Y MATERIALES

Estimamos que puede conseguirse inicialmente con las siguientes medidas:

Tipificación no integral de las viviendas considerando para ello las diferencias climatológicas, las disponibilidades de terrenos, la psicología de los futuros usuarios y viviendas. Esto podía conseguirse con la acertada elección de un número de tipos de viviendas que, adaptándose lo mejor posible a las condiciones de la comarca o región y a las distintas características de los futuros beneficiarios, se puedan repetir el mayor número de veces posible sin caer en la monotonía ni en la uniformidad. Indudablemente esa normalización nacerá de modo fundamental de todos los elementos que integran una construcción (forjados, carpintería, fontanería, elementos hidráulicos y cerámicos, instalación eléctrica, etc., etc.), cuya fabricación y colocación en serie produciría también precios más bajos, sin detrimento de la calidad.

Así, como ejemplo de la eficacia que pudiera tener la normalización que se propone, podemos citar el resultado que habría de obtenerse si se fijase los anchos de crujía, tipificación que habría de llevar a la posibilidad de preparación de armaduras en talleres dedicados a esta especialidad, descargando de las obras todo el trabajo que no represente montaje o colocación de elementos, aparte del ahorro de materiales por no haber necesidad de romper elementos que pudieran ser múltiplos de las dimensiones fijadas. En cuanto a la tipificación general de elementos consta a esta ponencia que la Organización Bedaux a hacer un ensayo en un grupo de viviendas de la empresa «Cementos de Lemona», S. A.

III.—NUEVOS ELEMENTOS Y SISTEMAS CONSTRUCTIVOS

No es desconocido que algunos países extranjeros se encuentran muy avanzados sobre este particular en relación con España. Estos países son de dos tipos: Los americanos, que cuentan con elementos técnicos y económicos suficientes para emplear sistemas admirables pero que no son de aplicación dentro de nuestra economía, o, al menos, no se ha realizado en España un estudio completo de su posible aplicación.

Los europeos, países destruídos por la guerra que han tenido que llevar a cabo un vasto y urgente plan de

reconstrucción en el que emplean sistemas gran parte de los cuales pueden ser utilizados por nosotros. Claro está que no ocurre esto en todos los casos ya que uno de los problemas que han tenido ciertos países europeos ha sido el del aprovechamiento de escombros y restos de edificios derribados en cantidades masivas por los bombardeos aéreos. En cambio puede ser de gran utilidad la aplicación inteligente de algunos sistemas que a título de ejemplo citamos a continuación:

Escoria espumada de horno alto.—Son muchos los cientos de miles de toneladas de este residuo de fabricación de hierro que anualmente se arrojan a escombreras o al mar. El tratamiento de dichas escorias, según patente inglesa, permite utilizarlas como árido en los bloques de construcción de viviendas. Este sistema se emplea en grande escala en Austria, Alemania e Inglaterra y se está utilizando cada vez más en EE. UU. y Canadá. El árido permite la construcción de hormigón con una densidad aproximadamente la mitad de la corriente. La resistencia indicada a la construcción de que se trate y con muy buenas condiciones como aislante térmico sonoro y de la humedad.

Encofrados especiales.—Intimamente relacionado con el aprovechamiento de escorias se encuentra el sistema de encofrado Bittner o Binobau.

El empleo conjunto de la escoria de horno alto con el encofrado Bittner permite un gran ahorro de tiempo, de cemento y de hierro, así como economías en el costo de la construcción y en mano de obra especializada. Existe un grupo que está gestionando la concesión de la patente de los sistemas anteriores. Este mismo grupo está efectuando estudios para la construción de suelos según sistemas que probablemente proporcionarán todas las ventajas señaladas. Digna de estudiar seriamente es la técnica sueca y noruega de fabricación de bloques cuya producción es un tanto costosa y que exije factorías de alguna importancia; pero el producto obtenido es realmente magnífico y puede ser serrado, taladrado, clavado, etc., etc., aunque como antes decimos, debería estudiarse perfectamente la posibilidad de aplicación del mismo, ya que si se contase con una cifra de consumo suficiente, el sistema podría ser de aplicación en España por presentar ventajas de interés.

En cuanto al sistema de construcción, es necesario que todos los productos estén plenamente adaptados a los materiales tipificados.

IV.—ESCASEZ DE MANO DE OBRA ESPECIALIZADA

Hemos afirmado la existencia de una grave escasez de la mano de obra especializada y creemos que su solución se encuentra en manos de la Delegación Nacional de Sindicatos y sus Provinciales, con la realización de cursillos intensivos de formación profesional acelerada sobre los cuales, la citada Delegación Nacional, ya ha comenzado a tomar sus medidas.

Otra cuestión digna de estudio es el escaso y deficiente rendimiento de la mano de obra, tanto de la especializada como de la no cualificada. No podemos afirmar si el mal está en los sistemas y elementos de trabajo, de contratación laboral o de forma de retribución, lo cierto es que el rendimiento de la mano de obra viene disminuyendo cons-

Nº 00473

tantemente y cuando a ésta se le regula el trabajo por tarea o destajo, con el consiguiente aumento de salarios, el rendimiento crece, pero con grave perjuicio para la calidad.

La aplicación de los encofrados especiales y alguno de los detalles antes citados, reduciría en gran proporción la mano de obra especializada necesaria.

V.—TERRENOS

En cuanto a terrenos y urbanismo, esta ponencia entiende que el desarrollo de la ley de 12 de mayo de 1956, sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, conseguirá resolver, íntegramente aplicada, los problemas sobre estos dos puntos de vital interés.

VI.—UNIFICACION DE ESFUERZOS

Entramos finalmente en la cuestión que consideramos vital para resolver el problema de la vivienda: La unificación de esfuerzos.

Varios han sido los organismos oficiales que, como al principio de esta ponencia decimos, han trabajado con la misma finalidad de paliar en lo posible la escasez de habitaciones existente en España. Entre ellos destaca, por su eficacia, el Instituto Nacional de la Vivienda con la colaboración de la Obra Sindical del Hogar y Arquitectura; el primero ha sabido iniciar un «Plan Nacional» de gran envergadura pidiendo con el mejor sentido la colaboración de la Dirección General de Arquitectura y la Jefatura Nacional de Urbanismo. Como prueba de confianza, el Gobierno Español ha puesto en manos del Instituto Nacional de la Vivienda, medios económicos y técnicos necesarios para su mejor éxito. Y aun así, creemos que lo hecho no es suficiente, pues la gravedad y amplitud del problema necesita para su solución de una mayor unidad y superior amplitud de medios de toda índole, motivo éste que lleva a esta ponencia a proponer que se solicite:

1.º—Que el ejemplo de lo hecho en otros países se cree el Ministerio de la Vivienda, integrando en él a cuanto se refiera a construcción y urbanismo.

2.º—Que por el Instituto Nacional de Industria se preste una colaboración directa a la finalidad que se persigue para que, en el caso de fallar total o parcialmente la iniciativa privada se instalen o utilicen las factorías necesarias para la fabricación de aquellos elementos de cuya tipificación se habla en esta ponencia.

3.º—Que por los Ministerios de Industria y Comercio se preste la máxima colaboración, importación de medios necesarios para que por el de la Vivienda pueda llegarse a la realización de un plan nacional que enjugue en el más breve número de años posible el déficit existente en España, peticiones todas estas que hacemos por estimar que la escasez de viviendas capaces, económicas y con buenas condiciones de habitabilidad es de los más graves, sino el que más, entre los que tiene planteados nuestra nación.

Bilbao, junio de 1956.