



# Sobre algunos palabras de un

D. JOSÉ BARRERAS PUENTE

## EL HOMBRE Y SU OBRA

Aunque la conocida ascendencia pesquera del apellido, sitúa a Pepe Barreras Puente en una línea vocacional específica, hemos de comenzar reconociendo que no le era necesario este antecedente, para tener por derecho propio una personalidad destacada en nuestro sector económico.

Un buen día, hace poco más de diez años, y con pocos más del doble a las espaldas, abandonó el rincón nativo de la Puebla del Caramiñal, para regir en Cádiz los negocios pesqueros de su casa. Todo lo demás, para quienes han seguido de cerca la evolución del gran puerto pesquero andaluz, no ha podido pasar inadvertido.

Barreras Puente fué, durante una larga etapa, presidente de la Asociación de Armadores de Buques de Pesca de Cádiz. Una etapa fecunda en realizaciones, en la cual se ha logrado dar al organismo gremial una organización completa, como auxiliar inmediato de la flota.

El milagro de la cooperación debidamente estructurada permitió asumir las funciones de vendedor único de la pesca, posibilitando al industrial para disponer al día de sus saldos y simplificar la administración de los buques; permitió adquirir todas las fábricas suministradoras de hielo y las cámaras frigoríficas, para pocos años después elaborar el proyecto de la nueva factoría de frío industrial que ahora comienza a levantarse en la dársena pesquera; permitió arribar a las importaciones y suministros de carbón a la flota, a la adquisición del dique flotante para reparaciones, etc.

La obra ha sido acometida con el brío y la eficacia que se pone en las empresas propias, especialmente cuando un temperamento joven y noblemente ambicioso las empuja. No ha sido sólo el de Barreras Puente, pues se vió secundado por colaboradores fervorosos y decididos; pero la suya ha sido la mano conductora, su espíritu el que hizo posible la conjunción de las voluntades dispersas, la aglutinación indispensable para llevar a buen fin los empeños colectivos.

Al lado de esto, la Asociación se ha convertido en el hogar de los armadores, llegados casi todos de otros puertos españoles y necesitados de una sólida asistencia gremial. En aquella casa, que también bajo el mandato de Pepe Barreras Puente quedó insta-

lada con la amplitud y el decoro dignos de su importancia, las dificultades cotidianas eran resueltas con diligencia.

No ha faltado, desde luego, la contrapartida de sabores. Como todas las tareas innovadoras y emancipadoras, la de dotar a la flota pesquera de Cádiz de los servicios de aprovisionamiento y gestión necesarios, no podía dejar de provocar resistencias y de inspirar alguna vez la injusticia. Pero cuando los hombres se proponen con reciedumbre el cumplimiento de una misión, los obstáculos y las asechanzas no son apenas más que estímulos para persistir en el empeño o para acrecentar ante los demás el personal prestigio.

Como en ocasiones análogas, traemos a estas páginas hoy la opinión del señor Barreras Puente, acerca de los problemas que preocupan a la industria en los momentos actuales. Devuelto temporalmente a la región natal, nos ha sido posible obtener del ex-presidente de la Asociación de Armadores de Buques de Pesca de Cádiz, algunas respuestas sobrias, pero certeras, en torno a las preguntas en que nuestro propósito de exploración se ha condensado.

## EL EXCESO DE FLOTA

Tema obligado, que nuestro entrevistado vive. Apenas insinuamos la conversación en torno a la desproporción entre la producción y el consumo, sus palabras la acusan en términos concretos:

—Los precios a que se vende el pescado en España, cuando la flota de altura puede trabajar con la muy relativa normalidad que es posible alcanzar hoy, demuestran mejor que otro argumento, la necesidad de contener el irreflexivo incremento de la construcción de buques. El fenómeno se acentuará a medida que los suministros se normalicen, pero sin esperar a que este objetivo se alcance, y aun puede tardar bastante, es indudable que por lo menos el treinta por ciento de las embarcaciones de altura, constituye el exceso perturbador que impedirá estabilizar los precios, si no se adoptan medidas limitativas de otro orden, o no se abren horizontes comerciales nuevos a la exportación.

Las últimas exploraciones en los caladeros de La Rochelle y Grande Sole revelan una abundancia de pesca excepcional, aunque explicable por la forzada veda de la guerra. Bastará que este ritmo de producción se mantenga, para que no sea posible levantar los precios a límites remuneradores, si no se acompañan a él las exigencias del consumo, y si, hasta que esto se logre, no se cohibe al menos la incontenida aportación de nuevas unidades innecesarias.

—¿Y en relación a la flota de bajura?

—El problema es aun más grave acaso. Las especies de ambas flotas, volcadas en los mismos mercados, se perjudican recíprocamente en cuanto a sus precios, envileciéndolos. Sería necesario reservar

# temas vivos,

## Armador de Altura

principalmente la sardina para conserva y salazón, procurando reconquistar los mercados exteriores perdidos.

Dada la escasez de hojalata, no es fácil que esta reconquista se opere.

—¿Puede afectar el problema a la flota de gran altura?

—Por el momento, el exceso de buques no se registra en relación a la flota bacaladera, ni aun se acusará cuando se terminen las construcciones autorizadas, si se tiene en cuenta el volumen de la importación de pescado seco anterior a la guerra nacional. No obstante, las circunstancias han cambiado notoriamente, pues la necesidad de colocar la superproducción merluquera, y las propiedades excelentes de este gadido, conducirán a que una gran parte se destine al secado y la salazón. Es preciso, por tanto, prevenir mientras es tiempo, los desfavorables efectos a que podría conducir el día de mañana en el mercado español la competencia entre el bacalao seco y la merluza salada.

### EL PESQUERO DE MAYOR RENDIMIENTO

Volviendo a la industria de altura, la conversación se orienta hacia la mejora de los tipos de buques pesqueros. Es indudable que, en los tiempos difíciles que seguramente no tardarán en llegar, si la desvalorización del pescado fresco no se contiene, algún tipo de naves ofrecerá más ventajas industriales que otro.

—Los que están demostrando mayor superioridad para el trabajo—a juicio de nuestro entrevistado—son los motopesqueros de 250/275 toneladas métricas de desplazamiento, con 10-11 millas de velocidad. Hay actualmente en explotación en España unos veinte, y un buen número de ellos está a punto de ponerse en explotación. Por ahora los resultados son satisfactorios, pero es de suponer que lo sean más cuando las circunstancias externas e internas de la explotación, sean generalmente desfavorables, y los precios de los combustibles líquidos regresen a un punto prudencial.

Las ventajas del uso de los combustibles líquidos, se acrecienta en estos momentos a causa de la escasez, carestía y deplorable calidad de la hulla nacional destinada a pesqueros; pero no debe olvidarse que los precios del gas-oil y el fuel-oil son aun exageradísimos. Este inconveniente, y la poca abundancia que hasta ahora hubo de ambos combustibles, viene frenando la transformación de los sistemas de propulsión a carbón por el de los quemadores de fuel.

Ahora bien, no hay ya razón para que este problema mantenga su agudización actual. Al desaparecer la carestía de los seguros de guerra, las materias primas importadas por mar deben reflejar en sus cotizaciones la baja, sobre todo si esas cotizaciones son oficiales, y se trata de elementos indispensables pa-

ra que la economía del país no experimente estancamientos perjudiciales.

### LOS PRECIOS DE COMBUSTIBLES LIQUIDOS

—La adopción de precios más asequibles—añade—, es en realidad un problema de Gobierno, en el que sin duda hay más factores a tener en cuenta que los apreciables desde fuera, y a primera vista. De cualquier modo, como se trata de una carga agobiante, debe tenerse en cuenta que España no puede dislanciarse de los precios internacionales, y que el Monopolio de Petróleos se ha constituido con determinados fines, cuya desvirtuación sólo pueden justificar motivos circunstanciales mientras realmente graviten sobre nuestra realidad económica.

Ese es el régimen de precios a que, en esta materia, debemos aspirar los consumidores, y hay que esperar comprensión para las razones en que este criterio se inspira.

### ¿Y EL CARBÓN?

—El problema está ampliamente estudiado. Todos conocemos sus causas y sus relativos remedios, así como las dificultades prácticas que estos encuentran. De cualquier modo, al posibilitar el final de la guerra las importaciones, e incrementarse, como es de esperar, la de los combustibles líquidos, la angustia actual remitirá bastante. Debemos pensar que se han vivido ya los momentos peores, y que, sólo dando a los consumidores buen combustible y a precios razonables, las cosas podrán entrar en su verdadero cauce.

También es posible que, cuando a esto se llegue, la mayor parte de los barcos hayan adoptado el combustible líquido, que normalmente debe ofrecer ventajas bien conocidas sobre la hulla. He ahí una razón que aconseja acelerar la normalización de los suministros de carbón a pesqueros, ya que a la producción carbonera asturiana—única cuenca donde abunda las clases con suficiente porcentaje de volátiles y limitación de cenizas, que determinan la clasificación de los llamados carbones de vapor, aptos para pesqueros—, le ha interesado siempre no perder un cliente tan importante como es la flota de altura.

### ORGANIZACION DE SERVICIOS AUXILIARES

El diálogo se concentra ahora en torno a problemas internos de la industria. La autoridad del interrogado en la materia de organización colectiva de suministros, nos incita a obtener algunas declaraciones sobre este interesante tema:

—Con más lentitud de la que fuera deseable, los

armadores conscientes se van dando cuenta de que solo hay un camino eficaz, para montar su industria sobre una base sólida: controlar los servicios y suministros de la flota, colocándolos en manos de organizaciones que sean complemento de las empresas que realizan la extracción de la pesca. Si la experiencia con que hasta ahora contamos demuestra las ventajas de este sistema, y la eficacia de la defensa que proporciona contra la anarquía comercial, cuando las circunstancias sean menos holgadas se advertirá que esas ventajas se acrecientan. Aun tardaremos en hacer comprender a todos esta verdad, porque el individualismo y la indisciplina sugestionan y atraen; pero los ejemplos de Cádiz, de Pasajes, de Vigo..., con sus organizaciones cooperativas puras o comerciales, permiten abrigar esperanzas. En la venta del pescado en las lonjas, los suministros de carbón y hielo, las compras colectivas de efectos y pertrechos, etc. tienen esas entidades interesantes fines a cumplir, y es de esperar que cada puerto, dentro de sus posibilidades, vaya montando tan indispensables instrumentos de buena administración.

Al lado de esto, se deja sentir la necesidad de una organización central, que acometa los servicios extra-portuarios, y estudie soluciones generales a los problemas que se vayan planteando, como ahora el de la exportación, asumiendo las funciones de gestión y defensa necesarias de los intereses de los puertos.

Para todo esto, sólo tres cosas resultan indispensables: Unión, unión, unión.

Cerramos estas líneas, sin añadir comentarios.

Nuestro entrevistado tiene una visión objetiva y progresiva, de la industria a que viene consagrando

los mejores afanes. Siempre es grato registrar que, a las figuras consagradas por un auténtico prestigio, dentro de un campo determinado de la economía nacional, se van sumando elementos nuevos, cuya personal valía y cuya voluntad de actuar en provecho común, justifican el asenso general con que su incorporación es recibida.

MAREIRO

## FRENO A LOS GASTOS INDEBIDOS

*Ahora que se tocan a lo vivo las consecuencias de la falta de firmeza en los precios de la pesca, la industria tiene que plantearse de nuevo el problema de reducir a límites estrictos sus gastos de explotación. Se han elevado excepcionalmente, en proporción superior a la experimentada por cualquier otra rama de la producción, no solo a causa del encarecimiento de combustibles, efectos, transportes, etc., sino por el incontenido incremento de gravámenes que se implantan sobre las finanzas de la empresa armadora, sin posibilidad de repercusión en el comprador del pescado.*

*Solo centrando nuevamente estas cargas en el marco legal es posible contener su irreflexivo incremento. Las muchas cuotas que se detraen indebidamente del valor en venta de la pesca, o por gravitación directa en el armador, han de tener un límite y han de cesar aquellas cuya creación no se acomoda a los preceptos en vigor sobre la materia respectiva.*

## MANUEL MIRALLES GALIANA

FABRICACION DE HILOS Y REDES

Talleres en Villajoyosa

CASA CENTRAL } ALICANTE  
Manuel Antón, n.º 22  
Teléfono 2303

## ESPECIALIDAD EN ARTES DE PAREJA Y BACA

*Abastecedor de las principales casas armadoras de España y extranjeras.  
Esta casa garantiza los géneros y la fabricación de los mismos.*

DISTRIBUIDOR PARA GALICIA:

ISIDORO MUÑOS VILLAR - Paseo Alfonso, n.º 29  
Teléfono 1988. - VIGO

SUCURSALES:

SAN SEBASTIAN

Zabaleta, n.º 35 - Teléfono 1-14-75

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Alfredo Muset, n.º 7 - Teléfono 5065