

LA ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA

EN virtud de la Ley de Restricciones, se ha suprimido al Ministerio de Industria y Comercio, al que estaba adscripta la Subsecretaría de la Marina Civil, y dentro de esta la Inspección General de Pesca. La desaparición de aquel departamento como Ministerio autónomo, y su refundición con el de Agricultura, vuelve a plantear el problema de buscar emplazamiento estable para los servicios administrativos de las industrias del mar.

Cuando trazamos estas líneas no conocemos aun si la pesca habrá de continuar en el Ministerio resultante de la refundición, o habrá de pasar a Comunicaciones, según algunos sospechan, o se ha de reintegrar a Marina. Es verdaderamente lamentable que estas vacilaciones existan, porque ello revela la vaguedad de las ideas que priva en las altas esferas de la gobernación del país sobre la índole de los problemas pesqueros y su encuadramiento en las esferas de la actividad administrativa.

En esta materia, la reforma más importante de las ultimamente efectuadas, se verificó poco después de instaurarse la República. Merced al gabinete del primer bienio se segregaron la pesca y la navegación comercial del Ministerio de Marina, cuyo carácter preferentemente militar no es precisamente adecuado para que convivan en el mismo centro administrativo, actividades tan divergentes.

Esta reforma culminó en la creación de la Subsecretaría autónoma de la Marina Civil, y en la supresión de las Comandancias de Marina de los puertos. Es preciso reconocer que, a pesar de las esperanzas puestas en los frutos de esta substancial modificación, no han llegado a alcanzarse en la medida deseada. Pero esto requiere un examen más concreto.

* * *

La Subsecretaría de la Marina Civil, como órgano central y superior de toda la vida marítima nacional, no hay duda que constituye un acierto. No nos interesa ahora más que la parte pesquera de esta organización, pero debe reconocerse que ha cumplido a conciencia su cometido.

Así la labor de la Inspección General de Pesca, como la de Navegación, y el Consejo Superior de Servicios Marítimos han prestado una atención asidua, comprensiva y atenta a los problemas de nuestra industria. Y si bien no han realizado grandes obras, especialmente la primera, no ha sido por ausencia de afanes nobles sino por impedirlo la penuria de las consignaciones presupuestarias, que no permitían dispendio alguno de importancia ni aun para remediar necesidades acuciantes.

Y LA LEY DE

Pero la Subsecretaría de la Marina Civil está integrada, además, por la Junta Pesquera-Conservadora y el Comité Oficial de Exportación de Pescado. Los lectores de esta Revista tienen noticia frecuente de la labor de ambos organismos, y por ella habrá juzgado ya de su importancia.

Así la Junta como el Comité representan la cooperación activa de la industria a la resolución de los problemas pesqueros, en cuanto estos requieren la intervención de

PROBLEMA

Desde hace muchos años Vigo viene manteniendo una primacía indiscutible sobre los demás puertos de España, en lo que se refiere a producción pesquera. No en vano arroja de él, todos los años, sobre 55.000 toneladas de pescado, cifra de producción que en la Europa continental solo sobrepasará seguramente la flota de Boulogne-sur-mer.

Prácticamente, pues, Vigo es el puerto de pesca que representa mayor interés nacional. No sería justo contemplar los problemas de un tan copioso manantial de riqueza, directamente ligada a la necesidad pública de alimentación del país, con un criterio puramente local o comarcal.

No interesa a Vigo, ni a Galicia, simplemente, que un puerto pesquero de tal importancia esté deficientemente comunicado con el resto de la nación: interesa a España, precisa del pescado desembarcado en Vigo, para suministrarlo en el mejor estado de frescura y economía a masas numerosísimas de ciudadanos. Vigo reclama actualmente la implantación de un tren rápido pesquero diario—con dos o tres cuantos Boulogne,orient, La Rochelle, etc.—, que coloque el pescado en el mercado de Madrid en la mañana siguiente de su llegada al puerto, y no cabe que el Gobierno se desentienda de esta preocupación tan legítima, que pretende servir mejor al público consumidor diseminado por el centro de España.

Otro tanto pudiera decirse del problema de la pesca en el Atlántico libre, frente a la costa portuguesa. La inveterada inhibición del Es-

ADMINISTRATIVA DE LA PESCA

RESTRICCIONES

der público. Han luchado, y aun luchan, con cierta indiferencia crónica, encastillada en el mundo oficial y burocrático; pero si la actuación persiste no hay duda que la mejorarán.

De cualquier modo ambos organismos han prestado servicios relexantes a la industria—recuérdese la no compensación del carbón nacional, la reapertura de mercados el domingo, etc.—y están en condiciones para hacer en lo futuro una labor más prove-

chosa aun. Cualquier reforma que ahora se intente, es obvio que debe respetar estas instituciones que forman el núcleo activo de la Subsecretaría de la Marina Civil.

**

La organización administrativa de la navegación y la pesca, después de la reforma de 1932, se tradujo en los puertos en la supresión de las antiguas Comandancias de Marina, y en la creación de las Delegaciones Marítimas, regentadas por funcionarios civiles de la marina mercante. No se puede negar que esta experiencia no alcanzó los resultados satisfactorios que eran de esperar.

En general—las excepciones confirman la regla—, la substitución del funcionario militar por el civil, no se ha distinguido por el mayor acierto o la mejor eficacia. Era natural que así aconteciese, porque los cargos de la autoridad marítima en el puerto se confiaron a personas no habituadas a ejercerla más que en el ámbito limitado del buque mercante.

No podía improvisarse en personas formadas provisionalmente para navegar solamente, la capacidad y la madurez necesarias para el ejercicio de cargos representativos, a los que se atribuye una delicada función de enjuiciamiento y sanción. Mucho más, si se tiene cuenta que estas dependencias han venido funcionando con ausencia casi total del asesoramiento jurídico que requiere frecuentemente la complejidad de los casos que se presentan, y que para algunos relacionados con el contrato de embarco, está previsto incluso en el Código del Trabajo.

Es muy posible, que en la aplicación de la Ley de Restricciones se modifique la estructura y funcionamiento de las Delegaciones Marítimas. De cualquier modo, nada aconseja el restablecimiento de las antiguas Comandancias de Marina, cuyo carácter militar no resulta compatible con la flexibilidad y eficiencia que debe revestir la función de estos organismos administrativos, vinculados a la vida industrial y a los intereses económicos.

**

Aun se podrían trazar unas cuantas consideraciones, acerca de los organismos consultivos, locales y regionales, que rehabilitó la ley estableciendo la Subsecretaría de la Marina Civil. La labor de estas juntas ha sido prácticamente nula, como era la de las Juntas provinciales de pesca, existentes antes de la reforma.

Ya que la Ley de Restricciones tiende a realizar los servicios con mayor economía y más acusada eficacia, tal vez en esta organización tenga margen para aplicarse con éxito; pero, por un lado, debe conser-

DE TODOS

lo español en una cuestión tan vidriosa, que constantemente a sanciones, apremios, pérdidas, etc. a los armadores de los puertos y de otros del Noroeste y del Sur. La sensibilidad frente a este estado de cosas, en las esferas de la gobernación, resbala a un verdadero concepto nacional, en una cuestión de tan delicada índole, que a veces rozas las lindes de la soberanía, merecería la atención y el celo que los elementos judiciales vienen demandando con toda insistencia, aunque inútilmente.

Prohibiendo a los problemas de orden interno, no puede olvidarse que el mercado pesquero de Barcelona, en manos de agiotistas, se puso al acatamiento de toda legalidad. Aunque cerrado al domingo, apesar de la orden del Ministerio del Trabajo que, hace unos meses, restableció la obligación de cerrar las pescaderías durante cuatro horas por día, compensando el descanso en otro día de la semana. Si Vigo es el puerto de España que mayor cantidad de pescado coloca en el mercado peninsular, habrá de ser el que más amplia medida resulta perjudicado por la actitud de los asentadores barceloneses, que desacatan la ley a ciencia y conciencia de las autoridades, mientras se cumple en Madrid, en Bilbao, en Zaragoza, etc.

No hemos de continuar la enumeración, porque estos ejemplos bastan; pero es necesario subrayar la necesidad de tomar en cuenta más celosamente cuestiones de tan singular interés económico para todos los puertos.

varse el carácter de la organización, de índole puramente civil; y de otro, debe pensarse bien a que Ministerio han de acoplarse estos servicios.

De todos los ensayos hasta ahora realizados, el más provechoso, apesar de todo, ha sido el último. Y en la disyuntiva de que se acoplen la navegación y la pesca a Marina y a Comunicaciones, parece preferible que continúe en Agricultura, Industria y Comercio.

MAREIRO.

SUCESOR DE ELOY MORÁN

Casa fundada en 1895

MADRID.—Calle Santo Tomás, núm. 3

Representante de Comercio Matriculado y Colegiado. Garantizo todas las operaciones mercantiles. Ventas por Representación, Consignación y por cuenta propia en los artículos

Sardina prensada, Escabeches y Conservas

Envío Télex-Telefax:

LOYMORAN

Apartado de Correos, 345

MADRID

EN LA ISLA DE MAN

Una plaga acaba con la pesca

Los pescadores de la isla de Man se quejan de que azota aquellas costas una plaga de corvejones, los cuales están acabando con la pesca de aquellas aguas, pues estas aves se alimentan exclusivamente de pescado, y lo capturan buscando en las aguas después de localizarlos con su aguda vista desde lo alto.

Ha llegado a tal extremo el caso, que la Junta Pesquera de Manx ha acordado conceder un premio de dos y medio chelines por cada corvejón que se mate, como suele hacerse en nuestro país al tratarse de algunos animales dañinos.

Toda la correspondencia debe dirigirse a las oficinas de **INDUSTRIAS PESQUERAS**, Marqués de Valldarros, 15-1.º
TELEFONO, 1815

ARMADORES DE BUQUES DE PESCA

PIDAN PRECIOS PARA SUS

CARBONEOS

EN INMEJORABLES CONDICIONES DE CALIDAD, SITUACIÓN Y RAPIDEZ

A

Sindicato de Almacenistas de Carbón del Puerto de Cadiz, S. A.

Telegramas SAC. -- Teléfono 1865

CADIZ



EL PUERTO MEJOR UTILADO PARA CARBONEO DE BUQUES PESQUEROS, EN ESPAÑA