

SE han suspendido hasta noviembre, las conversaciones diplomáticas, entre los negociadores españoles e ingleses, que comenzaron en Londres a discutir el nuevo tratado de comercio entre ambos países. Se ve que los ingleses toman aun más en serio que los españoles, el tópico de las "imperiosas vacaciones" que tan arraigado se encuentra en este apéndice del mundo continental.

Hasta ahora, poco o nada se sabe, sobre como han de quedar resueltos los puntos que interesa cardinalmente a una y otra nación, dejar resueltos en el convenio. Pero no es presumible que nos equivoquemos en nada, si señalamos como el eje de todas las deliberaciones el problema del carbón.

Inglaterra se preocupa por aumentar el cupo que España consume anualmente de la hulla de las minas insulares. A España le conviene principalmente favorecer la exportación naranjera, o al menos mantenerla en las proporciones actuales, sin poner en peligro de mayor concurrencia interior a los carbones de Asturias.

He ahí la parte más delicada del conflicto. Este se desenvuelve entre las dos regiones que acaso en mayor medida, o por lo menos en proporción copiosísima, absorben el favor del poder público. Si el Estado se inclina a Valencia se quejará Asturias; si se decide por la preferencia al antiguo Principado se lesiona la producción básica de las tierras levantinas.

¿Cómo salir de esta tajante antítesis?

La respuesta ha de conocerse en su día.

La calma con que son llevadas las conversaciones, denuncian bien a las claras el rigor de aquellas dificultades. Pero hay algo más que carbón y naranjas, bajo el pabellón español.

El tratado con Inglaterra no afecta solamente a la agricultura y a la minería. También la pesca tiene sus problemas, y no de escasa monta. La pesca entrega al patrimonio nacional, anualmente, sobre quinientos millones de pesetas extraídos del dominio común de la humanidad, y es preciso celar los intereses de esta riqueza.

De marzo a octubre, durante más de la mitad del año, la mayor parte de la flota española de altura tiene necesidad de pescar al Norte, en caladeros situados al Sur de Inglaterra y al Sur y al Oeste de Irlanda. No puede compensar el mantenimiento de este extenso radio de acción, si el pescado ha de traerse siempre a los puertos peninsulares, salvando más de cuatro-

ANTE EL TRATADO HISPANO-INGLÉS

EL CARBÓN Y LA PESCA

Por MAREIRO

cientas millas en el viaje de retorno.

De aquí surgió la necesidad de alternar las ventas, realizando una Milford Haven y otra en el puerto base del buque. Durante los años anteriores al 1933

y en la mayor parte de este, esa alternancia de ventas pudo sostenerse. Sobrevino la implantación en Inglaterra de la política de contingentes, y desde entonces aquella salida que se conquistara para el pescado español quedó reducida a poco más de nada. Este año, como en el anterior, al mediar junio se agotó el contingente, y la escala de Milford quedó anulada, hasta la temporada próxima.

Queda apuntado cual es el interés de la industria pesquera, frente al tratado que se está negociando con el Reino Unido: aumento del contingente de pescado desembarcado por la flota española.

Pero en ello existe una segunda parte. Esta flota es uno de los mejores clientes del carbón inglés. Los cribados de calidad más excelente que producen las minas de Gales, se consumen en los buques de pesca, que han de realizar desde los puertos españoles tan dilatadas travesías en busca del pescado. Sin ese carbón, sin la potencialidad de calorías que ese combustible suministra, no le sería posible a nuestra flota realizar tales audacias.

Este argumento es siempre esgrimido con justicia por los armadores de buques de pesca, para lograr que se le reduzca el veinte por ciento de carbón nacional, que obligatoriamente han de consumir. Vieja demanda esta de la industria pesquera, que tal vez ahora ha llegado a su sazón.

Puesto que Inglaterra reclama el aumento de cupo de carbón, y España el de introducción de pescado, nunca el momento podía mostrarse más propicio para atender aquella reclamación de los industriales pesqueros. El aumento de cupo de combustible inglés se colocaría con reducir al diez por ciento el coeficiente de carbón nacional cuyo consumo obligatoriamente se impone a la industria pesquera.

Esta sería la solución justa, equitativa y sensata.

¿Títulos más que suficientes para temer que no sea la que prospere, desgraciadamente!



Propague Vd. "Industrias Pesqueras"