

LOS PROBLEMAS Y MODO DE ENTENDERLOS

Sobre la industria pesquera a un existen demasiadas ideas equivocadas. Un año y otro año venimos procurando difundir el sentido auténtico, con que los problemas económicos de este sector deben encararse, y lo cierto es que apenas se alcanza fruto. Cuando elementos no iniciados, o improvisadamente iniciados, tratan de poner mano en algún asunto que con el aprovechamiento industrial de los fondos marinos se relaciona, la incompreensión sistemática y la alegría más ligera vuelven a salir a la superficie.

Era preciso entender, de una vez para siempre, que el trabajo de la mar, principalmente el extractivo, no es asimilable a ninguna actividad terrestre. Reclama un tratamiento "sui generis", en el que se recojan las modalidades vivas que ofrece, y es inútil pretender que éstas desaparezcan de un plumazo.

Nadie aspira a que en esta actividad pervivan formas ancestrales, que deben ser acomodadas a una línea más progresiva. A lo que se aspira es a que toda evolución se haga cuidadosamente, justificadamente, sin cierto prurito nivelador que es impropio de esta materia, y que en la práctica lleva a no pocas injusticias. Conste que todo esto lo decimos sin alusión concreta a nadie, releyendo una impresión de tipo general que la industria tiene, y que, a estas alturas, ya no debiera tener.

Todos los factores económicos que entran a formar la compensación laboral, y que difieren de un puerto a otro, merecen ser estudiados y considerados, especialmente cuando han de conservarse formando un cuadro legal exigible. Lo que no nos parece prudente es prescindir de tales realidades vivas, por afán de acomodación a un patrón que no viene bien a todos.

El problema afecta tanto a la pesca de altura como a la costera, principalmente en Galicia. No se olvide que esta región es la que ha extendido al resto del litoral, desde Pasajes a Málaga, su industria, y que es la fuente de la mayor parte de sus progresos en todos los órdenes.

COMO SEVILLA SE

VEINTICINCO
AÑOS DESPUÉS....

El pescado es un buen aliado del aceite y de la manzanilla. Tal vez no sea ajeno a tal afinidad entre los frutos de la mar y de la tierra, el hecho de que haya brotado un interesante núcleo pesquero-marítimo, a orillas del Guadalquivir.

D. Ramón de Carranza, que además de ser Almirante de la Armada, lo fué de la mayor flota de "bous" que hubo en España, hizo de Sevilla base pesquera. D. Esmeraldo Domínguez Macaya llevó, desde Galicia, las primeras "parejas". Todo esto sucedía hace un cuarto de siglo.

Desde entonces, Sevilla experimentó diversas vicisitudes, en su relación con la pesca marítima. Pero en todo tiempo fué un buen centro consumidor. Las freidurías se multiplicaron. La frugalidad andaluza se sintió favorecida con un alimento ligero y nutritivo, como el que la mar ofrece. Y hoy es el pescado la base de la alimentación de la populosa capital, tanto de las clases modestas como de las acomodadas.

El consumo medio normal de Sevilla era, hasta hace unos años, de 30.000 kilogramos diarios, aproximadamente. En la actualidad se acerca al doble. No toda esta progresión se debe al aceite y al vino, que no prestan ya al pescado la generosa asistencia que antaño le brindaban. El primero, porque se ha enrarecido. El segundo, porque se ha encarecido.

Como al mismo tiempo otros alimentos soportan estos fenómenos, Sevilla come cada día más pescado, aunque tenga que aderezarlo con el jugo de los limones lorquianos; de los limones que esmaltaron las aguas del Guadalquivir, el día del prendimiento de Antoñito, el Camborio, tan bellamente romaneado por el lírico granadino.

LAS UNIDADES
ARRASTRERAS DE HOY

Desde los tiempos de la otra postguerra a los de la actual, la flota con base en Sevilla se ha reducido casi a la proporción necesaria para el abastecimiento local. Hace ya bastantes años, el marqués de Villapesadilla liquidó su flota de "trawlers". Los señores Domínguez Macaya distribuyeron la suya, de "bous" y "parejas", por otros puertos. En alguna época, Cádiz absorbió totalmente la vida pesquera de Sevilla, que, desde ha-

COMO, EN FLUVIAL, VUELVE

ce algunos años, ha resurgido dentro de ciertos límites.

Hoy tres "bous" de D. Gumersindo Roura, tres "parejas" de hijos de J. Barreras, S. A., una o dos de Esmeraldo Domínguez, S. L. y aproximadamente quince "bacas" grandes constituyen los efectivos de la flota pesquera sevillana. Toda ella procede de otros puertos: La Coruña, Vigo, Puerto de Santa María, Huelva, Levante. Toda ella arrastra en los caladeros del talud submarino del continente africano, y toda ella resulta afectada por algunos problemas que reclaman nuestra atención. La nuestra, precisamente, porque no suelen recibir de otros toda la que fuera deseable.

DEFICIENTE SUMINISTRO DE CARBÓN

Las "parejas" y "bous" se alimentan exclusivamente con carbón. Las "bacas" tienen en su mayoría propulsión a motor. Desde Asturias, y por vía marítima, Sevilla resulta un puerto lejano. Las consecuencias de este hecho geográfico son dañosas, en las circunstancias presentes, para los barcos que tienen su base entre los puentes del gran río hispalense.

Se traducen en dificultad para obtener un transporte frecuente, rápido y económico, que asegure el suministro normal de los arrastreros. Alguna firma armadora viene con mejor o peor fortuna el obtáculo, utilizando medios propios, barcos en "time charter" para trasladar su cupo de hulla. Las otras han de esperar a que el organismo encargado de la distribución sitúe combustible en Sevilla. De este modo se acumulan, a veces, tres o cuatro cupos mensuales sin servir.

Como a todo el Sur, Peñarroyal y Puertollano destinan algunas cantidades de carbón a Sevilla. Este recurso no representa un aliado eficaz para la penuria de combustible que la flota pesquera sufre. Se necesita en esta carbón con porcentajes elevado de volátiles y ba-

HIZO PUERTO PESQUERO

SU BASE SE DESENA LA FLOTA

AREIRO

jo de cenizas, características que no concurren precisamente en la producción de aquellas cuencas. Además, el transporte férreo encarece sensiblemente una mercancía que tan esencial función desempeña en la economía del buque.

MUCHO SOL Y POCO HIELO

Sevilla es la ciudad más calurosa de la Península. A pesar de la permanencia e intensidad que ese imperativo natural reviste, se halla insuficientemente dotada de elementos frigoríficos. Las varias fábricas que de antiguo atendían las necesidades de hielo, nunca contaron seriamente con el consumo que los barcos pesqueros pudieran proporcionarle.

En los meses fríos o templados, que son los más interesantes para la pesca en los caladeros del Sur, la producción sevillana de hielo se reducía al mínimo. Prácticamente, el suministro en condiciones de normalidad se hacía inasequible para los pesqueros. Aparte de que, en ciertos momentos, la demanda masiva que emitían las empresas armadoras, elevaba los precios al triple o al cuadruple de los corrientes en Cádiz o en Ceuta.

Semejante situación tenía que impedir la consolidación de Sevilla como base pesquera. La falta de cámaras frigoríficas agravaba el problema, por imposibilidad de defender los precios del pescado fresco, cuando el mercado municipal del Barranco se inundaba de merluza, pescadilla o cachucho exportados desde Cádiz a Huelva.

Al establecer las principales empresas de altura, que actualmente mantienen su base en este puerto, hubieron de pensar en servicio frigorífico propio, o encomendado a entidades filiales. Merced a esta reacción lógica, se han ensanchado las posibilidades de permanencia y definitivo asentamiento, con beneficio para toda la industria. No sólo se aseguró una más holgada provisión de hielo, a precios en

cierto modo justificables sino que se frenó la especulación eventual a expensas de las caídas inopinadas de las cotizaciones del fresco.

LOS "ESTIMULOS" MUNICIPALES

Falta a un bastante camino por andar. Y uno de los obstáculos fundamentales a remover es el régimen de gravámenes municipales. Se da la paradoja de que Sevilla, sin flota pesquera propia, sin servicios portuarios adecuados, a más distancia de la mar que ningún otro, es el puerto fiscalmente más castigado de España.

El Ayuntamiento percibe el tres por ciento del valor en venta del pescado, por subastarlo en el Barranco. Además carga elevadas percepciones en caja, por locación, reconocimiento sanitaria y mozos. Debido a esta multiplicación de conceptos tributarios, todos a beneficio de la misma caja y soporados por la misma mercancía, la imposición municipal sobre algunas especies llega a absorber el diez o el doce por ciento "ad volorem".

Si a esto se suma el renglón de gastos que produce la descarga, el acarreo de la pesca hasta el almacén del armador, la preparación y clasificación y el transporte en camión al Barranco, se advertirá que el panorama no tiene nada de atractivo. Complicación tan dispendiosa no existe en los puertos marítimos, donde se remata la mercancía casi al costado de las naves capturadoras, ni tenía porque resurcir aquí tan agravada.

Cuando la administración municipal sevillana, se compenetre más con la conveniencia de retener e incrementar la flota, hará algo eficaz para liberarla. Por lo menos, para colocarla en condiciones económicas que no resulten tan excepcionalmente onerosas.

SERVICIOS INDISPENSABLES

De cuanto llevamos anotado, se desprende que "el empuje de Sevilla", exaltado por Carlos Reylys, no se ejerce en relación a los favores de la mar. Ni el trato fiscal del Municipio resulta el más adecuado para merecerlos, ni la correspondencia en el servicio. Baste decir que el Barranco es digno de su nombre, por la falta de las condiciones mínimas, en cuanto a espacio y habilitación, para ser la bolsa pescadera de una ciudad populosa y progresiva.

La Junta de Obras del Puerto tampoco se distingue por una conducta más favorable. Aparte del arbitrio para obras, que no existen con destino al tráfico pesquero, percibe un canon por atraque y otro por dragado del río.

No hay noticia de que la carencia de servicios portuarios trate de remediarse. La flota ni dispone de muelles especialmente destinados a las descargas del pescado, ni de varadero para la limpieza de fondos, pequeñas reparaciones, etc.

Menos mal que el agua dulce tiene sus virtudes. Desde Bonanza a Sevilla media un trayecto de seis horas, río arriba. Los cascos que lo recorren y permanecen después varios días en el medio fluvial, no consolidan, como los que permanecen constantemente en el medio salino, la adherencia de moluscos y microorganismos, que cada dos o tres meses exige la limpieza y pintura de los fondos. Esta faena puede demorarse hasta un año, si la navegación se alterna entre la mar y el río.

CONDICIONES PARA LA CONSOLIDACION

En orden al comercio de la pesca marítima, el interés local se sobrepone a todo. No sólo se traduce en presión tributaria, sino en absorción casi total de los productos. Sólo cuando se trata de especies poco gratas al gusto de los sevillanos, o en días de sobre saturación, se reconoce al armador --el exportador no existe--, la iniciativa de enviar la mercancía excedente a otras plazas.

El margen entre el precio de primera venta y el de la segunda, que los mediadores obtienen en los demás puertos, en éste lo percibe el productor. Aunque representa una compensación muy estimable, no justifica, ni mucho menos, los onerosos excesos y las embarazosas deficiencias por otro, que los industriales vienen soportando.

Si Sevilla quiere consolidarse como puerto pesquero, debe ofrecer ventajas sobre las bases de la costa. La posición interior exige mayor pérdida de tiempo improductivo y mayor consumo de combustible. En un negocio, la gravitación de estas condiciones, tiene su reflejo en los balances. La mejor prueba de que es dañoso, y de que no son contrapartida suficiente la placidez del medio y los beneficios ya apuntados, está en las oscilaciones que ha sufrido la industria pesquera en Sevilla, durante el último cuarto de siglo.