

## RÉPLICA A UN COMENTARIO

# LOS HULLEROS Y LOS PESQUEROS

Por MAREIRO

Don Victoriano Castaño Sanjuan, habitual colaborador de la revista Asturias Marítima, trae en reciente número de esta prestigiosa publicación, un amargo comentario, acerca de la posición que los armadores pesqueros españoles mantienen frente a las negociaciones del tratado con Inglaterra. El artefactista tomó pie para su crítica, en apreciaciones que no hace mucho hemos glosado en estas columnas, y se recuete contra ellas alzando la actitud de los armadores, en términos manifiestamente injustos.

Ya comprendemos que será inútil cuanto podamos alegar ahora, para convencer a un ardiente defensor de los intereses hulleros de la sinrazón de sus juicios, sobre una cuestión tan batida y delicada como esta. Desde el año 1927 se viene sosteniendo una lucha desigual entre unos y otros elementos, y siempre de la parte astur se ha observado la misma impenetrabilidad para comprender las necesidades más elementales de la industria pesquera. No hay, pues, motivo alguno, para abrigar hoy esperanza de que pueda ocurrir lo contrario.

Pero aun así, y para que la opinión ajena a la pasión de unos y otros no se extravíe, hemos de aprovechar la oportunidad que nos brinda la nueva acometida, para justificar una vez más la posición de la clase armadora pesquera.

Y conste que al hacerlo, más un espíritu de adhesión incondicional a ésta, nos mueve el de adhesión inquebrantable a la verdad.



Al Sr. Castaño le parece vitando, que en vista de las exigencias de Inglaterra, respecto al incremento de su cupo de carbón a importar en España, la voz de los armadores se levanta pidiendo la reducción al diez por ciento del 20 que obligatoriamente han de consumir de carbón nacional. Y lo estima, además, de un egoísmo excepcional, porque de este modo tratan de conseguir los pesqueros el aumento del cupo de pescado a importar en Inglaterra, en fresco, todos los años. Doble y pingüe negocio, que por lo visto tratan de realizar los armadores a costa de... ¿quién dirán ustedes? de la industria hullera. Y no deja de tener cierta apariencia de fundamento el sofisma.



Pero el cronista asturiano olvida una injusticia inicial, la de que se mantenga vigente aun, después de ocho años de ruinosa experiencia, la obligatoriedad de consumir en los pesqueros un carbón antieconómico, inservible para las necesidades de la pesca

de altura. Esta industria estaba excluida de aquéllas que el Gobierno clasificara en la categoría de protegidas, a los efectos de régimen protector de los carboneros, y sin embargo, a la hora de repartir los coeficientes, inopinadamente, se le cargó el 20%. Cuantos argumentos emplearon los armadores para convencer al Gobierno y al Consejo Nacional del Combustible, baluarte de los hulleros asturianos al que se negó sistemáticamente el acceso de los armadores españoles, para convencerles de la injusticia e inutilidad de la medida resultaron plenamente confirmados en la práctica. La temporada de mayor crisis porque atravesó la industria pesquera coincide precisamente con estos años en que la obligatoriedad de dicho consumo se viene aplicando. Y también es de esta época la tendencia a transformar la propulsión de los pesqueros, adoptando el motor Diesel para sustituir al empleo de carbón.

Nadie ignoraba esto, ni mucho menos, la imposibilidad de consumir los menudos por los buques de pesca de altura. Y sin embargo, hace unos años, ese 20 por ciento que era primeramente de cribado, se convirtió en un quince de polvo y en un cinco del otro, para acabar de perjudicar a la industria que forzosamente ha de plegarse a estas exigencias de los asturianos, aun a costa de ir sucumbiendo paulatinamente, como le demuestran numerosos casos a lo largo del litoral español.



Si estas consideraciones se hubieran tenido en cuenta, el Sr. Castaño no hubiera escrito su artículo. Y mucho menos se hubiera atrevido a citar aquello de la industria pesquera de altura trata de defenderse, a costa de la hullera. Esto no es otra cosa que mentar la soga en casa del ahorcado.

Si alguna industria española vive parasitariamente de las demás, esa es la hullera. Y conste que a nosotros nos parece natural y plausible

el propósito de protegerla, en términos razonables, y mientras no se ponga en peligro la subsistencia de aquellas otras industrias que lógicamente deben prestar esa colaboración, por ser deudoras al Estado de análogos beneficios.

*Pero este no es el caso de la industria pesquera de altura, que se ejerce fuera del territorio español, que trae a este anualmente muchos millones de pesetas del patrimonio común de la humanidad, en disputa con la flota de otros países más celosos de la pujanza marítima y más cuidadosos de las actividades pesqueras que el nuestro.*

*La posición de los armadores españoles frente al tratado con Inglaterra está plenamente justificada. Y al pedir la reducción del coeficiente obligatorio de carbón nacional al diez, no solo no proceden con injusticia sino que se conducen con exceso de prudencia. Lo extraño, aunque el Sr. Castaño se indigne, es que no pidan la derogación de todo ese oneroso porcentaje.*

*Aun llevadas las cosas a este extremo lógico, no por ello estarían autorizadas las protestas de los asturianos, y menos desde un punto de vistapatriótico. El patriotismo no debe mezclarse en este orden de comerciales problemas, y sobre todo, no debe confundirse con la ley del embudo.*

## Primas al desguace

### ¿Se amplía para los buques de hierro?

A raíz de la aprobación de la Ley del Paro Involuntario, en la que se conceden primas a los buques de madera que tenga más de diez años de vida, se suscitó un movimiento de opinión, favorable a que se extendiera a los buques de hierro, este beneficio, primando el desguace de aquellos cuyo casco lleva más de 20 años navegando.

En tal sentido se ha formulado diversas reclamaciones al Ministro de Trabajo señor Salmón, una de ellas por la Federación Española de Buques de Pesca.

Estas demandas han cristalizado recientemente en una proposición de ley, que suscribieron el diputado por Asturias señor Fernández Ladreda y otros parlamentarios. Se pide la ampliación de las primas a los «trawlers» cuyo casco tenga más de 20 años, sin distinción de procedencia. Parece que se ha formulado algunas quejas de constructores españoles, en sentido de que procede excluir del beneficio a los buques comprados al extranjero, dado el poco precio a que fueron adquiridos en aquella época.

## 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