

D. José Barreras

Massó, al habla...



SEMBLANZA

Si don José Barreras Massó fuera hombre dado a la exaltación del atuendo personal, sobre las bocamangas de su americana civil, hubiera lucido los entorchados máximos de la veteranía pesquera.

Alguna vez, tras la mesa redonda de una asamblea, después de laboriosas intervenciones sobre el enfoque de cualquier intrincado asunto, hemos oído de sus labios una auto-definición, que viene ahora como anillo al dedo:

--Me pasa, señores, lo que al diablo, que sabe más por viejo que por diablo. Don José no es una figura longeva; pero nadie podrá negar que ha aprovechado bien sus días. Y la vejez no se hace solo acumulando años; se hace acumulando saber, experiencia, recuerdos, y dando a la psicología una riqueza de recursos que solo la vida, bien vivida, enseña.

¡Vai o vello morrendo e vai deprendendo!

Don José pertenece a los tiempos heroicos de la industria. En el retablo de los valores pesqueros españoles, solo comparte con él la primacía, otro don José, D. José Tejero y González Vizcaino; ambos unidos, bajo los pliegues de la misma bandera, en el ardor de antiguas campañas; pero, en lo demás, figuras totalmente disímiles.

Tejero es un mástil andaluz, sacudido por los vientos de todos los cuadrantes; amigo del mar y del monte, del trabajo y del deporte, devoto de la humildad y de la majestad. Armador y fabricante, pescador y agricultor, hábil en juegos y cetrerías; todo lo ha sido y todo lo puede ser aun. ¡Tan rica y dúctil es su personalidad!

Barreras, en cuanto a la dimensión corporal, es la contrafigura de su meridional homónimo. Tiene de catalán la tenacidad, de gallego la inteligencia, y de ambos las dotes de laboriosidad, agilidad y resistencia. Es hoy lo que fué ayer, en orden a sus inclinaciones profesionales, porque su acción se encadena siempre a un propósito y no cesa hasta lograrlo.

Merced a estas singulares condiciones, detrás de

este hombre infatigable, marcha un batallón de obreros, y centenares de familias trabajadoras viven del pan ganado en la forja, en la fundición, en el astillero o en el vapor de pesca.

He ahí un merecimiento que nadie podrá discutirle, y que basta para dar jerarquía excepcional a una vida. En lo demás, los juicios podrán ser dispares, pero este achaque, tan humano, no resta brillo a un valor. Cuanto mas se descende en la escala, mayor unanimidad en las apreciaciones. La nulidad siempre fué indiscutida.

* * *

En ocasión ya lejana hemos traído a estas columnas, manifestaciones de D. José Tejero recogidas en otra entrevista. Hoy abordamos a don José Barreras, sobre algunas cuestiones que juzgamos de interés para la industria, en el momento actual.

Buscamos, de nuestro entrevistado, lo que solo él podría darnos: el fruto de una experiencia, el poso de saber acumulado, que pueda resultar fértil en esta hora de la industria. Si la exploración no resulta muy afortunada, habrá de suponerse que no hemos sabido aguzar bien la puntería, al disparar las preguntas.

--¿CUAL PROGRESO DE LA TECNICA HA INFLUIDO MAS PROVECHOSAMENTE EN LA INDUSTRIA PESQUERA? = = = =

—La pesca marítima ha sido, durante muchos siglos, mera labor personal, en la que según los procedimientos empleados, trabajaban una o mas personas pescando en las proximidades de las costas, con aparejos de anzuelo o con redes.

Como verdadera industria tiene escasamente un siglo de existencia.

El avance mayor que experimentó fué debido al empleo, hace unos ochenta años, de buques de vapor, para pescar en los mares del Norte de Europa, con artes de arrastre y con artes de cerco, según las especies que se quisiera captar.

A España llegó éste progreso con retraso de unos veinte años, y tardó muchos en extenderse por el litoral, debido a la oposición que hacían a los procedimientos intensivos de pesca, los propietarios y los marineros empleados en la pesca con artes más primitivas, y embarcaciones a la vela y al remo; en cuya oposición les ayudaban los políticos que levantaron bandera contra los procedimientos intensivos de pesca, para sostener su influencia entre las clases pescadoras.

—Cuando se extendió por casi todo el litoral español la pesca por medio de embarcaciones a vapor, se inició también la mejora en los procedimientos de captura.

La pesca por medio de parejas de vapor, que comenzó a practicarse en España hace unos 50 años, unida al empleo de las artes de cerco de jareta con vapores, procedimiento que se inició con el siglo actual, son, en mi sentir, los dos pasos más importantes y decisivos en el progreso de esta industria, que en países como el nuestro, de extenso litoral, adquiere de día en día mayor pujanza, contribuyendo poderosamente a la riqueza nacional.

...Sobre algunos importantes

problemas pesqueros

--¿QUE FIGURA ESPAÑOLA HA DESARROLLADO MAS EFICAZ LABOR EN BENEFICIO DE LA PESCA? = = = = =

—Hace unos 60 años un hombre de grandes iniciativas, el Sr. Mercader, de San Sebastián, fué el que, arrojando la impopularidad, introdujo en España la pesca intensiva por medio de vapores, obteniendo grandes beneficios. Pero muerto él, la empresa tuvo una vida lánguida sin nuevas iniciativas y tuvo que desaparecer porque no marchó con el progreso de la industria.

Después de esa fecha, los que más se distinguieron por su labor en favor de las industrias de la pesca, han sido indudablemente, los constructores navales, los industriales pesqueros y los fabricantes de conservas de Vigo.

--EL BUQUE ARRASTRERO DEL PORVENIR ¿SERÁ DE PAREJA O "TRAWLER", A VAPOR O DE MOTOR? = = = = =

—La pesca, como las demás industrias, progresa siempre por sucesivas evoluciones; por ésto es aventurado predecir que tipo de buque y que procedimiento de pesca serán los que se impongan en lo futuro, en nuestro país. Actualmente, la casi totalidad de los buques pesqueros trabajan con éxito, porque el mercado nacional necesita pescado. Pero, a pesar de ésto, puede afirmarse que, en adelante, la pesca de arrastre, tendrá las mayores probabilidades de éxito con un tipo de buque que pesque solo, empleando artes modernas, ligeras y rápidas, que resulten eficaces en el trabajo.

En éste orden de ideas, el buque a motor tipo "trawler", con casco de acero, de unas 250 toneladas de desplazamiento, y velocidad superior a once millas, obtenida con potencia de unos 350 caballos, para un radio de acción superior a cuarenta días, parece que será el más adecuado para una explotación industrial moderna y eficiente.

El único inconveniente que presenta este tipo de buque, es su elevado costo, pero quedará compensado con el mayor beneficio que debe producir y la economía en los gastos de explotación.

--LA MODERNIZACION DEL BUQUE DE PESCA ¿COMO PUEDE ACELERARSE EN NUESTRO PAIS? = =

—España llegó con considerable retraso a establecer la pesca intensiva. Actualmente, después de haber logrado el desarrollo que hoy tienen sus industrias de pesca y sobre todo las derivadas de ellas, nuestra nación se ha colocado a la cabeza de las más adelantadas en esta fuente de riqueza y sus actividades complementarias.

Así como antiguamente seguíamos el camino que nos señalaban los industriales pesqueros de otros países, en la actualidad España es la que posee los mejores buques para la pesca de arrastre y los apare-

jos de mayor rendimiento; del mismo modo que posee las fábricas de conservas más perfectas y más grandiosas que existen en Europa, y astilleros que lanzan a la mar los tipos de arrastreros más perfectos.

Para acelerar la modernización del buque de pesca, no cabe ensayar otra medida que dedicar a éstos buques una mayor protección del Estado, señalando a los tipos que deben aprobarse previo concurso, primas de construcción más elevadas.

¿COMO PROCEDE ORIENTAR EL PROBLEMA DE LAS NUEVAS CONSTRUCCIONES? = = = =

—No puede tenerse un criterio rígido e inflexible, en lo que se relaciona con la construcción de buques pesqueros; porque son las necesidades nacionales y las circunstancias de la industria, las que deben señalar el criterio aplicable.

La libertad absoluta para ampliar el número de buques es tan peligrosa o más que las restricciones que han sido pedidas en recientes asambleas de los armadores.

En los momentos actuales, en que la Nación sufre necesidades por deficiencias en su alimentación, debido a la escasez de determinados artículos, era necesario autorizar el aumento de la flota pesquera sin restricciones y así se hizo con acierto.

Pero después de más de un año de trabajo intensivo en los astilleros hay que ir pensando en regular la producción, estableciendo preferencias para la concesión de permisos de construcción.

Cuando se considere conveniente aumentar la flota pesquera, la primer categoría en la preferencia debe ser para los armadores que por accidentes de guerra han perdido algún buque de pesca y no han podido cobrar su importe de las compañías aseguradoras.

Inmediatamente después, deberán estar los armadores que perdieron buques a causa de la guerra y han cobrado su importe del seguro.

Seguidamente, los armadores que perdieron buques pesqueros por accidente de mar, no de guerra.

Los armadores que desean aumentar su flota deben ir a continuación y, entre éstos, debe preferirse a los que se propongan construir buques más modernos y de mejores condiciones para la explotación.

Finalmente deben ir los capitalistas, que no sean armadores, porque no hay derecho a cerrar el paso a los que, cuando la nación necesita buques pesqueros, quieran dedicarse a esta industria.

¿Y LOS AUXILIOS DEL CREDITO MARITIMO? = = = = =

—En los momentos actuales puede decirse, con carácter general, que no es necesario dedicar cantidades del Crédito Marítimo, para la construcción de buques de pesca, porque hay exceso de capitales que se ofrecen a la industria.

Una sola excepción debe hacerse: la que se refiere a armadores que han perdido sus buques de pesca por accidente de guerra, y que no han podido cobrar su importe de las compañías aseguradoras.

A éstos debe concedérsele el auxilio pecuniario del Estado, siendo preferidos los que se propongan construir buques modernos, rápidos, de gran radio de acción y de mejores condiciones para el personal.

El conceder el auxilio del Crédito Marítimo a todo el mundo, y de un modo especial a los que no han sido hasta ahora armadores de buques de pesca, sería no solo un grave error, sinó también un daño que se causaría innecesariamente a numerosos armadores que, en los últimos tiempos, han hecho construir sus buques pagando precios elevados por las dificultades con que tropieza la industria naval.

Como regla general la protección del crédito no debe amparar mas que a los buques "standard", de tipos que el Gobierno, después de estudiados, haya considerado como merecedores de esa ayuda, por sus mejores condiciones.

EL ARRASTRE: ¿DEBE LIMITARSE POR ZONAS? = = = = =

—La pesca de arrastre, cuando se practica con intensidad y de un modo permanente en una zona del litoral, puede producir el empobrecimiento de sus fondos. Por ésto debe practicar el poder público una vigilancia constante y prudente, para imponer, cuando fuera conveniente, períodos de descanso que permitan la repoblación íctica de la zona.

En los mares alejados de nuestras costas, o sea donde concurren los buques pesqueros de diversas naciones, sería error imperdonable poner trabas o cortapisas a las embarcaciones de pesca nacionales.

LAS AGUAS JURIDICIONALES: ¿DEBE MODIFICARSE SU EXTENSION? = = = = =

—La extensión de las aguas jurisdiccionales, según los tratados internacionales es de tres millas.

España, por si sola, señaló como límite de sus aguas territoriales seis millas, pero las demás naciones no han aceptado esta disposición. Únicamente Portugal, al publicar su Ley de pesca, señaló como límite de sus aguas territoriales para buques extranjeros, las mismas que tengan las naciones de la bandera de los buques.

Esto dice claramente que usa el derecho de reciprocidad, lo que no puede discutirse.

Si España modificara la extensión de sus aguas territoriales, esa modificación no podría afectar más que a los españoles, y quizás a los portugueses, pero no a los buques de los demás países.

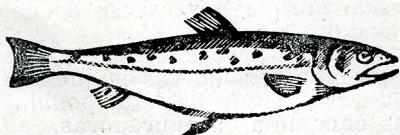
Lo prudente y lo práctico será no tocar éste asunto.

* * *

No hemos extendido hacia otros problemas, el vuelo de nuestras interrogaciones, por no exceder la medida normal de una información de este género. Pero el archivo fecundo de donde las respuestas brotaron, con suelta y amable vivacidad, aun podrían suministrar nos otras interesantes lecciones.

Aquí dejamos este racimo de consideraciones, para que su zumo pueda ser aprovechado; que es siempre el mejor lauro para la obra de un hombre, ver proyectado su pensamiento en la obra de los demás.

MAREIRO.



LARIOS

S. A.

REFINADORES Y EXPORTA-
DORES DE ACEITES PUROS
DE OLIVA



EPECIALIDAD EN CALIDADES
PARA LA PREPARACIÓN
DE
CONSERVAS DE PESCADOS



Telegramas: «LARIOS»

APARTADO, N.º 88

MALAGA

(ESPAÑA)