

El abastecimiento mundial de cáñamo

El abastecimiento aliado en cáñamo, una de las fibras textiles de más importancia para la economía de guerra, se presenta, en parte, como un problema de transporte marítimo, en parte como un problema de control de los territorios productores de la fibra más importante empleada en la fabricación de sogas, sacos, toldos y material de embalaje de toda clase. Las importaciones británicas solas, alcanzaron de 85 a 90.000 toneladas anuales antes de empezar la guerra, la mitad aproximadamente procedente de Filipinas. México y las Indias Neerlandesas son igualmente de importancia vital para el abastecimiento de los mercados aliados. La ocupación japonesa de Filipinas y las Indias Orientales holandesas, priva a los aliados aproximadamente, de la mitad de sus importaciones normales, por lo cual se van fomentando cultivos de cáñamo en América, y los precios del cáñamo han subido de un 50 por 100. La United Fruit Company se cuida del fomento del cultivo de cáñamo en los países de la América Central, y en los Estados Unidos la superficie cultivada de cáñamo, según el programa nacional, alcanzará 300.000 acres en 1943 (una hectárea equivale, aproximadamente, a 2½ acres). Las principales regiones de cultivo de cáñamo son los Estados de Kentucky, Illinois, Indiana, Minnesota e Iowa. Se proyecta la construcción de 71 instalaciones de elaboración de las fibras. El cáñamo llamado "oblando", es producido especialmente en Rusia, los Estados bálticos e Italia, y de momento parece que hay menos dificultad de abastecimiento para la economía de guerra de los aliados.

El Japón controla, aproximadamente, la misma cantidad de sisal que los aliados, pero se halla en una situación más favorable en cuanto a su transporte hacia los centros consumidores.

Misión de Cádiz, C

CÁDIZ, PUERTO CENTRALIZADOR DE FLOTAS

Vigo y Cádiz, son el anverso y el reverso de la misma medalla. Vigo, puerto de la emigración de la flota, de la dispersión. Cádiz, puerto de la inmigración pesquera, de la concentración.

En la dársena de Cádiz, hay buques de todos los puertos, tal vez con excepción de Cádiz. Parejas de Bouzas, "trawlers" de Cataluña o de Guipúzcoa, "bacas" del Puerto de Santa María o de Alicante... Aquí se agrupan y mezclan, en abigarrada confusión, contraseñas de lejanas casas armadoras, y sobre el puente, de las naves, nombres gallegos y vascos, catalanes, castellanos, valencianos...

Pero algo propio ofrece la vieja Gades, para haberse convertido en la constelación de los litorales hispánicos, en la cruz del sur de nuestros pesqueros: su ventajoso emplazamiento geográfico. Mientras España no cuente con una gran base pesquera en Ifni o en otro sector de la costa occidental africana, Cádiz será insustituible para el aprovisionamiento de los buques y desembarco del pescado, a todos los que se propongan aprovechar las pesquerías situadas a lo largo de la costa del vecino Continente, hasta más allá de Cabo Blanco del Sur.

Sólo desde Cádiz, a los vapores de radio no superior al habitual, le es posible extremar su permanencia en los fondos sub-tropicales. Con relación a Vigo, para los que trabajen en aguas canarias, la base en Cádiz representa el ahorro de cinco o seis singladuras en el viaje redondo.

Mientras la mayoría de la flota se alimenta de carbón y la velocidad de los buques no se incrementa hasta compensar tal diferencia de días, Cádiz seguirá ejerciendo su influencia centrípeta sobre la flota de altura de todo el litoral, que en determinados meses del año no pueda emplearse con



EL DESTINO Y DEFICIENCIAS DE

Por

éxito en otros caladeros, especialmente en los del Norte. Y aun llegado que sea un progreso tan previsible en los sistemas de propulsión, generalizando la de motor en las grandes unidades, siempre quedará un amplio número de embarcaciones más modestas a las que la utilización de Cádiz como base, proporcionará una notoria economía de tiempo y combustible.

Cádiz no será nunca gran puerto sardinero, ni preferido para pescoas como la del jurel o el bocarte, por falta de una fuerte industria conservera a la cual subsidiar; pero dada la habitual abundancia de pescadilla, cachucho, gambas, cigalas, etc., en el Mar de España y en aguas norteafricanas, el porvenir de este privilegiado núcleo pesquero, aun sin flota propia, estará permanentemente asegurado. Y su característica de puerto centralizador, focal, donde las flotas pueden coordinar la rotación de sus capturas, dominará sobre todas las demás, con un claro sentido de continuidad y eficiencia.

Cádiz asume, por tanto, un papel de rango nacional, una función en la que se halla interesada la flota de los demás puertos españoles. Desde hace unos veinte años, en cuya época Vigo inició el trasplante al Sur de una parte de la flota, y los catalanes situaron aquí algunos "bous", esta significación de Cádiz, estimulada por algunos armadores locales—Monis, Pujol, Beltrami...—se ha ido acentuando cada día.

Y con ella, la misión distribuidora de pescado fresco a los grandes mercados, especialmente del centro y meridión de España. A esta tarea de abastecimiento, ha contribuido, en una proporción muy superior a la que las estadísticas reflejan, si bien en los últimos años se haya visto disminuir por causas que han de merecer indispensable atención en el transcurso de esta información.

no Base Pesquera

EL PUERTO HABILITACIÓN

LA DÁRSENA PESQUERA

La impresión primera que el puerto produce, es la de su deficiencia, en los servicios del puerto. Una dársena, a medio construir por sus tres lados, acoge a las empujadas pesqueras, grandes, medianas y pequeñas, para las operaciones de descarga de la pesca y consistentes en subasta, preparación, empaquetado, etc.

El lado que limita a la dársena por parte de tierra, está formado por una pared de muelle, hasta la cual parece que ha de adelantarse la línea de atraque. Actualmente en uso.

La obra de fábrica está levantada por el lado interior, y carece en parte de relleno, de muros en totalidad y de muros exteriores.

Existe, por tanto, el esqueleto incompleto de un puerto, detenido en su construcción, por obstáculos que seguramente resultan invencibles de momento a pesar de los buenos propósitos del organismo oficial encargado de las obras.

El muelle destinado a descarga y empuje del pescado, ofrece espacio bastante para una habilitación de servicios más eficiente y moderna. Se ha pensado con la construcción de una nave de cemento armado, de compuerta estructura, abierta por todos los lados. En esta nave, donde el pescador apenas se resguarda de la inclemencia del sol, se efectúan ahora las subastas del reservado a la exportación. Falta mucho para que tan voluminosa construcción quede convertida en confortable sala de ventas, y preparación de empaque de especies comestibles, que expuestas a los accidentes exteriores, pierdan visibilidad y frescura.

Las que se destinan al consumo local y provincial, se subastan en la antigua lonja, que ocupa, con otras edificaciones provisionales, una destinada a almacén frigorífico, la zona anterior del mismo relleno. A lo largo de éste, y por detrás de las edificaciones, en línea con el muelle de descarga, corre una zona de chavolas, que se arriendan a los armadores para almacenar efectos de su industria, y delante de las cuales existe espacio, no muy holgado, para reparar aparejos.

DESCONEXIÓN DE SERVICIOS

Ni el hielo, ni el carbón se suministran directamente en esta dársena. De las dos fábricas de hielo, la que preferentemente abastece a la flota está emplazada en el muelle del Depósito Franco, donde también se efectúan los aprovisionamientos de combustibles. Para estas operaciones, no pocas veces entorpecidas por el tráfico comercial ordinario del puerto, los pesqueros han de trasladarse de una a otra dársena.

A parte de las pérdidas que el desplazamiento implica, origina en muchas ocasiones riesgos graves, por la mayor exposición de los barcos a las acometidas del Levante, el peligroso y poderoso viento que frecuentemente, incluso en verano, sopla sobre la bahía de Cádiz y dificulta la navegación por el Estrecho.

Se echan de menos, por tanto, las obras indispensables para terminar la dársena pesquera y habilitarla con los edificios, tinglados, vías, etc., que el intenso tráfico requiere, así como aquellas, de mayor alcance sin duda, que puedan proporcionar condiciones de mayor abrigo y defensa a los buques, contra los efectos del temporal. Entretanto el plan de tales obras no se ejecute plenamente, no será viable la concentración de los servicios de abastecimiento de hielo y carbón, pues precisamente se proyecta emplazarlos en el dique inconcluso de la dársena pesquera.



Bulgaria prohíbe, temporalmente, la conservación del pescado

El ministro de Comercio ha decretado una disposición ordenando a las fábricas de conservas que suspendan por de pronto la conservación del pescado. Esta medida se funda en que habiéndose agravado la posibilidad de abastecer a la población con pescado fresco, se desea aliviarla de este modo.

La pesca en Bulgaria deja mucho que desear; a pesar de los esfuerzos que viene realizando el Ministerio de Agricultura para fomentar la misma. La pesca, sobre todo en la costa del Mar Negro, es este año deficiente y la pesca de alta mar se ha dificultado considerablemente, dadas las circunstancias de la guerra. Los pescadores carecen de los útiles necesarios, puesto que los antiguos se han ido desgastando con el tiempo y la adquisición de utensilios de pesca modernos es momentáneamente casi imposible. Finalmente creen los pescadores que el precio excesivamente reducido del pescado, es la causa primordial del escaso abastecimiento que viene imperando. Las pretensiones de los mismos, relacionadas con el aumento del precio del pescado fresco y salado, han sido, sin embargo, rechazadas por el Ministerio de Comercio. En la Prensa diaria ha dado a conocer el Ministerio de Comercio, que no tenía por qué aumentarse el precio del pescado. En cambio se han de adoptar las medidas necesarias para que los pescadores puedan adquirir los útiles necesarios, sin tener que modificar los precios.

Según informes de la Prensa de Bulgaria, ha sido en Turquía muy abundante la pesca del Toruk (una especie de atún), durante la primavera. Los alemanes han realizado, por tanto, grandes compras en los mercados turcos, poniendo el pescado fresco a disposición de las fábricas de conservas de Bulgaria, que trabajan por cuenta de Alemania.