

:: UNAS CIFRAS CONVINCENTES ::

En el mes próximo se reanudarán en Londres, las conversaciones encaminadas a negociar un nuevo tratado comercial hispano-británico.

SOBRE EL TRATADO HISPANO INGLÉS

nan unos 18.000 quintales anuales, que en dos meses se cubren con exceso por los desembarcos de las flotas que trabajan en Grand Sole

En anterior artículo hemos analizado la postura de España, frente a las pretensiones de Inglaterra, en sentido general. La proximidad del recomienzo de las negociaciones nos mueve a insistir en el tema, examinándolo concretamente desde el punto de vista pesquero.

No puede olvidarse que la preocupación cardinal de Inglaterra, ante este como ante los demás pactos internacionales de orden mercantil, responde a la necesidad de aminorar el número de parados. A 2.000.000 se elevan los obreros ingleses sin trabajo, y es natural que este imponente lastre de descuentos presione el ánimo de los gobernantes de aquel país.

Consecuencia de ello es la pretensión de que se aumente el cupo de importación de carbón en España. Está ahora en 700.000 toneladas anuales, y trata de que se le aumente a 1.000.000. Con este incremento se daría ocupación normal a unos miles de obreros más, motivo más que suficiente para que Inglaterra se deje vencer.

No hay duda de que la industria pesquera es un principalísimo, del carbón que las minas inglesas introducen en España. No lo es hoy en tanta cuantía como en otro tiempo, a causa de la obligatoriedad, impuesta a nuestros pesqueros de consumir un 20% de hulla nacional; pero es indudable que si la libertad de consumo se restableciese, solo la flota pesquera podría incrementar sus compras de carbón inglés en unas 120.000 toneladas por año, absorbiendo así el 40 por ciento de las 300.000 que se pretende por Inglaterra enviar a España como elevación sobre el cupón vigente.



Frente a esta realidad, la industria pesquera debe movilizar cuantos resortes tenga a su alcance, para que ese interés de Inglaterra no se frustre por la presión de ciertos sectores de la economía española, tradicionalmente mimados por los favores del poder público. De la consecución de este propósito, no se derivaría solamente el beneficio de poder evitar el consumo de carbón asturiano, excesivamente caro e inadecuado para la propulsión de los buques de pesca de altura y gran altura. Habría otra compensación interesantísima, que urge reclamar con apremio y con insistencia.

Inglaterra tiene contingentada la importación de pescado fresco. A España apenas se le asig-

Por lo menos debe elevarse ese coeficiente a 60.000 quintales. Necesitan este aumento los buques de altura, que en España, durante la época estival, no tienen mercado para su superproducción.

Lo necesitan nuestros pesqueros y además, no le vendría mal a Inglaterra. Porque este país habrá de tener en cuenta, que esta importación no ocasiona, como las demás, una evasión de dinero equivalente el importe de las operaciones de compra-venta.

Es digno de que se advierta, para esclarecer suficientemente este extremo, que el importe de cada marea vendida en Milford Hawen, por una pareja o un trawler de bandera española, se queda en la propia Inglaterra, en proporción de las dos terceras partes. Esos buques venden el pescado, pero también han de hacer provisiones, reponer efectos, pagar impuestos, comisiones de venta, etc. El lector puede darse cuenta de la importancia de esta cuestión, examinando unos datos que se contienen en un escrito elevado por el representante de la Federación Española de Armadores, D. Guzmán Rodríguez Rincón, a los negociadores oficiales de España. Cifrase en 500 £ aproximadamente el importe de una «marea», y de esta suma se invierte normalmente en comprar a los suministradores del puerto, lo siguiente:

140 toneladas de carbón	£ 340
40 » de hielo	» 30
Cables alambre para repuestos	» 100
Malletas (Manila ropes)	» 25
Efectos navales	» 25
Provisiones de boca	» 25
Total	£ 345



En estos hechos económicos, Inglaterra, país de positivismo, puede encontrar razones convincentes para dar a la industria pesquera española lo que con tanta justicia demanda. Se necesita, sin embargo, para lograr este objetivo, algo más que la buena disposición de la Gran Bretaña: se precisa la comprensión de España, y la decisión indispensable en nuestro Gobierno para dar al problema su solución nacional.

No se nos oculta que Asturias habría de sentirse perjudicada, con cierta razón por el exceso de complacencias que en relación a sus

explotaciones mineras se vinieron teniendo. Pero esto tiene remedio, para un Estado que hasta ahora vino convirtiéndose en paño de lágrimas de todas las grandes industrias necesitadas de amparo, desde los ferrocarriles a los naranjeros.

Si al fin resulta inevitable resolver la crisis de Asturias a costa de medios extraños a los propios de su industria, apélese una vez más al dinero de todos, al tesoro común del país. Siempre resultará más equitativa esta solución que las que hasta ahora se vinieron improvisando, tanto porque se cargan solamente en algunos sectores castigados, sumiéndolos también en crisis, como porque el interés nacional que representa la riqueza carbonera de Asturias debe ser servido también nacionalmente.

MAREIRO.

El servicio de información de **INDUSTRIAS PESQUERAS**, es exclusivo. Al efecto, tenemos organizada una red de corresponsales en todos los puertos y mercados de España que diariamente nos telegrafían las incidencias de la producción.

REVISTAS

PESQUERAS

Vasconia Industrial y Pesquera

J. O. comenta un artículo de Adelardo Novo sobre la venta de pescado en Foz; Julio Ochoa publica otro sobre «Desguace y sustitución de barcos pesqueros»; «La Campaña de nuestros bacaladeros», por A. Louvelli Tellería, etc.

Mar

En el número de septiembre publica «La construcción naval y sus problemas»; «El puerto de Boston: sus ventajas comerciales y físicas»; novedades técnicas, información general, etc.

Información Comercial Española

Inserta una información sobre «La Costa Brava» de Cataluña; «Nota sobre el movimiento de comercio exterior en los cinco primeros meses de 1935»; mercados nacionales, etc.

El ejemplar esfuerzo realizado por la **“Asociación de Armadores de Buques de Pesca, de Cádiz”**, adquiriendo todas las fábricas de hielo de aquella localidad, para que los buques de pesca que arriben al puerto andaluz puedan adquirir el hielo **a precio puro de coste**, exige por parte de todos los armadores de España, un apoyo incondicional, por lo que, cuantos barcos arriben a Cádiz, deben tomar todo el hielo que necesiten, con el fin de que la mayor producción **determine costo más barato**