

## UN HOMBRE HA VUELTO



*El Conde de Guadalhorce no es una figura pesquera. Pero es una auténtica figura, que ahora se reincorpora al retablo nacional.*

*Cuando fue Ministro de Fomento, con el general Primo de Rivera, proyectó la creación de grandes puertos pesqueros nacionales. Hace de esto unos veinte años. Apesar de la dimensión de este lapso, el Conde aun puede asistir de cerca a las fases gestatorias de su ambiciosa iniciativa, aunque no entre en sus funciones acelerar el ritmo de la construcción y habilitación.*

*No viene el ilustre Ingeniero de Caminos en calidad de turista, ni aun de diletanti literario, al estilo de los que, ahora como antes, nos suele enviar la América más o menos hispanizada. Viene como Presidente del Consejo de Administración de la Renfe, que al nutrirse con la relevante personalidad del repatriado hace subir en el público espectador la temperatura de la confianza.*

*A un hombre del talento práctico que el Conde ha demostrado, no se le escapa la dependencia en que la industria pesquera se encuentra, respecto a los servicios de la Renfe. Hace veinte años la servidumbre se soportaba respecto a las viejas compañías del Norte, el Oeste, Andaluces, etc. Pero las carreteras estaban cuidadosamente asfaltadas, y corrían por ellas, desde los puertos al Centro, cientos de autocamiones cargados de pescado fresco y de mariscos.*

*En sus primeras declaraciones, el Conde achacó en parte la congestión que sufre el sistema ferroviario español a la reducción del transporte por carretera. Para los productos de la mar, que son los que más urge poner al alcance del consumidor, se trata de una verdadera supresión, apesar de que nunca como hoy el abastecimiento del país ha dependido tanto y tan directamente de los recursos que se extraen de los veneros oceánicos.*

*A través de esa y de otras observaciones, hemos escuchado de labios autorizados, lo que esperábamos. Las palabras del Conde han incrementado el crédito que su retorno a la Patria había inspirado. El crédito, que es apenas fe en la ley y en la eficacia de un hombre.*

*Contagiados por ella, deseamos que la virtud ejecutiva de que viene dotado, encuentre el campo propicio. Que las palabras se hagan obra, y el pescado fresco pueda, en tal estado, llegar a las mesas de tierra adentro.*

MAREIRO.

# LA CAMPAÑA INGLESA ESPAÑOLAS, AUN

## ¿POR QUE NO PE

### LOS MOTIVOS DE LA PROTESTA

El problema de la pesca en los fondos de Grande Sole, late todavía. De vez en cuando, una intervención en la Cámara de los Comunes o un artículo en la Prensa de Londres, devuelve actualidad al asunto.

Hace aproximadamente un año que comenzó esta campaña, iniciada en el órgano comunista "Daily Worker". Desde estas páginas ha partido la primera llamada a la ponderación y a la serenidad--virtudes tan británicas--, entonces momentáneamente oscu-

recidas. Hemos tenido la satisfacción de advertir como nuestras razones, modestas pero objetivas, hicieron su camino en la opinión inglesa, tornando más ecuánime y abierta la intervención de sus órganos en el debate.

Buen ejemplo de este cambio de táctica vuelve a ofrecérsenos ahora. Está patente en un artículo de Mr. Bedford, publicado el 29 de diciembre último en el periódico, también izquierdista, "The Daily Mirror", cuya traducción se inserta después de este comentario.

#### EL CRECIMIENTO DE LA FLOTA

De su contenido, algunos aspectos merecen ser destacados. Uno, la impresión de que todo en esta campaña gira, más que en torno a una crisis efectiva de la producción de los bancos a que nuestra flota concurre, en torno al temor de que el agotamiento llegue en un periodo corto. Este sentimiento gana el ánimo de los impugnadores ingleses, a la vista de la cantidad de parejas españolas que frecuentan el mar Céltico, y cuyo número y potencia aumentan de día en día.

Es indudable que tal visión del problema es demasiado restringida y parcial. La riqueza y volumen de los "stoks" vivientes no depende sólo de la cantidad de pescado que se extraiga. Dada la asombrosa fecundidad de las especies marinas comestibles, el contingente de los bancos en un momento dado depende principalmente de las condiciones biológicas, propicias o adversas, que desde el parto ovular a la madurez sexual, hayan vivido sus innumerables componentes.

Aun dando por bueno que las causas mecánicas de mortalidad, sean las que en mayor proporción diezman las poblaciones de seres ícticos, resulta notoriamente exagerado atribuir tanta potencia destructiva a las "parejas" del Norte y del Noroeste de España, únicas que pasean sus copos por el S. W. de Irlanda. Sin duda ha aumenta-

do, desde 1936 a 1948 el número de buques "parejeros"--no de "trawlers"--, de procedencia hispana, que los ingleses encuentran en Grande Sole. Hasta pudiéramos añadir que desde hace algunos años, cierta parte destacada de esa flota pesca allí casi los doce meses, cuando antes solamente se hacía tal desplazamiento desde marzo a setiembre u octubre.

Pero hasta 1939, Alemania extendía por el Mar del Norte y el Mar Céltico, una de las flotas de "trawlers" más potentes de Europa. Holanda, Bélgica y Francia, concurrían también con buen número de arrastreros. Y es incuestionable que el aumento de la flota española, aun siendo importante, representa mucho menos que la flota desaparecida o no rehabilitada aún.

#### ¿VENCIO LA "PEREJA"

#### AL "TRAWLER"?

En el debate se mezcla un elemento notoriamente artificioso: la oposición entre la "pareja" y el "trawler". Cuando Mr. Bedford pregunta: "¿Por qué no pescamos nosotros en "pareja", también?", deja al descubierto este flanco, que es uno de los más vulnerables de la posición inglesa.

Uno y otro arte son aplicaciones de la red barredera. La principal diferencia reside en que la "pareja" no usa las pesadas puertas que utiliza el "bou" para mantener

# LES A CONTRA LAS PAREJAS QUE ATENUADA, PERSISTE SCAMOS TAMBIEN EN PAREJA?

abiertas, durante el remolque submarino, las dos alas del dispositivo de captura. Por consiguiente, como arte destructivo, el empleado por los "trawlers" supera al de la "pareja".

Los que alimentan la campaña vienen a confesar, con hechos, que la "pareja" es más eficaz que el "bou", como instrumento pesquero. Si es así, pudiera considerarse que ha llegado a su desenlace definitivo el viejo pugilato entre ambos sistemas de captura.

La superioridad técnica de la "pareja", que ahora viene implícitamente a reconocerse, en lugar de ser un argumento para desterrarla, como quieren los armadores galeses, es un argumento para adoptarla. La circunstancia de que sea un arte típicamente español, y aun más concretamente, gallego, no puede considerarse como un obstáculo, especialmente para hombres de mar tan capacitados como los británicos.

Con la "pareja", han pescado armadores de Milford Haven, durante años, incluso con la colaboración de expertos gallegos y vascos. Si esta experiencia fué abandonada, por la táctica de mantener la supremacía del "trawler", ahora que la realidad parece persuadirles de que la primacía corresponde a la "pareja", lo lógico es volver al camino abandonado. O, por lo menos, no hostilizar a los que lo han descubierto y practicado siempre.

## FLOTA Y MALLAJE

Aun sin el estímulo de la campaña galesa, hace tiempo que la industria pesquera española se ha planteado a sí misma un problema de límites, en orden a su hasta ahora incontrolado crecimiento. Aparte de la necesidad de mantener en estado de productividad los fondos de pesca, en la que el interés de ambos países es común, hemos de pensar nosotros en acomodar el rendimiento de esta caudalosa fuente de alimentos a la capacidad de absorción del mercado interior, sin envilecer los precios.

Con esto queremos decir que, por parte de España, la limitación se acepta en principio. A todas las

empresas que hoy vienen explotando los fondos del Grande Sole, ni puede ser indiferente que este venero íctico se agote, ni mucho menos que la intensidad de la extracción llegue a extremos tales, que vuelva a aflojar la demanda y haya necesidad de deshacerse a cualquier precio de las caladas, como ya ha ocurrido antes de ahora.

Inglatera propugna la limitación de flota y de mallaje. En cuanto a la segunda, es posible que Es-

paña haya concedido ya, anticipadamente, más de lo que ha pedido la última Conferencia Internacional de Londres. Y respecto a la primera, el diálogo está abierto en las columnas de la Prensa, y puede abrirse, en cualquier momento, ante la mesa redonda de un debate bilateral o multilateral.

Especialmente si estamos de acuerdo, unos y otros, en que éste no es un asunto político. Es un problema de despensa, solamente.

P. A.

*He aquí ahora, el artículo que inspira el anterior comentario:*

## ARMADA MODERNA

Por R. BEDFORD

Una armada española del siglo XX está amenazando a Inglaterra. Cada semana, una considerable fuerza de buques modernos, se hace a la mar desde puertos españoles, y se dirige a los campos de pesca de la costa S. O. de Irlanda. El mal empieza cuando llegan a estos parajes.

Mucha gente de esta región afirma que los españoles se están sobrepasando, y amenazando así los suministros que nosotros debemos de tener en nuestras pescaderías.

Las amas de casa inglesas dicen que, a no ser que se haga algo para remediarlo, no podrán comprar merluza en 1950. La expresión "nosotros" incluye a los propietarios de los "trawlers", pescadores, y aun a los miembros del Parlamento.

Mr. Douglas Marshall, diputado conservador por Bodmin, tuvo algo que decir al Parlamento acerca de la sobrepesca española, cuando habló en la Cámara de los Comunes, hace exactamente un mes.

"Es una verdadera armada", dijo a la Cámara. "En 1939, la flota pesquera de España constaba de 44 grandes "trawlers", totalizando 13.308 toneladas, y 228 "parejas", con un total de 46.285 toneladas.

Las "parejas" son barcos que pescan en pares. "En 1946—prosiguió Mr. Marshall—había 55

"trawlers" de aguas profundas, con un tonelaje total de 35.777 toneladas, y 450 "parejas", totalizando más de 77.954 toneladas, y tengo buenas razones para creer que otras 70.000 toneladas se están construyendo actualmente."

Mr. Marshall volvió entonces a la cuestión de la merluza. Durante los primeros seis meses de 1946, dijo, la cantidad capturada por los pescadores británicos, fué de 64.399 cwt.

En 1946, según las estadísticas españolas, han sido capturadas por ellos en las costas del S. O. de Irlanda, 110.000 toneladas de merluza. En el mismo período, los barcos ingleses capturaron sesenta y ocho mil toneladas.

Las capturas españolas son tan grandes, a causa de su método de pesca en "parejas". En efecto, la pesca de "pareja" significa que la red o "trawl", será alzada por dos barcos, en vez de uno. Un tercero permanece dispuesto a llevar el pescado capturado a puerto.

¿Por qué no pescamos nosotros en "pareja", también?

"Los pescadores ingleses lo intentaron entre 1930 y 1939", me dijo un portavoz del ministro de Pesca. No tuvieron mucho éxito.

"Es un método esencialmente español, y se necesita una gran instrucción y práctica para utili-