

MISION DE CADIZ, COMO BASE PESQU

Repercusiones de inactividad, en la flota

Para la flota que transplanta su base, dos servicios fundamentales deben quedar asegurados: el aprovisionamiento de carbón y el suministro de hielo. Cádiz ofrece un ejemplo típico, de como las actividades complementarias de las propias de la industria, no se han desarrollado en proporción al incremento de las necesidades.

El problema del carbón para pesqueros, ha sufrido en Cádiz una excepcional agudización, a consecuencia de las restricciones del tráfico de mercancías por mar, que la guerra ocasiona. Disminuída a cantidades exiguas la importación de carbón inglés, la flota de vapor se vió obligada a alimentarse casi totalmente con hulla asturiana. Y surgió entonces el árduo problema de procurarse barcos para transportarla, desde los puertos de la región productora hasta esta lejana base.

Desde 1940 los inconvenientes para el normal aprovisionamiento de carbón han ido acentuándose. Culminaron en 1941, con un reflejo tan fuerte en la producción pesquera que la redujeron a la mitad.

También en 1942 las paralizaciones por falta de combustible fueron largas y frecuentes. Si su repercusión en la economía de las empresas pesqueras fué menor, acaso se deba a que la deplorable experiencia del

año anterior alejó a bastantes unidades, y a que la productividad de las caladas fué en 1942 superior a la de 1941. No obstante, según las cifras de la estadística, Cádiz descendió desde el quinto al décimo lugar entre los grandes puertos pesqueros españoles. Es de creer que, en este caso, la estadística no recoja verazmente el volmen de las capturas de Cádiz, pero suministra indudablemente un dato revelador de que la actividad de la flota se ha visto fuertemente disminuída.

Aparte de las temporadas de forzado amarre, que la frecuente falta de carbón impone a los buques, han de tenerse en cuenta las pérdidas de tiempo e incremento de gastos que representan los desplazamientos a otros puertos para evitar o retrasar cuando menos la situación de inactividad. Las dos bases más cercanas, Ceuta y Huelva, especialmente la segunda, han remediado no pocas veces los apremios de la flota de Cádiz. En la actualidad, el puerto africano suministra casi exclusivamente a buques mercantes de líneas regulares a América. Las disponibilidades de carbón inglés en Huelva se han hecho cada vez más raras, y menos asequibles en precio. El de la tonelada suele elevarse a unas 380 pesetas, y el rendimiento, contrariamente al crédito de que gozaba el carbón de tal procedencia, a veces no cubre ni las exigencias mínimas.

Tan críticas circunstancias, obligan a más costosos desplazamientos, y no es raro ver que una pareja o un "bou", ante la perspectiva de dos o tres semanas de amarre, ponga proa a Vigo o a Avilés, para rellenar sus carboneras.

Tenaces gestiones de la Asociación de Armadores de Buques de Pesca, han conseguido recientemente atenuar la gravedad de este pro-

blema. Dieron como resultado el aseguramiento del transporte desde la región productora a este puerto, mediante barcos contratados a tal fin, con capacidad de unas 3.500 toneladas.

Merced a esta medida, que la menor demanda de fletes contribuirá a afianzar seguramente, ha mejorado de un modo efectivo el aprovisionamiento de la flota.

La distribución del cupo de pesqueros

Aunque la Asociación de Armadores de Buques de Pesca, representa a la totalidad de la flota de altura, distribuye en la actualidad un tercio solamente del cupo asignado a la

EL DIFICIL
 DE
 SUMINISTROS
 Por MA

pesca. Los otros tercios se suministran a través de almacenistas. El cupo total del puerto se cifra en 4.200 kilogramos mensuales, muy inferior al que realmente correspondía con arreglo a la potencialidad de la flota.

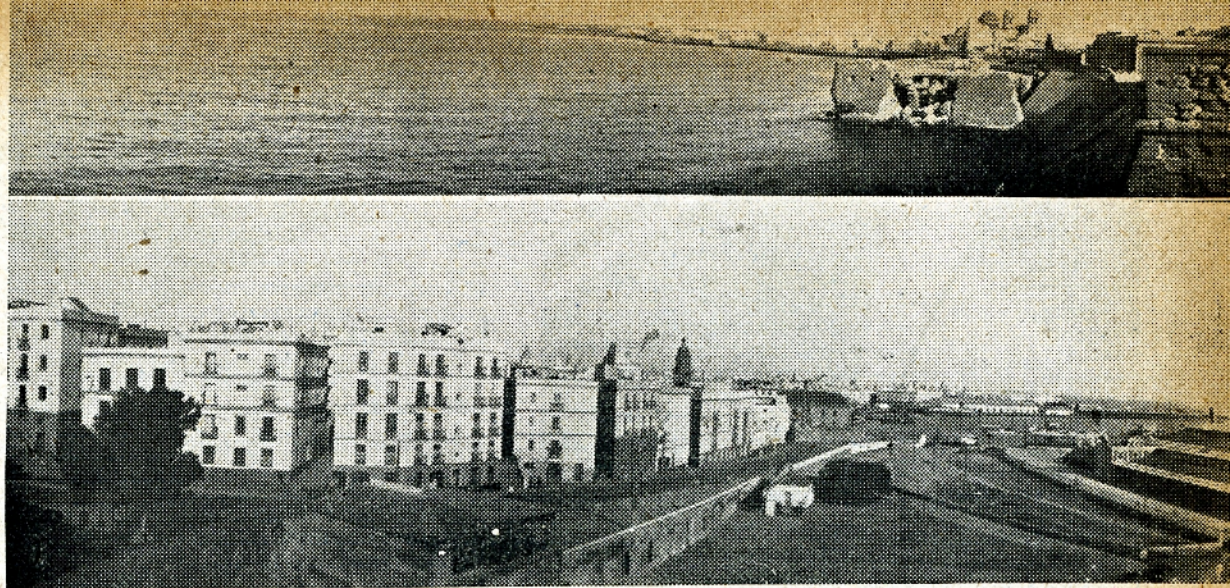
El servicio de carbón ha sido cooperativizado hace tiempo, por la organización de armadores. Después de una temporada de actividad intensa, en la que fueron tangibles los beneficios, ha registrado otra bastante prolongada de abstención, para volver a cumplir su cometido.

Hoy puede considerarse definitivamente consolidado tan esencial servicio, dentro del cuadro de los que presta la organización de empresarios pesqueros, con singular eficacia. Pero esta mayoría de edad, no



El mar de Cádiz, abierto a la Bahía de España, a los pródigos caminos pesqueros de Africa y Canarias.

Abajo una perspectiva del puerto a donde viene la flota para ofrecer el tesoro de sus lances.



se refleja aún en el volumen del cupo, cuya insuficiencia impide a los beneficiarios rescatar los excesos sobre el costo del suministro.

El asunto ofrece en este puerto singular interés, porque en torno al negocio carbonero se ha despertado una intensa lucha comercial, de cu-

PROBLEMA LOS DE CARBON REIRO

yas consecuencias la industria pesquera debiera ser preservada. Es posible que en los momentos actuales, suspendidas las importaciones de combustible inglés, reducida a cortas proporciones la demanda para los carboneos de la flota comercial, la crisis del negocio proyecte mayores competencias sobre la distribución de la hulla que alimenta a los pesqueros.

Cualquiera que sea la justificación que se alegue, siempre resultará vulnerado el derecho del armador, a disponer como y por quien desea recibir su cupo. Y en este punto no pueden olvidarse las razones de interés general, que obligan a defender la consolidación de la industria pesquera, de la que han de ser tribu-

tarios los negocios anexos, y no al revés.

Ahora que las circunstancias obligan a plantear este problema con carácter nacional, no puede olvidarse la posición de Cádiz ante él. Una posición que, en realidad interesa y por igual comparten, los demás puertos cuyas flotas suelen desplazarse durante determinados meses del año al gran centro pesquero meridional.

Mejoras locales a introducir

Los suministros de carbón a la flota, no se efectúan en la dársena pesquera. Como los de hielo, se realizan en el muelle comercial, con el entorpecimiento que suelen originar siempre las aglomeraciones de tráfico.

Suponemos que en el pensamiento de los encargados de mejorar la habilitación del puerto, figura el de concentrar en la dársena pesquera, no sólo el servicio de hielo y cámaras frías, sino el de aprovisionamiento de carbón, y que dada la modalidad de cargarlo desde depósitos de tierra, se habrá proyectado la instalación de dispositivos mecánicos que colmen rápidamente las carboneras, con garantía de exactitud en el peso.

Esta mejora, como otras, resulta indispensable para que la misión de este puerto sea servida con eficacia. Puesto que las flotas de los demás puertos han creado en este un cauce fecundo de riqueza, el esfuerzo lo-

cal debe responder con obras a tan grato ejemplo.

Al cabo de veinte años, Cádiz sabe bien cuanto debe a la industria pesquera, y como ésta representa hoy una de las parcelas más valiosas de su prosperidad industrial. Los barcos venidos de diversos litorales hispanos, han operado y mantienen esta transfusión de riqueza, a la que es preciso dedicarle el amor y el desvelo indispensables.

No se trata sólo del deber de la hospitalidad, que este puerto ha ejercido incluso en momentos de peligro e inquietud social. Se trata de tomar una actitud activa en orden al estudio y satisfacción de aquellas necesidades, que por exceder de la acción privada o gremial, reclama el esfuerzo colectivo.

De esta correspondencia dependerá, principalmente, el porvenir pesquero de Cádiz, que indudablemente sólo puede ofrecer perspectivas halagadoras, si el puerto intensifica la atracción que ejerce sobre las flotas de los demás, ofreciendo holgura y capacidad para todos, y una organización de suministros y servicios lo más perfecta posible.

