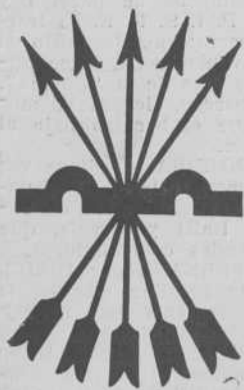


SINDICATO NACIONAL DE LA PESCA

DE FALANGE ESPAÑOLA TRADICIONALISTA Y DE LAS J. O. N. S.

CONGRESO NACIONAL DE LA PESCA



Boletín Oficial



NÚM. V

VIGO, 21 DE AGOSTO 1945

La Pesca con Dinamita

Las conclusiones del Congreso relativas al transporte de pescado fresco, que van en otro lugar, constituye uno de los resultados más importantes de su intensa labor.

Hay dos problemas fundamentales que resolver inmediatamente y que el Congreso ha atacado con pleno vigor: los transportes y los frigoríficos. Estos comprenden tanto el hielo necesario para el transporte como los vagones adecuados. Además, si pasamos a los almacenes de distribución, que forman las "cadenas frigoríficas", veremos que este tema es otro de los que el Congreso ha de hacer base de sus esfuerzos.

En efecto, así es.

Otro tema más localizado, que afecta momentáneamente a Vigo, y a las rías gallegas en general, es el uso de los explosivos en la pesca de la sardina. El Congreso ha discutido y estudiado con atenta minuciosidad y decisión enérgica, las medidas conducentes a la extirpación de este abuso. Además de ser un deshonor para los pescadores de Galicia, es una equivocación tremenda, cuyos resultados se pagan caros con la desaparición de los bancos sardineros. Es estúpido y criminal matar nuestra gallina de los huevos de oro.

Es cierto que las restricciones de carburantes y las necesidades tanto de los pescadores como de los consumidores, exigen imperiosamente forzar todos los medios de producción; pero ni aun así es justificable. Uno de los congresistas hubo de denunciar que, en el mes de mayo, junio y julio, le tocó presenciar una verdadera batalla naval "que era la vergüenza general de los gallegos": no una dinamita, sino más de doscientas.

Más de esto ya no hay que hablar. La vigilancia en el mar es difícil; pero en tierra es relativamente fácil. Por otra parte, el pescado cogido con dinamita se conoce perfectamente; y con ello se llega al conocimiento de quién ha empleado la dinamita.

Por ésta y otras razones, un Cuerpo de vigilancia marítima, y en especial terrestre, pondrá pronto remedio.

Claro está que a esto hay que añadir provisión de raba y combustible. Para que los barcos no tengan necesidad de emplear la dinamita, el Sindicato Nacional y el Provincial han procurado que a los pescadores de bajura no les faltaran.

Así es que tampoco es la necesidad enteramente, sino una ambición desmedida e insensata. De todos modos, las medidas drásticas que van a tomarse por parte de las autoridades de Marina, evitarán el mal.

También hemos de notar una serie de importantes comunicaciones, presentadas en esta sesión con referencia a los temas relacionados.

La vigilancia, en general, de costas y sistemas de pesca, como el de arrastre, por ejemplo, exige que se preste más atención por parte del Estado. Ya es tiempo que esta industria, de tanto interés para el país, no esté a merced de instintos y prácticas primitivas. Es una faceta muy importante de la producción pesquera que debemos elevar en todos sus aspectos al rango que tiene merecido.

Lo mismo hay que decir respecto a vedas, zonas y épocas de descanso.

Una vez realizado todo lo anterior, el Congreso propone que se hagan gestiones en Portugal, a fin de que los pescadores españoles puedan continuar pescando en aguas portuguesas, al perseguir los bancos de sardina.

Otras comunicaciones importantes se presentaron en la sesión anterior referentes a los temas frigoríficos aunque, de momento, se ha procurado insistir mayormente en las conclusiones prácticas e inmediatas.

La aspiración máxima del Congreso es fijar un plan completo, orgánico y amplio, de lo que debe ser aplicación de los sistemas técnicos de congelación y cadenas frigoríficas en el aprovechamiento del pescado.

De todas las comunicaciones y ponencias, sugerencias y pareceres, hace el Congreso, y en especial el Sindicato Nacional de la Pesca, acopio cuidadoso con datos y estadísticas, utilísimos para futuras realizaciones.

Al final de nuestra reseña se puede ver una muestra del cuidado y aportación de datos que los congresistas han tenido en cuenta. A las ponencias, nutridas y completas, se añaden las cifras y hechos locales de que vienen provistos los que toman parte en las sesiones.

Los diferentes departamentos del Sindicato Nacional de la Pesca presentan la colaboración concienzuda de sus jefes; y los Sindicatos provinciales, en especial, como es lógico, el de Vigo, completan la información, que, con las comunicaciones de todos los puertos de España, hacen un conjunto verdaderamente enciclopédico.

Y no se diga que éstas son palabras y discursos, o buenos escritos solamente. Nada de eso; o mucho más que eso. Proyectos y soluciones prácticas, conclusiones y peticiones, que elevados a los Poderes públicos y difundidos por toda la Península, contribuirán a formar una opinión colectiva, un "clima pesquero" general, el cual dará por resultado necesario esa "política pesquera", tan necesaria en España, a fin de que llegue a ser una de las primeras naciones de Europa en esta zona de la economía mundial.

Apuntemos igualmente que los labores del Congreso y de los congresistas llevarán a toda España el conocimiento de los grandes adelantos y fecundo dinamismo de este Vigo, tan emprendedor y marinerío. En términos "de publicidad", diríamos que el Congreso Nacional de la Pesca hace el reclamo del puerto pesquero de Vigo a todos los españoles. Hasta Portugal recibe una influencia y sugestión en la cual Vigo está en primer plano.

El Congreso no pide más recompensa sino que todos nos demos cuenta de la importancia de lo que aquí estamos haciendo, en comunidad de esfuerzo y buena voluntad.



El Marqués de Valterra, leyendo su discurso inaugural, en que expuso las bases y alcance de este Congreso Nacional de Pesca, para la futura prosperidad pesquera de España

CICLO DE COMERCIO

GRUPO DE COMERCIO INTERIOR

Tema 2.º—Conclusiones sobre transporte de Pescado

El Congreso ha designado una Comisión formada por los señores don Manuel Espárrago, don Pedro Sanz, don Luis Fraguado y don Leandro Fernández, que redactaron después de la sesión y estudio adecuado, las conclusiones siguientes, que consideramos de máxima trascendencia para la industria pesquera:

Dada la importancia extraordinaria que tiene la industria pesquera para la economía y el abastecimiento nacional y considerando que el pescado es una mercancía que vale mucho y se deteriora fácilmente; es indispensable que por la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera se dicten en breve plazo, previo los pertinentes informes, las disposiciones convenientes que faciliten y coordinen el transporte del pescado y pongan coto a todas las deficiencias y anomalías que se observan en el transporte del pescado.

Trajéndose de una mercancía tan especial, y a pesar de este

carácter ocurren actualmente casos tan anómalos como el siguiente:

Si tomamos como ejemplo el transporte desde Lugo a Madrid (715 km.) y sin tener en cuenta el elástico concepto de "horas hábiles", tendremos el siguiente plazo de entrega: Doce horas por expedición, más doce horas por los cien primeros kilómetros, más dos horas para entrega y más doce horas de ampliación para entrega de la tarifa 14, hacen un total de 69 horas.

Esta realidad no puede augurar un buen desarrollo del comercio del pescado fresco en el interior de España; pero es más pavorosa dicha realidad, al conocerse cómo desarrolla nuestra Empresa Nacional de Ferrocarriles dichos plazos de transportes y entrega.

Orden del día de la Sesión correspondiente al día de hoy, 21 de Agosto de 1945

Continuación del estudio y discusión de las comunicaciones presentadas sobre temas correspondientes al Ciclo de Producción y de las conclusiones propuestas a las mismas, y comienzo del estudio y discusión de las correspondientes al Ciclo de Industria.

Hora de apertura: 10,30 de la mañana

Cifras bochornosas

Primero de enero, a las 8 horas, más 12 horas de expedición, primero de enero, 20 horas.

Primero de enero a las 20 horas, más 12 horas, transporte 100 kilómetros, 2 enero, 8 horas. 2 de enero a las 8 horas, más 31 horas, por 615 kilómetros, 3 de enero, 15 horas.

3 de enero a las 15 horas, más 2 horas hábiles, 3 de enero, 17 horas.

3 de enero a las 17 horas, más 12 horas ampliación tarde, 14 5 enero, 11 horas.

Con lo que resulta que las anteriores 69 horas se convierten en 99 horas durante las cuales la empresa porteadora no incurre en responsabilidad por la que se le pueda exigir indemnización.

Ante la fatal perspectiva de estas exageradas franquicias que la R. E. N. F. E. tiene para el transporte del pescado, lógico es suponer que quien emplea trabajo, tiempo y capital en la captura de la pesca no encuentre estímulo para lanzarse a la conquista de nuevos centros de consumo ni ampliar las posibilidades de los ya existentes.

Es de urgente necesidad en primer término, la reorganización de los actuales trenes pescadores, haciendo efectivo el régimen de preferencia sobre los demás transportes ferroviarios, viajeros y mercancías, sean de la índole que fueren; en segundo término hay que procurar que los vagones averiados no queden diferidos en estaciones de tránsito-empalme, sino que por el contrario, sean reparados en la misma estación en que se note la avería, para lo cual deben dotarse a dichos trenes de personal especializado, la reparación de las corrientes averiadas de recalentamiento de cajas y deficiencias de funcionamiento de los frenos por vacío; y tercero, que se evite que los vagones que transportan

(Pasa a la página 2).

(Viene de página 1).

ten pescado fresco se sitúan en muelles que no sean los de gran velocidad y menos aun cuando éstos lleguen con retraso.

Sobre todo, es de imprescindible necesidad que los actuales plazos de transportes y entrega sean modificados, en cuanto al pescado fresco se refiere, en el sentido de que éstos tendrán como máxima duración el número de horas que tiene señalado en su cuadro de marcha el tren que los transporte, aumentando en doce horas para expedición y 2 horas para su entrega, desapareciendo el concepto de "hora hábil" a estos efectos.

Tarifas

No obstante las reiteradas peticiones formuladas por este gremio para que cesara el trato desigual y antieconómico que por tarificación se daba al pescado fresco, motivado por la pretensión de equipararlo, y no siempre en igual medida, con otros grupos de productos alimenticios tales como la fruta, hortalizas y leche, pero en el que no se tenía en cuenta que el pescado tiene un peso muerto de casi el 50 por ciento por envases, hielo, etc., las tarifas han sido aumentadas en un 20 por ciento. Siempre hemos propuesto que dicha anterior tarifa especial 14, fuera reducida en un 50 por ciento por ser el transporte del pescado fresco en España el más caro del mundo.

Si tenemos en cuenta que el pescado ha de ser uno de los artículos que antes han de entrar en el régimen de normalidad en su producción (como estamos viendo), que aumentará ésta por el crecimiento de la flota pesquera en número y rendimiento, y si calculamos que el precio medio de la sardina (pescado de mucho consumo que actúa como regulador en el precio de otras especies) era en 1936 de una peseta el kilogramo, en el futuro alcanzará el de 1'50 pesetas kilo, vemos que el valor de los portes de ferrocarril absorberá la casi totalidad del precio de venta al público, haciendo insignificante el margen para compensación de todos los gastos normales de la empresa de captura y distribución y venta del pescado.

Creemos es de urgencia que a efectos de tarificación el pescado se clasifique en dos grandes grupos: pescado de lujo, que deberá pagar como máximo la anterior tarifa especial 14 antes del aumento del 20 por ciento; y pes-

cado corriente o popular, al que deberá aplicarse como máximo también dicha anterior tarifa especial 14, reducida en un 50 por ciento; o bien adoptarse el sistema de promedio de toneladas y en porciones de 10 kilómetros, aplicándose al pescado de lujo la tarifa de 2'50 pesetas como máximo, y la de 1'25 pesetas para el pescado popular o procedente de bajura, descontando el hielo al efectuar toda clase de facturaciones.

A tal objeto, debe ser una realidad lo que con tanto acierto se estableció en el año 1886 en la Instrucción para el cumplimiento de la Ley General de Ferrocarriles y condiciones generales y tarifas para la concesión que en el artículo 42 del pliego dice: "Pescados ostras y pescados frescos con la velocidad de los viajeros".

El actual sistema de facturación debe modificarse y simplificarse a fin de que todas las expediciones puedan despacharse con gran rapidez, análogamente a lo que se hace en los grandes puertos extranjeros, en tal forma, que pueda facturarse y quedar despachado y embarcado todo el pescado que haya llegado a los puertos, y que se encuentre en el mercado en las primeras horas de la mañana.

A tal objeto se proponen las siguientes

Conclusiones

1.ª—Que por el Gobierno se obligue a la RENFE a que después de oídos los representantes de los Grupos de Comercio e Industria del Sindicato Nacional de la Pesca, dicte disposiciones conducentes a la facilitación y coordinación del transporte del pescado, comparándole en cuidado de la mercancía, peso transporte y peso con los más económicos de Europa.

2.ª—Que por Estado y la RENFE se dé preferencia a las personas naturales o jurídicas de las diversas ramas de la industria de la pesca, para la construcción, implantación y circulación de los vagones frigoríficos e isotérmicos para el transporte del pescado fresco, y que la Comisaría de Material Ferroviario dé carácter de preferencia absoluta a todas las peticiones de material con destino a la construcción de material isotérmico y frigorífico que se formular por las personas o entidades de la industria de la pesca.

3.ª—Que por el Estado, y a través del Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional, en las condiciones generales por él establecidas, se den todas las facilidades de carácter económico necesarias, en forma de crédito o anticipo de fácil amortización, para

la construcción de vagones frigoríficos en España o para su importación del extranjero, a las personas o entidades de la industria pesquera.

4.ª—Que las disposiciones sanitarias en vigor, acerca de la limpieza y desinfección de los vagones de transporte de pescado se lleven a efecto con toda rigurosidad; empleándose para ello, productos que no sean nocivos para el pescado.

5.ª—Establecimiento de un servicio regular de trenes pescaderos con material especial para grandes velocidades, cuya velocidad sea como mínimo la de un tren expreso, cuyo horario se regule por la

El pescado, por su valor alimenticio; por la diversidad de sus condimentaciones; la exquisitez de su sabor, su precio asequible a todos los presupuestos familiares, y por ser un producto totalmente obtenido con los medios y los recursos propios de nuestra gran industria pesquera, debe ser el alimento nacional por excelencia.

hora de venta en los puertos pesqueros y mercados o depósitos distribuidores para el que se deberán admitir facturaciones hasta media hora antes de la salida del punto de origen, y que el plazo de transporte y entrega sea reducido al número de horas del cuadro de marcha del tren, aumentado como máximo en doce horas por expedición y dos horas para entrega, "sin que sean hábiles".

6.ª—Coordinación de transportes por carretera y ferrocarriles a base de ayuda y no competencia, para llegar a un tiempo mínimo en el recorrido, buscando la mayor economía en el transporte.

7.ª—Que las tarifas a aplicar al pescado fresco: "como máximo" para el pescado de lujo la especial 14 antes de su aumento, y para el pescado popular y de bajura dicha tarifa rebajada en un 50 por 100; o bien la de 2'50 pesetas, por tonelada y fracción de 10 kilómetros para el pescado de lujo y la de 1'25 pesetas para el pescado popular o de bajura.

8.ª—Descuento del peso de hielo que llevan las cajas para la conservación del pescado al efectuar las facturaciones y que las fracciones de peso del pescado se consideren de cinco kilos.

9.ª—Que el peso mínimo de cada vagón completo sea de 3.000 kilos; y que cuando la carga de un vagón se componga de pescados o mariscos de "varias especies", se cobre el precio de la facturación por la tarifa más económica o bien se aplique a la totalidad la tarifa correspondiente a la clase de la que más cantidad se hubiese facturado.

10.ª—Todo este programa deberá ir coordinado con la posible instalación de una cadena frigorífica de la que se tratará por separado en este Congreso.

Vigo, 18 de agosto de 1945.

Labores del Congreso

En la mañana de ayer, bajo la presidencia del Excmo. Sr. Morqués de Valterra, se abre la sesión.

Se procede a la lectura del acta de la sesión anterior, que es aprobada por unanimidad.

Seguidamente el señor Cotoledo leyó la ponencia presentada en el día anterior por los señores Robert, Martín, Ujeda (Anexo número 1).

Lee asimismo la ponencia firmada por don Manuel Fragido, don Pedro Sanz, don Manuel Esparrago y Sr. Fernández, sobre transportes de ferrocarriles (Anexo número 2), que fue aprobada.

SEÑOR RODRIGUEZ UTERO. Quisiera rogar a la Presidencia si las conclusiones que se refieren a Las Palmas, y que se leyeron el día anterior, han sido aprobadas. SR. ROBERT. — Ayer se aprobaron y solamente se han refundido. Pero si quiere hacer alguna observación puede hacerla.

SEÑOR RODRIGUEZ UTERO. Quería pedir que todas las mejoras que se solicitaron para Las Palmas se hicieran extensivas al resto de la Península.

SR. ROBERT. — Hasta ahora se ha tratado solamente de Las Palmas. Pero cuando se trate del resto de España puede entonces al Sr. Rodríguez Utero, como los demás congresistas, solicitar las mejoras que estime oportunas.

D. ANGEL MARTINEZ. — Para agradecer al Congreso y a la mesa la inclusión de las conclusiones, pues de su nueva redacción, entre las definitivas del Congreso, y para hacer ver, aun a trueque de pecar de exagerado, la conveniencia de que se realizase por el Sindicato Nacional una visita de inspección a fin de que pudiera comprobar la cantidad de problemas que no pueden traerse al Congreso, pero que subsisten.

SR. PRESIDENTE. — Se toma en consideración y he de advertir no obstante al señor congresista que la Presidencia está en contacto con el Sindicato Provincial de aquella región y conoce los problemas que tiene la misma.

Construcción de bacaladeros

SR. COTELO. — Lee una comunicación del Grupo de Pesca de Gran Altura, tema 4.º, presentado por D. Luis Echevarría y don

que solamente han estado en funciones alguna de las unidades de la P. I. S. B. E. y no en su totalidad. Han hecho seis u ocho barcos la campaña de bacalao y ni la misma P. I. S. B. E. ha traído el necesario; por lo tanto si pone en movimiento los trece buques, más los diez de la "Copiba", más otros barcos, llegará el momento de que el bacalao baje al precio normal.

El SR. ALMEIRA. — Hace ver al Sr. Echevarría que en la actualidad no hay posibilidades de comercio con Italia y Grecia, que son dos grandes consumidores.

El SR. FERNANDEZ MUÑOZ. He de hacer resaltar que en la ponencia se reclama esta necesidad solamente de momento.

SR. AIMEIDA. — Prohibida en estos momentos, derogarla después será más difícil que no aprobarla ahora, ya que a los que les vaya mal el negocio lo dejarán por sí solo.

SR. PRESIDENTE. — El problema creo está bastante discutido y se va averificando votación. El que esté conforme que se construyan embarcaciones bacaladeras que se levante, y el que no que permanezca sentado.

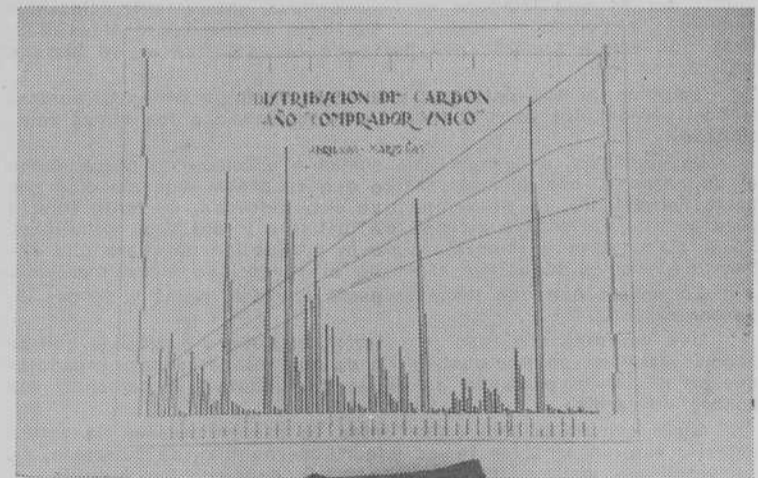
(Se levanta la mayoría de los señores congresistas, excepto dos o tres.)

SR. PRESIDENTE. — Ruego que se sienten los señores congresistas. Dada la mayoría que ha habido, se aprueba la construcción de nuevos barcos bacaladeros.

SR. COTELO. — (Lee una comunicación para acabar inmediatamente con el uso de la dinamita, presentada por el Sindicato Provincial de Pesca de Vigo (Anexo Núm. 4).

Los explosivos

SR. MONTENEGRO (SANTIAGO). — Como jefe de la Sección Económica del Sindicato Provincial de Pesca de Vigo, y ante la gravedad que encierra el problema de la pesca con dinamita, después de haber pulsado la opinión de las diferentes Cofradías, hemos sometido a la consideración del Congreso esa propuesta con unas conclusiones, que desde luego, aunque recuerdan organismos que todos detestamos, creemos que podía ser la solución para que sin necesidad de una vigilancia por parte, digámoslo así, de las auto-



Leandro Muñoz (Ciclo de Producción. Anexo Núm. 3).

SR. CAMARA (representante de la Comisaría de Abastecimientos y Transportes). — Dice: Quería exponer que según los datos estadísticos que posee la Comisaría, el consumo de bacalao es superior a las posibilidades actuales de captura y es necesario que en un futuro próximo los precios sean inferiores, ya que, con el alcanzado en la actualidad, el bacalao puede considerarse como artículo de lujo.

El SR. ECHEVARRIA. — Dice: Hay que pensar también que el número de parejas de tipo grande que existe en la actualidad en España es suficiente para dedicarse a la pesca en las campañas de bacalao. Ruego porque no se permita la construcción de nuevos barcos para la pesca del bacalao. Interviene el SR. ALMEIDA, manifestando que el prohibir la construcción de más barcos, quiero hacer ver al Congreso que es tanto como conceder un gran monopolio a las tres Empresas que hoy los construyen; pudiendo hacerse las mismas consideraciones para las demás clases o ramas de pescado.

SR. ECHEVARRIA. — Hay que pensar que el precio que el bacalao ha adquirido ha sido debido

ridades de Marina, sino de los marineros que andan en las embarcaciones, podría acabarse con los dinamiteros del mar.

Sabemos todos cómo las autoridades de Marina de Vigo se han preocupado por la represión de esto, desde el primer día; pero por unas causas o por las otras cada día se echa más dinamita.

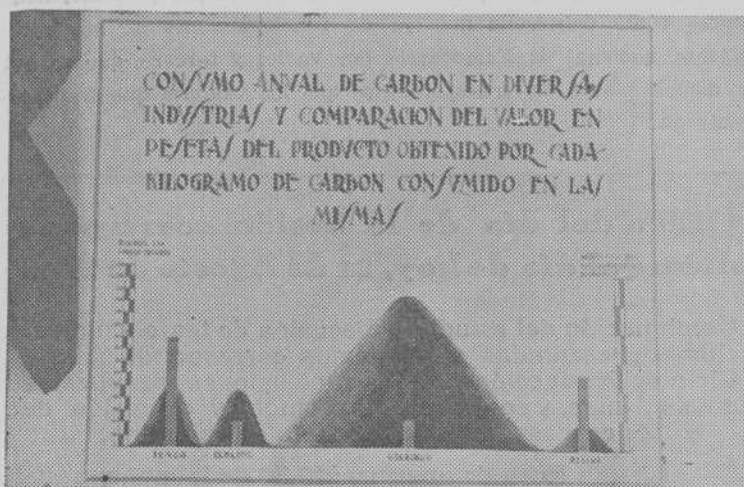
En la actualidad, si alguno de los miembros que nos honran con su presencia pudiesen asistir a una de estas sesiones quinotécnicas quedaría asustado, como marineros creían que estaban asistiendo a un combate naval.

Por lo tanto, aunque parezcan duras las sanciones para los patronos de las embarcaciones y principalmente para los armadores, serán pequeñas comparadas con los daños que estos dinamiteros están causando a la industria pesquera.

Por lo tanto, yo rogaría a los señores congresistas que previo un estudio de las mismas y si se cree conveniente incluir alguna modificación, fueran aprobadas las conclusiones.

SR. BARBAZAN. — Como quiera que por mí y por algunos señores congresistas hay también una propuesta en relación con es-

(Pasa a la página 3).



PONENCIAS Y COMUNICACIONES

Viene de la página 2)

te mismo tema, antes de aprobarse la propuesta por el Sindicato, quisiera que se diera lectura a la nuestra.

(Sr. Cotele lee una propuesta presentada por los Sres. Barbazán, Manuel Pérez Pan y Jesús Graña, sobre las sanciones a aplicar por utilización de la dinamita en la pesca.) (Anexo núm. 5.)

En los meses de mayo y junio

SR. SAAVEDRA. — Señores congresistas, como marinero y en representación de todos ellos, debo decir que en la ponencia que acaba de leerse parece se quiere aminorar el perjuicio; yo puedo decir a la Presidencia y al Congreso en general que la vergüenza y el colmo más grande para los pescadores fué cuando en los meses de mayo, junio y julio, por no contar aquí el mes de abril también, los barcos salían del puerto de Cangas y de Bayona por desgracia a la pesca del caldeo, por restricción de carburantes, en pleno día, a las cuatro o cinco de la tarde; lo único que hacían estos barcos era sostener una verdadera batalla naval que era la vergüenza general de los gallegos; no una dinamita, ni dos ni tres; podemos contar que eran cien o doscientas. No es esto todo, sino que el colmo llega a que una tarde, cuando estábamos dedicados al galleo, a eso de las seis y media, lo primero que hicieron estos señores fué hacer un verdadero combate naval con nosotros. Yo no quiero pensar si esto continúa qué invierno vamos a tener de hambre, si no se busca remedio a este mal. Llegará en poco tiempo el hambre a todos los humildes hogares de los pescadores. Yo ruego al Congreso y a la Presidencia que la primera embarcación que cayera "in fraganti" se le imponga la sanción más severa que pueda haber, pero sin consideración de ninguna clase (aplauso general).

SR. COTELO. — Lee comunicación presentada por don Guillermo Luis Rodríguez sobre control sanitario de la pesca (Anexo número 6).

Vigilancias de la pesca

SR. COTELO. — Lee otra comunicación presentada por el congresista José Costas Alonso, sobre vigilancia de la pesca para supresión de medios ilícitos de captura (anexo núm. 7).

SR. HERNANDEZ MAGAN. — Como funcionario de la Dirección General de Pesca, quiera hacer algunas consideraciones sobre lo expuesto en las anteriores ponencias, de cuyo espíritu parece deducirse que hasta la fecha no hay nada legislado que castigue el uso de explosivos en la pesca. Y, sin embargo, yo puedo decirles que sí, que data de 1907 la existencia de Leyes por las cuales se castiga severísimamente el uso de explosivos en la pesca. En ellas se llega al extremo de llevar al Juzgado a los tenedores de explosivos, aun cuando no los hayan usado, siendo considerado como delito contra la propiedad en cantidad siempre superior a 10,000 pesetas, sin garantizar estos datos por decirlos de memoria. Sin duda, por la grave-

España, por la extensión de sus costas, veneno inagotable de variedades de pesca; por la importancia de su flota, moderno instrumento de producción; por el arte consumado y el arrojo decidido de sus hombres de mar y por sus instalaciones fabriles de conservación, es una nación de preponderante economía pesquera.

dad de estas sanciones, se da el caso de que cuando se inicia un expediente por el uso de explosivos en la pesca, pudiéramos decir que llueven las influencias para que éstos se fallen con la mayor benevolencia.

El asunto de los explosivos es de difícilísima vigilancia en el mar, no hay que negarlo, ya que cuando algún barco pesquero de vigilancia sale, son los pescadores los primeros que tienen conocimiento de ello. Se trata, pues, de un asunto moral entre los pescadores, ya que si ellos quieren hacer uso de explosivos, será muy difícil poderlo impedir. Ahora bien, hay que tener en cuenta que los explosivos se fabrican únicamente por la Unión Española de Explosivos, que los venden bajo facturas y con guías. Es aquí donde hay que ejercer la verdadera vigilancia, en su origen; averiguar a quién van y para qué uso.

Hay también otro aspecto de interés: el de creación de un Cuerpo especial de vigilancia. Este existe, pero con escasisimo personal, y sería preciso que se atendiese un poco más a este aspecto. Y nada más.

El origen está en tierra

SR. ALMEIDA. — Como Jefe del Sindicato de Valencia, me uno a las manifestaciones del Sr. Magán, encontrándolas razonadísimas, si bien he de añadir que se da el caso lamentable de que, cuando llegan denuncias de barcos que han pescado con dinamita, cogidos in-fraganti por la embarcación destinada a la vigilancia, al primero que acude pidiendo clemencia es a su Jerarquía, dándose este caso con demasiada y lamentable frecuencia.

Como muy bien ha dicho el señor Magán, la vigilancia del empleo de la dinamita en el mar es poco menos que imposible, por los innumerables detalles que ha expuesto, de escasez de elementos, dimensión del mar y conocimiento, por parte de los pescadores, del día y sitio que va a salir la embarcación de vigilancia. El origen está en tierra, y es donde debe y puede vigilarse.

No se ha de ocultar que hay también otro procedimiento digno de tenerse en cuenta. El pescado que lo ha sido con dinamita se conoce perfectamente; éste es un factor que puede servir para llevarnos al conocimiento de quien ha empleado explosivos.

Teniendo los pescadores, como se ha dicho, sus elementos informativos, de espionaje pudiéramos llamar, y sabiendo dónde y cuándo se ha de ejercer la vigilancia, me parece lo más acertado vigilar este aspecto en tierra, y se conseguirá mucho.

Un cuerpo de vigilancia

SR. COSTA ALONSO. — Estoy plenamente convencido de que los pescadores nunca llegarán a suprimir el uso de explosivos por grandes que sean las sanciones. Estimo que hay un medio: la formación de un Cuerpo especial de vigilancia de la pesca que cumpla con especial celo su cometido, pues hasta ahora se ha dado el caso de que las embarcaciones encargadas de la vigilancia del mar, salen tan sólo dos o tres veces al año, y siendo esto así, es natural que se suceda la utilización de explosivos. A mi modo de ver, si a un pescador se le dice, vas a ganarte 500 pesetas en una noche utilizando explosivos, pero nunca más puedes dedicarte a pescar ni una sola sardina, estoy seguro de que el pescador opta por las 500 pesetas de aquella noche, pensando que sino ha de ser otro el que las gane, y esto es lo dice un pescador.

Pido a la Asamblea, por tanto, que se pida al Gobierno la creación, lo más pronto posible, de un Cuerpo especial de vigilancia de la pesca, para terminar con todo esto. Recuerdo que en los años 15 y 17 trabajaba un pescador dedicado a la vigilancia de la pesca, no dándose en aquella época estos abusos. Pues bien, si un solo barco dió tan magníficos resultados, ¿qué sería si la provincia contara con varios? ¿Es tan pobre el Estado español que no puede disponer de barcos suficientes dedicados a la vigilancia que salgan a la mar todos los días que



Las autoridades a la entrada del arco de la Feria

salen los pescadores? A mi juicio es la única manera de evitar el abuso de explosivos y procedimientos ilegales por parte de los pescadores.

SR. FERNANDEZ CERVERA. — En el Ciclo de Industria hay un escrito presentado por mí referente a estas cuestiones de pesca, y como terminada esta sesión no se va a poder leer, solicito que se dé lectura ahora.

SR. PRESIDENTE. — Dése lectura de la misma.

SR. COTELO. — La lee. (Anexo núm. 8.)

La provisión de raba y combustible

SR. MONTENEGRO (Benigno). Quisiera hacer una aclaración en primer lugar, para que todos los señores congresistas sepan que, debido al esfuerzo, y quizá sacrificio del Sindicato Nacional de la Pesca, tenemos solucionado el asunto de la raba.

En Vigo y Pontevedra hoy sobra raba para pescar; tenemos stock de raba. Por lo tanto, esto no es argumento para que no puedan trabajar los pescadores.

El Sindicato Nacional de la Pesca y el Provincial, llevan durante su actuación atendiendo con mucho más cariño al Grupo de Bajura de la pesca de la sardina que a la pesca de Altura. Todos sus desvelos van siempre en beneficio de los barcos de Bajura que de los de Altura, y he de contestar también a una alusión anterior a la cual no lo he querido hacer antes.

Para que los barcos no tengan necesidad de emplear dinamita, he de manifestar que durante el presente año los barcos de Bajura no han perdido un solo día de trabajar por falta de carbón, y los barcos de Altura, sí. El Sindicato Nacional y el Sindicato Provincial de la Pesca, tienen sumo interés en los barcos de Bajura. De forma que todo eso no son argumentos para que haya necesidad de emplearse la dinamita. Yo creo que todos los medios que se pongan a nuestro alcance serán pocos en la vigilancia del mar, en la tarea de desterrar la dinamita para el empleo en el mar, y por eso yo ruego que se pongan todos los medios que sean necesarios para la persecución de los dinamiteros.

La pesca de arrastre

SR. LEIROS. — Yo he trabajado con marineros, y si los españoles hemos empleado la pesca de arrastre, es porque los extranjeros la emplearon antes que nosotros. Por tanto, yo creo que se debe prohibir la pesca de arrastre dentro de las aguas jurisdiccionales españolas, pero en los mares libres los españoles no debemos dejar el campo libre a los extranjeros para que ellos rastreen, sin hacerlo nosotros también.

Falta de colaboración

SR. ALMEIDA. — Parece ser que de las manifestaciones de algunos señores congresistas se culpa a las autoridades de Marina por no perseguir el empleo de la dinamita a los usuarios de la misma. Na la más lejos de la realidad.

Cuando algún marinero se presenta a decirnos que ha visto pes-

car con dinamita a unos pescadores y le decimos que tiene que firmar la denuncia o declarar en el expediente, se niega rotundamente a hacerlo, diciendo que él lo denuncia, pero que ni firma nada ni quiere declarar en ningún expediente, y ustedes tienen que comprender que ante esta falta de colaboración las autoridades de Marina no pueden por sí solas resolver este problema, porque como la denuncia no es una cosa comprobada, nosotros no podemos hacer nada sin las pruebas necesarias.

Hay que tener también en cuenta que las embarcaciones de guardapesca sólo salen al mar algunos días, porque, al igual que las demás embarcaciones, también tienen un régimen de restricción de carburantes.

En cierta ocasión dije a los pescadores que proporcionaran, por lo menos, cinco litros de gas-oil por barco para poder salvar la vigilancia de la pesca, y tuvimos una negativa rotunda, siendo esto por lo que permanecen en puerto las embarcaciones; no porque haga buen tiempo o mal tiempo, porque son marineros igual que los pescadores. Ya que anteriormente han sido pescadores, tienen más interés en que no se pesque con dinamita; pero si no tenemos gas-oil es indispensable una colaboración de los pescadores para poder tener un resultado efectivo, el resultado de la dinamita.

Una ley más ejecutiva

SR. FERNANDEZ. — Yo creo que se ha descaminado un poco la discusión y sin tener que decir nada en contra de las manifestaciones hechas por la Comandancia de Marina de Valencia, ya vemos que esta Ley de la dinamita no tiene eficacia, y sería indispensable que se propusiera otra Ley que resultase más efectiva.

SR. MORA. — De las comunicaciones parece desprenderse que los pescadores de la costa portuguesa tienen una moral más elevada que la nuestra y que no emplean la dinamita; sería un procedimiento eficaz el impedir que se utilizase la dinamita. ¿Por qué no se estudian esas diferencias? Si hay un procedimiento ya eficaz, ¿por qué no podemos aplicarlo nosotros?

SR. COSTAS. — Quiero decir que

no he pensado por un momento del Cantábrico en la época de maquitar la razón a la Autoridad de Marina, pero tengo que decir la realidad, y es que el Poder Público se ha ocupado muy poco de esto tan interesante; y para estas cosas de tanto interés, pido al Congreso recabe más atención al Poder Público. Las gasolineras no han podido salir a la mar por falta de carburantes, cuando rebajando un poco a las embarcaciones pesqueras, y quiero decir con esto que ni por un momento he pensado nada en contra de las autoridades de Marina.

Queda nombrada la Comisión para redactar las conclusiones.

Otras comunicaciones

SR. COTELO. — Lee la comunicación presentada por D. Guillermo Luis Rodríguez, de Conservas y Salazones de Vigo, sobre vigilancia de la pesca en tierra. (Anexo núm. 9.)

SR. PRESIDENTE. — ¿Quiérese alguien objetar algo sobre la presente comunicación?

SR. PRESIDENTE. — Queda aprobada.

SR. COTELO. — Lee la comunicación presentada por D. Luis Echevarría, Jefe del Sindicato Provincial de la Pesca de Guipúzcoa, sobre zona de protección y veda. (Anexo número 10.)

SR. COTELO. — Lee la comunicación presentada por el congresista D. Santiago Montenegro, armador de Vigo, sobre Ordenación de la Pesca y establecimiento de Zonas de descanso. (Anexo número 11.)

SR. HERNANDEZ MAGAN. — En la Ley de Pesca Marítima se recogen estas sugerencias y creo que todos los señores congresistas, por medio de sus Cofradías, Organizaciones y Sindicatos, deben estudiar este proyecto y dar solución al problema.

Discrepancias

SR. ROBERT. — En las distintas Ponencias hay algunas pequeñas discrepancias, y al objeto de que se pudieran reajustar, sería conveniente se reunieran los señores Echevarría, Montenegro y D. Enrique Montes, para mañana poder presentar unas conclusiones al Congreso. A ellos se agregó un representante de Levante.

SR. COTELO. — Lee una comunicación sobre grupo de "Crustáceos y moluscos" Tema 17, presentado por D. Aquiles Vial (Anexo núm. 12).

SR. CAMARA. — Debo intervenir respecto del tema anterior en lo que se refiere al consumo de mariscos de hostelerías y bares. Estos no se encuentran intervenidos por la Comisaría General de Abastecimientos y Transportes. Ahora bien, si el Congreso considera que se debe establecer una vigilancia para que no se consuma en épocas de veda, la Comisaría está, como siempre, a su disposición y se ordenará lo necesario para que se vigilen estos consumos.

SR. PRESIDENTE. — Queda aprobada la conclusión.

SR. COTELO. — Lee comunicación proponiendo que por el Excmo. Sr. Marqués de Valterra, se efectúen cerca de Portugal

(Pasa a la pág. 4)



El Simbólico faro del Congreso Nacional de la Pesca, a la entrada de la Feria del Mar

ACLARACION

En nuestro número anterior, por error de montaje, hemos dicho que en una de las sesiones del Congreso el Sr. Secretario General del Sindicato Nacional de la Pesca, Sr. Calvo, había dirigido a los ilustres huéspedes portugueses unas cariñosas palabras, que reproducíamos, no siendo exacto. El que les dirigió el cordial saludo fué el Excmo. Sr. Marqués de Valterra, ilustre Almirante de nuestra Armada, que viene desplegando una labor activísima y meritoria en las interesantes tareas del Congreso.

Al final abrazó al Comante Tenreiro, acto que electrizó a la asamblea, puesta en pie con ovación estuista.

(Viene de la página 3.)

las gestiones oportunas para que los pescadores españoles puedan continuar pescando en aguas portuguesas al perseguir los bancos de sardinas, firmada por D. Manuel Pérez Pan, D. Jesús Graña, D. Luciano Barbazán y D. Manuel Pérez. (Anexo núm. 14).

SR. PRESIDENTE.—Acepto la sugerencia.

SR. COTELO.—A continuación lee otra comunicación del Sindicato Provincial de la Pesca de Alicante y otra sobre el Grupo de Gran Altura, Altura y Bajura, Temas varios (Anexo núm. 15).

SR. PRESIDENTE.—¿Quiere algún señor congresista hacer uso de la palabra?

El problema del carburante

SR. GOMEZ BAEZA.—Primero una aclaración. Quiero hablar como congresista, sin intervención ninguna de la Dirección General de Pesca. Como se ha hablado de una distribución equitativa por potencia de motores, había que aclarar lo que significa una distribución equitativa. Si es equitativa, lo racional o lo matemático.

Hay que tener en cuenta que la pesca no se rige por reglas fijas y determinadas; el que pretenda dar normas fijas y rígidas para una distribución equitativa, va condenado al fracaso o ignora totalmente los intereses de la pesca. Unos datos podrán aclarar este concepto.

El cupo de carburante, me refiero al del mes de agosto, ha sido 2.400.000 litros de gas-oil o sea que aproximadamente 15 litros por HP. Una distribución equitativa como quiere indicar ahí, sería una distribución matemática 15 litros por HP. Yo quisiera preguntar a los armadores de altura que tienen parejas en Pasajes y en ese puerto existen 30 parejas con un total de 16.655 HP., a más de dos bous de 365 HP. y una baca con 260 HP. total 17.645 HP. ¿Qué podrían hacer y pescar con 15 litros por HP.?

Avalan mi afirmación las continuas peticiones del Instituto Social de la Marina, consciente de la responsabilidad de esto y del Sindicato Nacional de la Pesca, pidiendo

cupos extraordinarios, o de un aumento en mayor proporción para atender las costeras que se verifican actualmente, y las que se han verificado anteriormente.

Otra pregunta: Los pescadores por rendimiento de la costera del bonito, de la anchoa y aquí en Galicia de la sardina, ¿qué podrían hacer con 15 litros por HP.? Son continuas las peticiones; no, eso no es lo equitativo. Sería justo matemáticamente, pero no sería racional. Entonces se podría dar la distribución a contables de ultramarinos.

Ahora el Mediterráneo pide eso y voy a leer unos datos: En el presente mes se ha atendido preferentemente a las costeras del Cantábrico y Noroeste y no se ha atendido al Mediterráneo; la cantidad de gas-oil que se ha dado por HP. ha sido de 10 litros, la media es de 15. Pero hay que tener en cuenta que se le ha dado seis kilos de fuel-oil para mezclar. Con ese sacrificio que se ha hecho al Mediterráneo que ya he demostrado que no lo ha sido, porque se ha dado, para completar fuel-oil carburante que no se ha dado al Cantábrico, Noroeste ni a la pesca de Altura para mezclar. De esta forma, en el presente mes se ha podido atender a las parejas de Altura de Pasajes, Vigo y Coruña pero además estoy hablando sobre unos datos del presente mes, pero

es interesante ver que los 2.400.000 litros de gas-oil del presente mes, igual cupo de gas-oil se ha dado en abril y mayo del presente año.

En todos los meses del año 1942, se han dado cupos inferiores habiendo sido en septiembre solamente de 1.000.000 de litros.

En el año 1943, ha habido cupos inferiores al del presente mes, en enero con 1.800.000 litros, en febrero con 2.000.000 de litros, marzo con 2.000.000 de litros, abril con 2.200.000 litros, junio con 2.300.000 litros, septiembre con

2.300.000 litros y octubre con 2.300.000 litros.

En el año 1944, febrero con 1.000.000 de litros, marzo con 950.000 litros, abril con 760.000 litros, mayo con 750.000 litros, junio con 800.000 litros, julio con 1.150.000 litros y agosto con 2.200.000 litros.

En el año 1944 durante la gran restricción de carburantes se presentó el problema de que no se podía hacer una distribución racional para que pudiera pescar la altura. Se tuvo parada la flota pesquera de Altura durante seis meses y entonces sí que se hizo una distribución equitativa matemáticamente, porque no se podía hacer otra cosa, y se dió ocho litros por HP. parando toda la Altura y los barcos mayores de 125 HP. de los Pósitos de Pescadores.

En el Mediterráneo se le compensó como ya he dicho anteriormente la falta de gas-oil con el fuel-oil. Ya ha habido meses del



presente año y finales del pasado que era tal la cantidad que se daba que no lo consumía y se ha tenido que devolver a la Comisaría de Carburantes Líquidos durante tres meses 1.000 Tns. de fuel-oil.

Para concluir

Después de atender todas las necesidades de la flota, que hoy son mayores debido a las dificultades del abastecimiento de carbón se están animando a poner quemadores para fuel-oil.

Yo creo como congresista que la distribución tiene que ser efectuada de tal manera para conseguir el fin de obtener el mayor rendimiento con el carburante empleado. Eso es una distribución racional, eso es lo que necesita la Comisaría de Abastos para poder ella después distribuir entre todas las provincias de España la mayor cantidad de pesca. Obtener el mayor rendimiento con el mínimo esfuerzo, eso es lo que debe presidir en toda la economía nacional.

Si se pesca más empleando el carburante en pesca de Altura o en ciertas profesiones a costa de un pequeño sacrificio hay que tener en cuenta la potencia total de las embarcaciones del Mediterráneo



El Ministro de Industria y Comercio con el Presidente del Congreso de Pesca, Sr. Marqués de Valterra, visitando el edificio de la Lonja donde se tienen las deliberaciones

neo que por ser la región en que no hay altibajos en la pesca se puede efectuar una distribución aproximadamente igual durante todos los meses del año. Dicha región tiene 62.519 HP. mientras que el Cantábrico tiene 23.463 HP. solamente en lo que se refiere a bajura; luego con un pequeño sacrificio del Mediterráneo se puede obtener beneficio notable en el Cantábrico, me refiero solamente al gas-oil. La gasolina en cambio tiene compensación. En el presente mes se ha dado a Mediterráneo 229.300 litros de gasolina, al resto de España, bajura, 281.030, el Mediterráneo tiene 21.150 HP. en los motores de explosión. La potencia del resto de las embarcaciones de España de 22.327.05 HP. con motor de explosión o sea con menor número de HP. en el Mediterráneo que en el resto de España se ha dado mayor cantidad de gasolina. Se ha procedido a una distribución equitativa de gasolina y yo creo que el Mediterráneo ha podido pescar con la cantidad que se ha dado en el presente mes. No creo que se debe ir alegrenete a una distribución matemática, es lo más sencillo pero quizá no sea lo más interesante para la pesca.

ROPA Y BOTAS DE AGUA

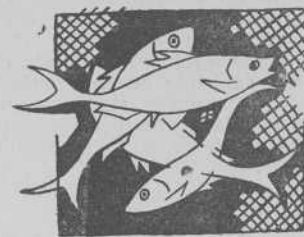
Se lee otra comunicación sobre robas y botas de agua para los marineros de la Cofradía de Pescadores de Bueu. Se suceden varias intervenciones y se plantean las dificultades existentes en algunas zonas para el suministro de viveres a pescadores.

Se lee comunicación presentada por el señor Quijano, de Buelna de Santander, sobre aumento de producción de cable para la pesca, y después de numerosas intervenciones, se dió por terminada la sesión.



La flota pesquera nacional contando con las cantidades necesarias de carbón, combustibles líquidos, hielo, etc. de que hoy carece, podría trabajando a pleno rendimiento obtener una captura de pesca de un millón de toneladas aproximadamente el doble de la actual.

Con ello se mejoraría notablemente el régimen de alimentación nacional y se podría dedicar una importante cantidad de pescado fresco para la exportación.



LA EXCURSION DE ANTEAYER

En cuatro autobuses que salieron en las primeras horas de la mañana de la Puerta del Sol, realizaron los señores congresistas una excursión por la ruta del Tecla. Salieron de Vigo por la carretera de Castilla y en Porrño se detuvieron para visitar los Laboratorios Zelta, cuyas dependencias recorrieron detenidamente, siendo amablemente atendidos por el personal técnico del importante centro.

Después de esta visita, los señores congresistas siguieron a Tuy en donde visitaron la ciudad, la catedral, el viejo convento de San Francisco y el puente internacional. Continuaron después a La Guardia, subiendo al Monte Santa Tecla.

Después regresaron a Vigo por la costa, visitando a Bayona en último término.

Los excursionistas regresaron encantados de su viaje.



Situa del primer puerto pesquero de España, gran promesa de nuestra riqueza nacional