

Sobre un órgano regulador de la Pesca Marítima

Por MAREIRO

Mas de una vez hemos glosado en estas columnas, la conveniencia de crear la Rama de la Pesca Marítima. Al apuntar este anhelo perseguíamos una sola finalidad: sugerir, estimular, precipitar el establecimiento de un órgano de enlace entre las industrias pesqueras españolas y los órganos oficiales que regulan la producción nacional.

Antes del 18 de julio de 1936, esa misión había sido confiada a la Junta Pesquero-Conservera, incorporada al Ministerio de Industria y Comercio. Se trataba de un organismo que se hallaba en los instantes iniciales de su actuación cuando fué prácticamente anulado, y resultaría prematuro establecer, sobre una experiencia tan escasa, un juicio de su labor.

Algo análogo en principio, aunque llamado a mas amplios fines, estimábamos que debía surgir en un período de vida económica normal, o encarado a la normalización, para que las ideas matrices del orden nuevo se proyectaran eficazmente en este sector industrial.

Razones de carácter circunstancial latian también detrás de aquella demanda nuestra. La pesca marítima estaba en trance de reajustar sus efectivos, emprendiendo la faena reconstructiva de la flota aniquilada o explicada durante la reciente lucha nacional, por los rojos. Era indispensable pensar en la acomodación de la producción al consumo, cohibiendo la construcción de buques que exceda de las verdaderas necesidades, a fin de evitar que el espectro de las crisis pasadas vuelva a asombrar nuestras perspectivas industriales.

La necesidad de asegurar los suministros de pertrechos y útiles indispensables para la pesca, celosamente cuidada por los organismos oficiales actuantes desde poco después de iniciarse el Movimiento Liberador, también reclamaba una organización permanente. Otro tanto podría decirse de los suministros de carbón, etc.

* * *

Desde entonces a hoy, las cosas han evolucionado bastante.

No ha desaparecido la necesidad de un órgano intermedio entre las explotaciones privadas de la riqueza pesquera y la Administración, pero el margen de intervención oficial en ellos ha decrecido no poco.

Así, el control sobre nuevas construcciones pesqueras no podrá ser ejercido ya con la intensidad que en un principio suponíamos. Mas de cien unidades se hallan en trance de construcción, mas o menos avanzada, a lo largo del litoral español. Solo tres cuartas partes de esa cifra se construirá en la región Noroeste entre el año actual y el próximo, seguramente.

No puede pensarse en que la flota nueva vaya a permanecer inactiva una vez que sea lanzada al agua. Es indudable que, con sus aportaciones de pesca la producción se incrementará en un treinta por ciento cuando menos el volumen actual de

400.000 toneladas anuales. Beneficioso o perjudicial, el hecho es en sí irremediable ya en esfera distinta a la de los intereses industriales privados, que han de buscar colocación al exceso de mercancía o han de ensanchar la capacidad habitual del consumo medio español.

Los problemas relacionados con el suministro de efectos y pertrechos, marcha hacia la normalización, salvo en el suministro de aquellas fibras que, por producirse en el extranjero han de adquirirse en divisas, y quedar afectadas por las actuales dificultades de la navegación internacional. Las fábricas pueden trabajar con mayor holgura que antes, y cubrir eficientemente las necesidades de la industria pesquera, aun aumentadas por las demandas de la flota nueva.

Existen dificultades en el suministro de carbón, que no son específicamente pesqueras. Corresponden a un orden general, y nacen de la limitada capacidad de producción en relación con la demanda superada, de la escasez de buques para el transporte a los puertos, etc.

* * *

No revelan los aspectos examinados, que la constitución de la Rama de la Pesca Marítima haya perdido oportunidad; pero a nuestro juicio señalan una disminución en la importancia de su papel, que puede volver a incrementarse en el momento menos sospechado.

El problema fundamental de la industria, frente a una baja de precios inminente, reside en eliminar todo dispendio superfluo, y organizarse internamente en la forma que permita reducir al límite los gastos de explotación, especialmente los de naturaleza material. Los de naturaleza personal --sueldos, jornales, subsidios, etc.-- no podrán ser objeto de comprensión, sino se opera una mejora general en los costos de la vida, poco probable dadas las crecientes perturbaciones económicas en que el mundo se ve metido cada día.

Cualquier iniciativa que se ponga en marcha, para dotar a la pesca marítima de ese órgano económico regulador, deberá proyectarse dentro de esa norma moderada y eficiente, rígidamente proporcionada a las necesidades verdaderas, que procuramos dibujar a través de estas líneas.

Solo la austeridad en los gastos podrá salvar a la industria, cuando los ingresos descendan, y los precios recaigan al plano habitual. Y como esta segunda fase está muy cercana, es preciso tomar disposiciones para poner en práctica la primera.

