

Incremento de la producción en veinte años

En 1960, la flota armada por empresas españolas arrancó al mar 963.795 toneladas de alimentos (9). Esta suma incluye las descargas en Ceuta y Melilla. De tal cifra, nada menos que las cinco sextas partes fueron obtenidas en el área septentrional del Atlántico. Sólo el 17 por 100 del total constituye la contribución del Mediterráneo.

Sobre el mismo dato referido a 1959 se acusó en 1960 un alza de 133.577 toneladas. Es de creer que, en buena parte, no represente un incremento neto. Puede responder a mayor perfeccionamiento en el cómputo de las extracciones singularmente de las procedentes de parques y viveros. Lo cual no resta significación al dato ni anula su valor comparativo.

Entre los países europeos situados en cabeza de lo que pudiéramos llamar bloque pesquero occidental, también Alemania superó en el año último el nivel del anterior. Sin embargo, el total de sus capturas alcanzó solamente a 851.468 toneladas. Dentro del grupo, España quedó emplazada en tercer lugar, a la zaga de Noruega e Inglaterra.

Basta esta consideración para predisponer a un juicio favorable sobre el desarrollo logrado. Porque, según la misma fuente estadística, en 1940 estábamos a menos de la mitad del camino desde entonces recorrido. Durante veinte años se ha logrado sostener un ritmo de crecimiento capaz de proporcionar más que la duplicación del volumen anterior.

Ya veremos si este resultado puede considerarse plenamente satisfactorio. Pero antes de seguir adelante, una pregunta se nos atraviesa en la ruta. ¿En qué cifra hubiera quedado el producto bruto de esta rama y su aporte a la renta nacional sin el estímulo del crédito especial para construcción y modernización de la flota, al 2 por 100 de interés y amortización en veinte años? La respuesta, ante los resultados ya glosados, constituye la más convincente justificación a posteriori de la Ley de 2 de julio de 1939, que a partir del año siguiente comenzó a dejar sentir su benéfica acción. Bueno será añadir que la proporción que se atribuye a la pesca —4.181.400.000 pesetas para 1959— en el cómputo nacional del producto interior bruto al coste de los factores, debe considerarse muy inferior al real (10).

Relación entre producción y necesidad

La producción de recursos vivos del mar constituye hoy uno de los cimientos más firmes de la despensa española. Es nuestra fuente más pródiga de proteína animal. También la más importante, después de la ganadería. No obstante, el incremento logrado no permite considerar servidas, ni mucho menos, las necesidades del país.

Como media del consumo de pescado fresco per capita, en 1960 se obtienen estadísticamente 16,1 kilogramos. Sumándole los productos del mismo origen preparados en conserva o salazón, incluso bacalao, el índice se eleva a 23,47 kilogramos. Aún teniendo en cuenta que de 1940 a 1960 el censo de España aumentó en más de cuatro millones de habitantes, el consumo de pescado parece haber experimentado un incremento sustancial. Esta impresión se debilita si sometemos a un ligero análisis el resultado aparente.

Así, el promedio correspondiente al pescado fresco refleja el peso de las piezas en el estado originario, con cabeza vísceras y espinas. Lo mismo que el envase se incluye en el peso de las conservas. Para hallar el índice correcto, sería necesario utilizar en ambos supuestos el peso comestible, lo que obliga a aplicar un coeficiente de reducción no inferior al 25 por 100 en conjunto. Tras esta elemental depuración, nuestro índice real de consumo de alimentos marinos por habitante debe situarse alrededor de los 17,5 kilogramos al año.

El mismo promedio llega a 32,1 kilogramos en Portugal, a 41 en Noruega y a 100 en Islandia. Para rebajar la importancia de tal disparidad, puede argüirse recordando que en Inglaterra, Alemania (R. F.) y Francia no pasa de 11 kilogramos, ni de 12 en Dinamarca. Pero el balance de alimentos proteínicos en estos países resulta ampliamente compensado por el consumo de carnes, huevos y leche, muy superior al correspondiente a España.

Por lo tanto, el déficit de recursos nutritivos sub-

LA EVOLUCION ESTRUCTURAL DEL SISTEMA PESQUERO

Por V. PAZ-ANDIA

III. ESPAÑA FRENTE A

siste en la economía española. La producción pesquera necesita ampliar bastante su desarrollo para situarse al nivel de las crecientes necesidades de la población. Se ha cubierto provechosamente una primera etapa, presidida, al menos inicialmente, por el signo de la reconstrucción postbélica, que se halla desde hace tiempo superado. Ahora, después de tan fecunda experiencia, otro signo, distinto y mucho más ambicioso, es el que impone su ley.

Productividad comparada del esfuerzo industrial

El incremento global de la producción pesquera española, como dato aislado de la estructura industrial a que corresponde, poco significa. Habrá de ser puesto en relación con el volumen de medios, humanos e instrumentales, empleados para obtener tal resultado.

La estadística nacional cifra en 275.555 el número de trabajadores de ambos sexos utilizados en la pesca y en las industrias derivadas. Se incluyen en el cómputo, así el personal que rinde una prestación continua como el que la rinde estacionalmente, incluso en la artesanía del marisqueo.

Una estadística internacional estima en 125.700 el número de trabajadores pesqueros españoles. En esta cifra se incluye la equivalencia a tiempo completo, de 42.300 que lo rinden parcialmente.

Partiendo de uno u otro dato, el efecto comparativo es igualmente desalentador. El censo laboral pesquero de Noruega e Inglaterra no excede de 75.800 y 26.900, respectivamente, incluyendo trabajadores continuos y discontinuos. Aunque aproximadamente 50.000—mujeres en su mayoría—deban segregarse en España como mano de obra conservera, la producción hombre-año tiene que resultar insatisfactoria. Se calcula en nueve toneladas, que es la más baja de Europa. En Portugal sube a 11; en Suecia, a 20; en Noruega, a 27; en Dinamarca, a 40; en el Reino Unido, a 41, y en Alemania (R. F.), a 64 (11). Este índice, aunque puede ser influido por la mayor productividad natural y más próxima localización de los caladeros explotados, refleja típicamente el grado de mecanización conseguido en los trabajos de la flota por cada país.

No resulta mucho más confortador el resultado del análisis, si lo intentamos a base de la producción por tonelada bruta de navío utilizado y año. Según la estadística nacional, los buques matriculados en la Lista tercera, excluyendo los de vela y remo, se elevaban en 1960 a 12.910, con un tonelaje de 354.829.

En relación a este índice, quedan a la cola Francia y Bélgica, con sólo dos toneladas de pesca al año por tonelada bruta de embarcación. España llega a tres, con Inglaterra, Portugal y Suecia; suben a cuatro Noruega y Alemania, Dinamarca alcanza ocho toneladas.

Las diferencias de productividad también se explican por la composición de las flotas. Así, el número de moto-pesqueros superiores a 500 toneladas en 1958 era en España de 28; en Portugal, de 66; en Alemania, de 154; en Inglaterra, de 177... Si

consideramos el grado de unidades comprendidas entre 300 y 499 toneladas, los efectivos son, respectivamente, de 11, 46, 81, 35... Es interesante destacar que el mayor incremento registrado en la flota española desde 1940 a 1958 se ha producido en buques mayores de 100 y menores de 300 toneladas. De 1.304 al comienzo del período, llegaron a 1.620 al final del mismo.

CUADRO III

PRODUCCION MEDIA ANUAL POR PESCADOR Y TONELADA DE ARQUEO, EN TONELADAS

PAISES	Por pescador a tiempo completo	Por tonelada de arqueo del buque
Islandia	99	10
Alemania (R. F.)	64	4
Países Bajos	52	4
Reino Unido	41	3
Dinamarca	40	8
Bélgica	28	2
Noruega	27	4
Suecia	20	3
Portugal	11	3
Francia	10	2
España	9	3

Fuente: O. E. C. E.

Estos datos bastan para comprobar que la mayor parte de las embarcaciones de altura españolas comprendida entre ambos límites resultan de capacidad excesivamente reducida para la pesca a largas distancias. La insuficiencia de capacidad incluye otras: potencia, autonomía, velocidad, etc.

La evolución estructural en el sector de fondo

Tras veinte años largos de aplicación, la primera Ley española de crédito naval puede decirse que agotó su ciclo. Se había adelantado a proclamar así la del 12 de mayo de 1956, sobre protección y renovación de la flota mercante, pues una de sus disposiciones transitorias anunciaba otra Ley, también de signo tutelar, para la flota pesquera.

Por el tiempo en que le correspondió nacer, es lógico que el nuevo ordenamiento respondiera a concepciones distintas. Ante todo, a principios mucho más evolucionados que los del anterior. Esta tendencia sintetizadora se ha acusado ya en la Orden ministerial de 9 de diciembre de 1960, al orientar la preferencia en la concesión de créditos hacia los "buques de pesca con instalaciones especiales, de congelación o factorías".

Era inaplazable la necesidad de forjar un instrumento legal, susceptible de imprimir nuevo ímpetu al desarrollo de la flota pesquera, frente a una etapa mucho más ambiciosa y audaz que la ya recorrida. Dentro del cuadro europeo de países abocados a la reforma de su estructura pesquera, España necesitaba tomar una posición de vanguardia, para no quedar en pocos años desalojada de la jerarquía adquirida.

(9) Dirección General de Pesca: "Estadística de Pesca". Año 1960. Madrid, 1961.

(10) "La Renta Nacional de España". Año 1959. Avance en 1960. Consejo de Economía Nacional. Madrid, 1961.

Por fortuna, frente a la ofensiva mundial del progreso tecnológico, la empresa pesquera española ha acertado a situarse. Una vez más, antes de que se hicieran tangibles las ayudas estatales crediticias o desgravatorias, establecidas en la ley a jubilar, o prometidas en ley a promulgar, así la barrera del hielo como la del Ecuador fueron batidas por la inversión privada. Dos unidades de más de 550 toneladas cada una, construidas y armadas en Vigo, las primeras de la Península dotadas de congelación rápida para la totalidad de la carga, se han convertido en pioneras de la flota europea en la explotación del Atlántico austral. Se trata de los motopesqueros "Lemos" y "Andrade". El primero habiendo un récord superior a 6.000 millas para arrastrar en fondos próximos a la Antártida. El segundo probando fortuna en los de África Sudoccidental.

Al propio tiempo, algunos astilleros de Galicia han recibido los primeros encargos de moto-pesqueros con capacidad superior a 1.000 toneladas, constructivamente adoptados al sistema de arrastre por la popa. Tal vez en 1962 pueda quedar incorporado algún "super-trawler" de rampa trasera y pueda iniciarse el armamento de combinados de mayor envergadura, a base de transformación de mercantes

PROBLEMA

en buques-madre, con elementos de fabricación de subproductos y flotilla coadyuvante.

Estos hechos demuestran que la realidad está preformando las directrices a seguir en la era que comienza, aún antes de que la Ley imponga sus normas. El despegue hacia nuevos tipos y consiguiente abandono de los modelos tradicionales plantea el problema de la sustitución de la flota, cuyas perspectivas de rentabilidad están desapareciendo. Unas perspectivas que sólo pueden mejorar mediante crecientes desplazamientos de los buques de mayor autonomía hacia caladeros muy lejanos, pero libres del fantasma de la exhaustividad. Tales son los objetivos de la reforma estructural que se inicia en el sector de las pescas de fondo. En consonancia con ellos, los estímulos cuya concesión se trata de regular implican la ampliación del importe de los préstamos al 80 por 100 de la inversión presupuesta, cuando se trate de construir unidades altamente tecnificadas, o se elimine compensatoriamente de la lista tercera cierta proporción de tonelaje vencido. Parece natural esperar que este criterio de selección, fundamentalmente técnico, prevalezca sobre cualquier otro, incluso el de prioridad en la presentación de solicitudes.

Dentro de un plan de racionalización de la flota, la única prioridad atendible es la que responde a las mayores garantías técnicas del proyecto. A éstas precisamente está ligado el interés nacional, que no al turno burocrático de antigüedad en la demanda. De no proceder así, los auxilios financieros estatales, en lugar de propiciar la reforma estructural del sistema pesquero, podrían originar el efecto contrario. O dar lugar a la paradoja de que el crédito oficial fuese hacia inversiones encerradas dentro de la concepción tradicional, desamparando al propio tiempo, por agotamiento prematuro de las consignaciones, los proyectos más aptos para el logro de las metas deseadas.

Este razonamiento no excluye la contemplación del problema de la flota preexistente, que sea susceptible de adaptación a las nuevas exigencias. La financiación de costosas obras de transformación, alargamiento de cascos, motorización, instalación de equipo congelador, etc., puede restablecer la rentabilidad de muchas unidades, cuya vida industrial merezca ser prolongada con provecho para la economía del país.

El plan debe abarcar, cuando menos en líneas generales y flexibles, todas las facetas que el problema ofrece. Y la legislación a dictar, para convertirlo en realidad, sin interferir el fértil vuelo de la iniciativa particular, debería encauzar técnicamente el desarrollo estimulado, a fin de que pueda convertirse a corto término en desarrollo automantenido.

La evolución necesaria en el sector de superficie

El crédito institucional, vigorosamente propulsor de la industria arrastrera de altura y gran altura, apenas comunicó efectos dinámicos al sector de las pescas pelágicas. Recursos de tanto atractivo económico como el atún, el bonito, la anchoa, la sardina, la caballa, la palometa, el jurel, la auguja..., integran esta bulliciosa falange faunística, difundida por aguas medias y superficiales. La componen especies pelágicas, cuyas masivas concentraciones suelen pro-

ducirse en proximidad al perímetro costero, aunque sujetas a fluctuación estacional o cíclica.

Hasta hace tres décadas, este complejo grupo dominaba el cuadro de la producción piscatorial española. Ahora constituye su rama dormida. En contraste, debemos recordar que los grandes emporios pesqueros del mundo, desde el Japón al Perú, desde la U.R.S.S., a Inglaterra, o desde Noruega a los Estados Unidos, no se edificaron a expensas de los recursos demersales. El arenque ha sido y aún es para la mayor parte una riqueza fabulosa. Como para otros lo es el atún de aleta amarilla y el barrilete, el "sprat" nórdico o el "menhaden" occidental.

España disfruta de propicia localización geográfica para las pesquerías de superficie. Este privilegio supone menor volumen de inversión y menores costos de producción y de transferencia que los exigidos por la industria de arrastre. No obstante, ésta adquirió gran expansión, y aquella sobrevive en dañoso estancamiento. Sus núcleos más activos apenas han conocido otra innovación que la de sustituir las máquinas de vapor por el motor diesel, o simplemente el carbón por el fuel-oil... Aunque el problema es más agudo en Galicia que en el Cantábrico o en la costa occidental andaluza, ofrece una perspectiva general francamente desalentadora.

Pequeños atuneros han abandonado el método del "currican" para adoptar el "cebo vivo". En buques de escasa capacidad y radio de acción se han instalado sondas electrónicas. Pero el "purse seiner" y el "power-block", que podrían asegurar mayores caladas y mecanizar las operaciones del aparejo, sólo excepcionalmente se han adoptado por algunos armadores. El nylon aún no ha sustituido al algodón o al cáñamo en las redes. Otro tanto podría decirse del "long line", que ha desterrado al cebo vivo en las campañas atuneras del Lejano Oriente. La pesca con luz y bomba no ha sido intentada siquiera.

Hace algunos años se inició la de túnidos tropicales, con periódicos desplazamientos a Canarias y Dakar de una flotilla cantábrica. Sólo un "tuna clipper", el *Marinero*, recientemente adaptado para las capturas con cerco, puede contarse como prototipo subsistente de aquella promisoría tentativa. La participación de las unidades menores, aunque relativamente afortunada, no llegará a proporcionar el desarrollo que merece la inmensa riqueza actualmente desdeñada.

Sólo mediante la acumulación de fuertes incentivos parece posible encauzar las pesquerías pelágicas hacia un grado de expansión racionalizada. Sería necesario comenzar por la adopción de prototipos navales y la incorporación a métodos de mayor productividad. Pero sin combatir la crisis estructural de un sector tan importante de la producción pesquera española, parece evidente que cualquier plan de reforma el sistema no respondería a un pensamiento integral, eficazmente corrector y plenamente operante.

Aspectos financiero y fiscal de la reforma

La pieza esencial de los programas concebidos para impulsar la renovación de las estructuras industriales de la pesca es siempre el crédito otorgado con tasas de interés y amortización más bajas que las ordinarias. Pero dada la magnitud de las inversiones a realizar, la presión tributaria sin atenuación, prematuramente descargada sobre los actos que a las mismas se vinculen, vendría a producir efectos de signo contrario a aquellos cuya consecución se intenta. Esta circunstancia explica la adopción de medidas exentivas o bonificativas, complementarias de la ayuda financiera directa.

Desde la Ley de 26 de diciembre de 1958 quedaron desgravados de la Contribución General sobre la Renta, a partir del 1 de enero de 1959, los aumentos de patrimonio no justificados, resultantes de la inversión en determinados valores mobiliarios. Disposiciones dictadas en aplicación de aquella Ley incluyeron en la desgravación las acciones de empresas declaradas de interés nacional, y los valores de renta fija o variable emitidos por empresas hidroeléctricas, de construcción naval, productos petrolíferos, cementos, etc. Si la reforma del sistema pesquero exige una cuidada planificación, alimentada con fondos del Estado, parecería una inconsecuencia no adoptar el mismo régimen en este caso. Porque el obstáculo fiscal vendría a frenar la atracción del capital privado, desviándolo hacia valores más protegidos que los fomentados en este caso con la ayuda del capital público.

Dentro del ordenamiento proyectado se contempla especialmente la gravitación de los Impuestos de Derechos Reales y Timbre, en cuanto recaen sobre "todos los actos y contratos que se concierten por razón de la construcción del buque". Desde la Ley del 12 de mayo de 1956 disfrutan de una reducción de la mitad del importe de las cuotas que ahora se propone convertir en exención total. Tanto

como lograr esta medida, sería aconsejable ampliar su campo de aplicación, incluyendo las transformaciones de buques, y la adquisición de los mismos con tal finalidad, así como las subrogaciones de titulares o la imposición de cargas durante las obras, sin olvidar la aportación a sociedad dedicada a la explotación de las unidades construidas, adaptadas o modernizadas.

Por primera vez se propone ahora la equiparación fiscal al fondo de amortización de otro destinado al mantenimiento de la letra y visitas de clasificación de los buques. Al lado de esta medida, inspirada, sin duda, en razones de seguridad en la conservación idónea de las garantías reales, el problema podría ser abordado bajo un ángulo más amplio. O sea planteando en toda su dimensión el caso de las amortizaciones del material naval siniestrado, a efectos del Impuesto sobre Sociedades y del Industrial.

Cuando una empresa armadora sufre la pérdida de un buque, puede ser indemnizada por el seguro de una parte elevada del valor de reposición. Siempre soportará, no obstante, una fracción, no inferior al 20 ó el 25 por 100 del menoscabo, como autoaseguradora parcial. A causa de la limitación anual de los ejercicios, el quebranto derivado del hundimiento, el naufragio, el incendio..., sólo puede ser absorbido dentro del mismo período fiscal. No en aquel y en los dos o tres siguientes, como ocurre en los países donde este problema fué resuelto con criterio flexible y especializado.

En el artículo 13 de la Ley del 12 de mayo de 1956 se prevé la concesión a fondo perdido de una suma compensatoria del no uso del crédito, cuando el inversor tuviera en principio derecho a sus beneficios. Se fija en el 16 por 100 del importe que debiera alcanzar el préstamo. Aunque no represente plena satisfacción del interés impropio, la medida debiera mantenerse en el ordenamiento aplicable a la marina pesquera, al menos mientras subsista para la mercante.

El aliciente de las desgravaciones y las bonificaciones fiscales, concertado con el préstamo especializado, debe determinar la puesta en órbita del sistema pesquero español, incluso en sus sectores más envejecidos. Sin embargo, la clave del éxito de los programas a ejecutar se centra en el volumen de la inversión disponible y en la prioridad técnica a que se condicione su empleo. El elevado costo actual de los equipos evolucionados excede de las previsiones habituales. Sin darle cumplido alcance, sin llegar en la ayuda estatal a la dimensión necesaria, tampoco se alcanzarían las metas a que propenden en esta hora, tanto el interés nacional como el de la despesa occidental.

BUQUE NODRIZA ARENQUERO RUSO

Un buque nodriza arenquero ruso, de 15.300 toneladas, actualmente en construcción, tendrá un radio de acción prácticamente ilimitado. Las principales características son: eslora total, 145 metros; manga de trazado, 20 m.; puntal (en el costado), 125 m.; velocidad, 14,5 nudos; motor principal, 6.250 h.p.

En la popa queda espacio suficiente para un helicóptero. El puente de mando está en el castillo. Dispositivos especiales de amarre permitirán que cuatro lugares arenqueros atraquen al costado simultáneamente. Por esta razón se han instalado cuatro puntos de elaboración de pescado en los entrepuentes centrales.

Otro equipo especial consiste en: máquinas clasificadoras de arenque, máquinas para limpiar los barriles de arenque, cámara frigorífica y fábricas de salazones y conservas de arenque. La carga de los frigoríficos (hasta 400 toneladas y productos de arenque semiterminados y terminados) está mecanizada y sólo se necesitan tres hombres. El barco permite incrementar la preparación de productos de arenque ligera y medianamente salado que pueden almacenarse en frigorífico. Llenándolo con vibradores especiales, la capacidad de un barril puede aumentarse de 95 a 115 kilogramos.