

# EL PRESIDENTE DE DE ARMADORES, HA



MR. JACK CROFT BAKER

## ESBOZO BIOGRAFICO

Mr. Jack Croft Baker preside la British Trawler's Federation. O sea, la organización par, en el Reino Unido, de la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca. Cuando le conocemos, en una reunión bilateral de empresarios pesqueros, Mr. Baker encabeza la mesa, con el nevado airón de su cabello sobre el rostro sanguíneo. Se adivina, tras su mirada vivaz y la agilidad de sus manos, dóciles siempre al sentido de las palabras, el nervio de un recio luchador, dueño de los secretos del menester, que profesa.

Una discreta pipa y unas gafas de carey decoran a ratos su semblante rubesciente. Cuando la conversación lo anima, las gafas se le encaraman sobre la frente, como si entonces las utilizara para los ojos del espíritu, del pensamiento, y no para los del cuerpo. Y, a través del cristal, las ideas salen limpias, vibrantes, certeras.

Es un hombre de raíz popular, como casi todos los que han llegado a algo, por la insobornable virtud de su esfuerzo. Nació en la aldea de Cleethorpes, condado de Lincolnshire, casi al doblar la última década del siglo decimonónico. Es, sin embargo, un ejemplar humano enteramente asimilado al siglo XX.

Cleethorpes está enclavado en la cuenca del Humber, a poca distancia de Grimsby. Como es sabido, este puerto, con Hull a la otra orilla de aquel río, concentran la mayor producción pesquera de la Gran Bretaña. En aquella aldea vivió el padre de nuestro entrevistado. Y sigue viviendo el hijo, a pesar de las complejas actividades que desarrolla en el mundo pesquero inglés. El padre fué armador de 33 pequeños buques del tipo que hasta hace 40 años dominaba en las flotas del mar del Norte. El hijo redujo aquel copioso legado a cinco "trawlers" modernos, anticipándose a una evolución que a los pocos años se hacía general en los grandes países pesqueros. Las mareas cortas, en Silver Pit, o, cuando más, en el Dogger Bank, fueron sustituidas por las mareas largas, a Islandia o al mar Blanco, para llenar las amplias neveras de "cod fish", nuestro bacalao.

Es interesante contrastar cómo el mismo medio, aun en latitudes dis-

tantes, produce tipos humanos de temple y visión semejantes. Mr. Baker, sin dejar de ser como es, pudo haber nacido en Bouzas. Y en lugar de hallarse ahora hablando un inglés matizado y sobrio, podía estar expresándose en un gallego recio y ceñido. Cambiaría el acento, la música; no la fibra, ni el sentido de la acción, ni la fe en el esfuerzo voluntarioso, que todo lo espera de la conducta propia, y poco o nada de los demás. Tal vez, en el fondo de esta hipotética analogía, opere una razón racial: la misma vena céltica, derramada por los bordes atlánticos, continentales e insulares.

Tal es el hombre: nervioso, directo, eficaz, dentro de un tono abierto y mesurado. Hecho de abajo arriba, con más experiencia que ciencia, pero sensible a todas las vibraciones del progreso económico y técnico. Sobre sus hombros gravita hoy la responsabilidad máxima de la industria pesquera británica, que es la tercera del mundo.

## LA ADMINISTRACION INGLESA Y LA PESCA

A Mr. Baker no es necesario introducirlo en el tema pesquero. Siempre está inmerso en el mundo de sus afanes. Como "chairman" de la principal organización de armadores del país, desde 1944, la experiencia de sus relaciones con la Administración Pública, puede suministrarlos algún resultado interesante. Hacia él orientamos nuestra incitación, y la respuesta no tarda:

—En Inglaterra la pesca, con la agricultura, integran un departamento ministerial, el Ministry of Agriculture and Fisheries. Las relaciones entre la industria y el Gobierno, suelen ser recíprocamente comprensivas. En general, nuestras demandas son acogidas sin gran dificultad, pero no siempre el acuerdo se produce. Uno de los motivos de desacuerdo frecuentemente recae en las contingencias de pescado importado, que descargan en los puertos del Reino Unido buques extranjeros. En la actualidad la fricción está viva con Islandia, a consecuencia de las medidas que ha impuesto este país, vedando el

acceso de barcos y artes de otros, a sus bahías, tan ricas en varias especies, particularmente en bacalao. El Gobierno inglés no contestó a la prohibición, cerrando los puertos a las descargas islandesas, como era de esperar. Esta situación, a pesar de la indulgencia oficial, se ha producido por la unión de los industriales, negando a los buques de aquella isla las facilidades de que gozaban para utilizar los servicios portuarios ingleses, aprovisionarse de combustible y hielo, tomar víveres y cajas, etc. De este modo, Islandia perdió el mercado británico, desplazando sus descargas hacia Alemania, donde sólo le serán admitidas mientras perdure el débil postbélico de la producción propia...

## EL ARMADOR Y EL FISCO

—¿Qué gravámenes soporta el pescado al ser descargado o manipulado en los puertos?

—Los armadores no suelen ven-

# LA FEDERACION BRITANICA DE LA PESCA EN SU PAIS

Por V. PAZ-ANDRADE

der el pescado de sus buques. Se utiliza un vendedor, a comisión, en el puerto de descarga, que normalmente percibe el 3 por 100 sobre el importe de las operaciones en que interviene. Cuando, además, responde de los fallidos, por la asunción de este riesgo suele abonársele un 2 por 100. En cuanto a detracciones fiscales, se limitan a un pequeño tanto por tonelada de arqueado del buque, que se paga en concepto de atraque; gravamen que no es

## ADMINISTRACION DE LOS PUERTOS

—La administración de los puertos pesqueros, ¿cómo se desenvuelve en Inglaterra?

—Los grandes puertos pesqueros nacieron ligados a la industria del transporte pesado. Han sido cons-truidos por las grandes compañías

exclusivo de la pesca. Ni el Estado, ni las corporaciones locales, gravan con impuestos especiales ni con tasas ó arbitrios, el pescado que llega a los puertos. El empresario pesquero, como los demás industriales o comerciantes del país, tributa sobre los beneficios líquidos que acusa su balance al fin del ejercicio, en régimen de total igualdad y equiparación al resto de la producción nacional.

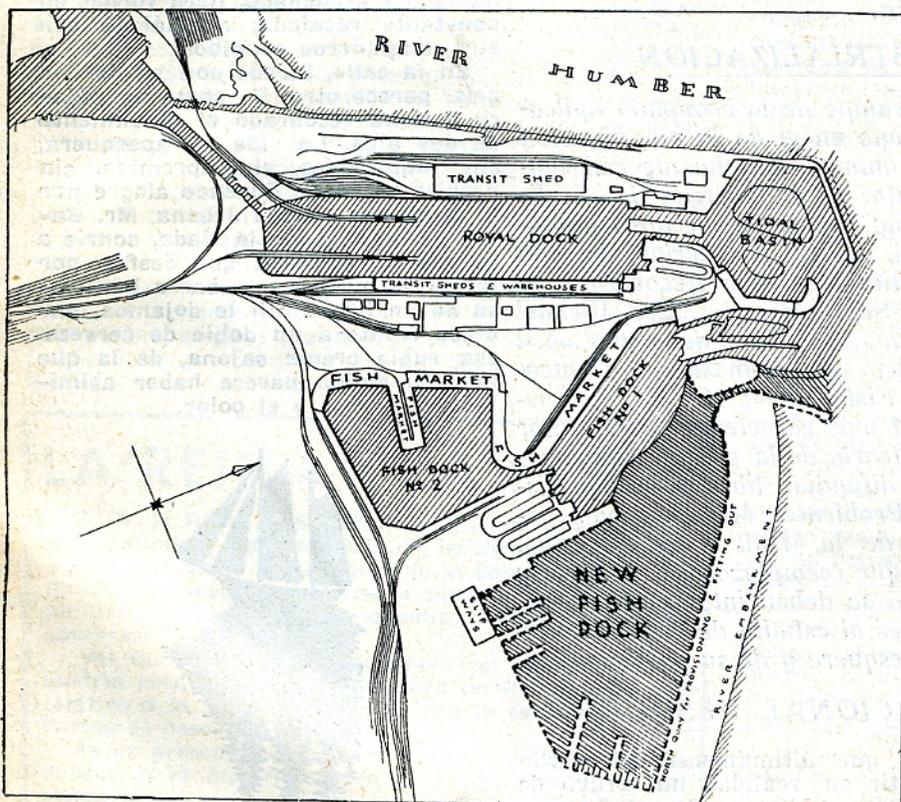
ferroviarias, que, con acertada visión, aseguraron una fuente de tráfico, caudalosa y constante. Aun hoy, desarrollado al máximo el transporte por carretera, el pescado fresco circula exclusivamente por ferrocarril, al menos para sul-

var distancias de cierta consideración. Debido a tan propicia circunstancia, los puertos fueron concebidos y administrados con plena idoneidad comercial, persiguiendo la celeridad y la eficiencia, para evitar tanto las acumulaciones congelativas, que desprecian ostensiblemente la oferta, como la descomposición prematura del pescado, que desvía o anula la demanda. Por fortuna, la nacionalización de los ferrocarriles, y consiguientemente la de los puertos pesqueros, sobrevino cuando ya los servicios se hallaban plenamente desenvueltos y consolidados. Hoy, la administración de los puertos pesqueros está encomendada a funcionarios públicos, pero cada uno de aquellos se rige por un estatuto especial, acomodado a características y circunstancias locales.

## CONTROL DE LAS EXTRACCIONES

—El Estado británico, ¿vigila y limita el incremento de la producción íctica?

—Para toda la economía pesquera inglesa, el problema de la «over-fishing», constituye una preocupación. Las Conferencias de Londres, con intervención de todos los países implicados en el arrastre de los fondos próximos a las islas Británicas, tanto por el Suroeste, como por el Nordeste, revelan la inquietud dominante, así en el Gobierno como en la industria. Los postulados de aquellas asambleas internacionales, no sólo preconizan el aumento de las dimensiones de la malla, sino la limitación de las unidades empleadas en la extracción. Esta posición inspira la exigencia de previa licencia gubernativa para pescar «with the fish», cuyas especies son las más necesitadas de protección contra el rastreo exhaustivo. La construcción de nuevos arrastreros, en consecuencia, presupone



EL PUERTO DE GRIMSBY

el desguace de tonelaje equivalente, o la compra de licencia concedida a otro para dedicarse a capturas de pescado blanco. Inglaterra aspira a que los demás países, signatarios de los acuerdos de Londres, im-

planten medidas análogas, no sólo en defensa del patrimonio iclico de aprovechamiento común, sino para asegurar el rendimiento normal, ya que no óptimo, de las flotas que cada nación arma.

pero no puede dejar de tener algún pensamiento sobre ella. Al tratar de indagarlo, nos dice:

## LAS SANCIONES DE LAS INFRACCIONES

—¿Cómo se sancionan las infracciones en la pesca de arrastre?

—En Inglaterra, como en casi todos los países marítimos, está prohibido emplear aparejos de arrastre, comprendidos en la zona de tres millas contigua a la costa. Parece evidente, que en ella establecen su «nurserie» muchas especies importantes, cuya prematura aniquilación empobrece las clases anuales que deben nutrir las capturas en alta mar. Las infracciones de los reglamentos de pesca, son sancionadas con multas de 100 libras, o tres meses de privación de libertad, generalmente, y, en todo caso, con la confiscación de la pesca como pena accesoria. No es preciso sorprender al infractor «in flagranti», por la policía marítima. Donde quiera que el pescador de talla no comercial se encuentre, ora

en poder del armador, ora en poder del mediador, del salador o del consumidor, el castigo se impone, con independencia de la culpabilidad primaria. En ciertos casos, la cuantía de la multa se multiplica por el número de piezas decomisadas.

—¿Qué órgano jurisdiccional enjuicia las infracciones pesqueras?

—Entiende la justicia ordinaria. En Inglaterra, a diferencia de lo que ocurre ya en muy pocos países, la jurisdicción de Marina carece de competencia para conocer de asuntos de naturaleza civil, como son cuantos afectan al patrimonio marítimo, desde las faltas a que acabo de referirme, a los eventos de la navegación, como salvamentos, hallazgos en la mar, auxilios, etcétera.

## LA CIENCIA Y LA INDUSTRIALIZACION

—La investigación científica, aplicada a la pesca, ¿representa en Inglaterra una contribución positiva al engrandecimiento de la industria?

Nuestro interlocutor no parece que tenga mucha fe en los sabios. Considera que trabajan muy despacio:

...—(They go too slowly) nos responde. Tres principales laboratorios de investigación biológica y oceanográfica—añade—, funcionan en la costa del Reino Unido. Uno en Aberdeen (Escocia), otro en Lowestoft (Inglaterra del Este) y otro en Pembroke (Sur de Gales). A partir de estos centros, se desarrolla una paciente obra de exploración, estudio y síntesis, cuyos frutos la industria procura aprovechar. Tres o cuatro principales figuras, tanto

en el campo de la economía aplicada, como en el de la investigación pura, animan actualmente este movimiento, en Inglaterra: Mr. C. F. Hickling, autor de un libro fundamental, sobre pesquerías de alta mar, titulado «The Recovery of a deep Sea Fishery»; Mr. Michael Graham, al que se debe una obra notable, no demasiado técnica, «The Fish Gate»; Mr. E. S. Russell, el más caracterizado expositor de la teoría de la pesca exhaustiva, en su difundido libro «The Overfishing Problem»; Mr. Dwasom, gerente de la «Hull Ice Company», en la que reemplazó a Mr. Miles, y al que se deben interesantes aportaciones al estudio de la productividad pesquera y de su problemática.

—Después de las reuniones de Boulogne-sur-mer, en junio último, a las que asistieron el presidente y el secretario general de la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca, nosotros, los ingleses, no hemos vuelto a considerar el proyecto. Esto no significa indiferencia, frente a una iniciativa altamente interesante, pero que puede no hallarse aun suficientemente madura. Prestaremos nuestra cooperación decidida, a todo lo que sea estructuración práctica de las economías pesqueras nacionales, en la órbita internacional, donde hay mucha tarea a emprender; pero es preciso crear organizaciones vivas, en las cuales la industria tenga plena proyección, no meros cuadros de burocracia no pocas veces inoperantes.

\* \* \*

Salimos al aire otoñal del crepúsculo madrileño, canalizado entre el cemento y el asfalto de la Gran Vía. Mr. Baker, durante varias horas, desde su sitio preferente, ha hablado y escuchado, para volver, en constante recalada, al diálogo con sus compañeros reunidos.

En la calle, tocado con su flexible gris, parece otro. Es como un pájaro que ha recobrado el movimiento de sus alas. La vida extrapesquera, sin inquietudes, sin apremios, sin problemas, sigue fluyendo alegre por la caudalosa arteria urbana. Mr. Baker se mezcla con la riada, sonríe a la gracia femenina que desfila por la acera, arriba a la barra bulliciosa de un bar... Allí le dejamos, anclado frente a un doble de cerveza, esa rubia crema sajona, de la que nuestro amigo parece haber asimilado el hervor y el color.



## LA ORGANIZACION INTERNACIONAL PESQUERA

Estamos en un coloquio entre industriales pesqueros españoles e ingleses. Unos y otros conocen el proyecto de Federación Internacional de

Pesca, que últimamente intentaron convertir en realidad un grupo de armadores italianos. Mr. Baker no se ha referido aún a esta cuestión,