

EN LA PROMOCIÓN ESTATAL

Lo que parece definitivamente olvidado es el origen, y proceso de alimentación en España de tal contrapartida... destructura, como legitimante de la opción del armador al cuadro de los incentivos prefijados. Concretamente a las de tipo específico: primas al desguace, acceso al crédito institucional bonificado, exenciones tributarias o cualquier otra ayuda oficial.

Menos memoria merece hoy en España, el proceso de adopción de tal política. Tanto en su vertiente de reemplazo de unidades absolutas, como en la de restablecimiento de un ritmo más o menos pleno en la actividad de astilleros y talleres. Actividades ambas sujetas a paralelos ciclos de crisis. Que por su naturaleza y tipicidad, antes como ahora, escogieron a Galicia como su primera víctima.

Bastaría tal consideración, para que, en oportunidad tan propicia, el tema fuese desempolvado. Y el papel de Galicia en la tarea —por ahora inacabada— cobrara la estimación que le corresponde.

DE FRANCIA VINO... EL DESGUACE

La idea llegó a nosotros desde más allá del Pirineo. Corría la primavera del año que de entrada calendamos. Como los que inmediatamente lo antecedieron tanto en Francia como en España la carencia de rentabilidad se hacía agobiadora para el negocio pesquero. Y no menos estranguladora para el de la construcción naval, en su primer escañón subordinada a la vitalidad de la rama extractiva. Ambas entrarán en una fase crítica de caracteres, agudos, sin horizonte de posible reversión a corto plazo.

En la España de entonces —república, democrática y parlamentaria, como es sabido—, imperaba más que gobernaba el llamado "bienio negro". En Francia, aunque con régimen institucionalmente análogo, la apertura liberal no había sido desvirtuada. Allí, al frente del Ministerio de Marina Mercante y Pesca, Mr. William Bertrand era quién daba los días santos.

Personalidad sin perfiles relevantes como especialmente idónea para conducir desde su torre de mando la economía de la mar. Sin embargo, en la ocasión supo clavar la flecha en el blanco. Al menos para provocar la reversión del signo y conjurar el drama en ciernes. Con toda su incidencia sociológica en el equilibrio subsistencial, empresarial y laboral de un país cívicamente tan adulto.

El Ministro supo comprender a tiempo que se enfrentaba a un problema de estructura más que de coyuntura. Nada podría intentar fructuosamente con una flota numerosa, pero decrepita. La de Francia entonces —dejando a un lado la artesanal— se componía de 390 buques. Solo 19 construidos en los 10 últimos años. Los de 20 ó más llegaban a 232. Aproximadamente dos tercios del total. El tramo entre los 10 y los 20 años lo cubrían 133 unidades de rentabilidad decreciente y creciente coste de mantenimiento.

La página del pasado sectorial que, después de convivida, intentó de entrada reconstruir, tiene raíces añejas. Las extiende y retrolleva al año 1935. Más o menos al promedio de la centuria que al cerrarse en 1982, puso a repicar las campanas. Las auditoriales, cuanto editoriales campanas de LA VOZ DE GALICIA.

Los números volvieron a jugar el papel de «detectives», que le atribuía Ernest Wageman. Ante el panorama que componían, el Ministro concibió su plan. No de duración quinquenal, tan «a la page» entonces. Ahora sería decenal. Este plazo se consideró necesario y suficiente para eliminar el lastre de la flota anacrónica. Y, al propio tiempo, para restaurar la eficiencia operativa del sector. Por otro lado y simultáneamente, para devolver la fluidez indispensable a la cartera de pedidos a los astilleros, exclusiva o preferentemente dedicados a la construcción de pesqueros.

En la perspectiva de hoy, tanto los incentivos como las metas pudieran pasar de tímidos. Con la de entonces deben suponerse proporcionados. Las primas que el plan francés establecía eran de 2.000 francos por tonelada desguazada hasta 200. Y de 1.500 francos desde las 200 a las 350 tons. por navío.

No se contempló entonces la necesidad de superar la cortedad tradicional, en orden a la capacidad, potencia y radio de acción de los nuevos equipos. Avance tecnológico apenas entrevisto en la época, que alcanzaría su apogeo, después de la segunda Guerra Mundial. Con participación sobresaliente de España, frente a la inercia de Francia, adherida en exceso al modelo tradicional.

METASTASIS EN GALICIA

El plan de Mr. Bertrand tuvo eco inmediato en nuestro país. La revista **Industrias Pesqueras**, en su núm. de 1 de abril de 1935, difundió la noticia entre el auditorio sectorial. El artículo, firmado por Mareiro, respondía a titulares indicativos: «Francia va a renovar y reducir su flota. Subvencionando la construcción y el desguace».

La respuesta no se hizo esperar. Una de las mañanas siguientes a la fecha que se acaba de recordar, a primera hora, me sorprendió una visita grata. Era la de Paulino Freire Costas, Presidente a la sazón de la Asociación de Constructores de la Ría de Vigo. De la misma entidad el autor de éste artículo era Asesor Jurídico.

El visitante traía en la mano un ejemplar de aquella revista. De entrada advertí que lo esgrimía como pieza de convicción. Y sin preámbulo, con madura rotundidad, dijo:

— Vengo para que en España hagamos lo que Vd. sugiere en éste artículo. Es la única solución para evitar el cierre inmediato de los astilleros. Deseo que estudie el asunto y me proponga un plan a ejecutar por nuestra Asociación, a fin de que el Estado prime el desguace, la flota se remoce y la industria naval no se hunda.

Ante aquella decisión, y la evidente razón que la respaldaba, no era posible escudarse en el habitual excecpticismo. Acepté el encargo, aparenteemnte difícil, del voluntarioso amigo. Compartí su cetera visión, asumiendo la tarea de instrumentar y orientar la campaña, que en principio juzgamos necesaria. Se promovieron reuniones, se lanzaron circulares, se editaron folletos, se trasladó la demanda a los parlamentarios gallegos, se realizaron gestiones directas en los centros de decisión...

Una circunstancia imprevista concurrió a facilitar el éxito. Hasta entonces la demanda era solo de Galicia, si bien el problema con menor intensidad afectaba a las demás regiones litorales. La apertura del ángulo inicial al ámbito general, permitía encajar la demanda en el articulado de la Ley contra el Paro Forzoso, que el Ministro Salmón, de la Ceda, acaba de presentar a las Cortes. Con tal objetivo he redactado una enmienda al proyecto. La suscribieron los diputados gallegos, la acogió favorablemente el Ministro y en pocos días se convirtió en normativa legal. El fantasma del paro friccional pudo ser alejado. Al mismo tiempo una política de ayuda a la flota pesquera, se incorpora al sistema económico estatal, como pieza necesaria.

DESAMPARO OFICIAL AL AVANCE TECNOLÓGICO

De la política de ayudas a la flota, hoy instrumentada en los países más progresivos, aquella Ley fué en España un primer brote. Antes apenas se había logrado más que la exención arancelaria para el carbón de importación. Mermada primero

ION DE AYUDA LA PESCA

—Por VALENTIN PAZ-ANDRADE

Al margen del encuadramiento cronológico, ha tenido no pequeña renovación económica. Y nada efímera, pues con variaciones y retoques en reciclantes programaciones, el sistema conserva su vigencia. Ahora tal vez desorbitada. Me refiero al prerequisite del desguace obligatorio de unidades anacrónicas, en los planes de remodelación o reestructuración de las flotas de altura y gran altura.



Don Paulino Freire Costas

para favorecer la oferta asturiana, y extinguida a medida que se adoptó la propulsión a fuel-oil y gas-oil.

El segundo paso del proceso en tal forma iniciado, hay que identificarlo con la Ley de Crédito Naval del 2 de junio de 1939 y su Reglamento del 15 de Marzo de 1940. Aunque ambas disposiciones declaraban como objetivo «la renovación y mejora de la flota», apenas han logrado más que aumentar el número y tonelaje de los buques. No una verdadera modernización, por carencia en el condicionado del acceso al crédito barato y de lenta amortización, de las condiciones técnicas que debieron ser exigidas. Tanto en orden al proyecto de cada buque subsidiado, como al tipo de pesquería que habría de ejercer.

Aquella forma, ultra-generosa, de crédito institucional se mantuvo en vigencia veinte años. Tiempo más que suficiente, en época de absoluta libertad de los mares, para que la flota pesquera conquistara un primer puesto en la escala mundial. Sin embargo, no ocurrió así, hasta que en 1961, con crédito duro tanto en orden al interés como a la amortización, se dio el gran salto tecnológico. El que introdujo la congelación de toda la carga a

bordo y abrió para la flota el horizonte del hemisferio austral, hasta entonces inédito para las flotas europeas.

La política del crédito ultrablando consiguió la reposición de los efectivos de la flota, diezmados por la Guerra. Pero incidió en un error funesto, que fué su supervivencia, después de la Guerra Mundial. O sea, cuando en Europa la tecnología naval y pesquera iniciara más progresivos avances. El paternalismo rutinario en la pesca hubiera terminado por hundir la flota. Lo que vino funcionando descontroladamente durante veinte largos años. Si el desastre se evitó no fué porque la Administración española se diera cuenta de la carencia de visión con que venía rigiendo la marcha infortunada del sector.

Nadie ignora que el milagro del nuevo auge se produjo en la esfera de la Empresa privada. Aquél día de junio de 1960, en que se fundó con base en Galicia, la primera empresa de buques congeladores para la totalidad de la carga. Lo que suponía no sólo una revolución que manumitía al buque de la servidumbre del hielo, sino la conquista de mares plétóricos. A larga distancia, poco vírgenes o notoriamente subexplotados.

También de tan espectacular evolución la Administración no solo anduvo distraída o ausente. Fué abiertamente hostil. En 1960, aun no se había derogado la legislación de 1939 y 1940. Con sus beneficios se contaba para financiar la valerosa innovación. Y sin embargo, la denegación arbitraria sobrevino. El crédito institucional para los cuatro primeros arrastreros congeladores de bandera española, fue denegado. El capital gallego tuvo que afrontar a su propio riesgo y ventura, aquella proeza. La que había de fundar la más próspera etapa de las pesquerías españolas.

Vigo, Mayo, 1982.



El salmón en vías de desaparición

Pronto se podrá añadir el salmón a la larga lista de las especies vegetales y animales cuya sobrevivencia corre peligro a causa del irresponsable comportamiento del hombre, de los intereses comerciales y de las modificaciones del medio ambiente.

El salmón, demasiado buscado por los pescadores, ya está en vías de desaparición. Escasea en ciertas partes de Irlanda y de Escocia. En algunos ríos islandeses, las capturas mediante caña de pescar ha disminuido en dos años en un 85 por ciento. La escasez del salmón salvaje afecta muy particularmente a regiones campesinas que se cuentan entre las más sensibles de la Comunidad, y en donde la pesca del salmón es una actividad tradicional. Si no se adoptan rápidas medidas de salvaguardia, la especie desaparecerá de nuestros mares —y de nuestras mesas.

Sin embargo, pocas son las iniciativas adoptadas para invertir la tendencia. Los gobiernos nacionales son prácticamente impotentes, ya que la mayor parte de los salmones desaparecen en alta mar, antes de llegar a nuestras costas y a nuestros ríos. Así pues, se debe plantear una acción de envergadura internacional, planteándose la urgente necesidad de un convenio sobre la conservación del salmón en el Atlántico Norte.

En efecto, el salmón del Atlántico nace en aguas dulces pero pasa una parte de su vida en el mar, en donde se alimenta y crece, antes de volver al agua dulce. Se trata, así pues, de un pez «internacional», que atraviesa numerosas fronteras marítimas. El salmón se desplaza de los ríos europeos, esencialmente del Reino Unido, de Irlanda y de Francia, hacia Groenlandia y las islas Feroe. Por lo tanto, la pesca del salmón en las costas de Groenlandia tiene elevada incidencia en las reservas de la Comunidad. Tanto más cuanto que se han descubierto las zonas de alimentación del salmón en el mar y se ha intensificado el esfuerzo pesquero. Se capturan cada año en las costas de Groenlandia unas 1.200 toneladas de salmón, según los acuerdos internacionales vigentes. Sin embargo a comienzos de los años setenta, esta cifra era superior a 2.000 toneladas, lo cual ha acarreado probablemente la desaparición de bancos enteros de salmones adultos que hubieran vuelto a los ríos escoceses. Recientemente, la pesca con palanque una caña que lleva un gran número de anzuelos —se ha intensificado a la altura de las islas Feroe.

En un informe adoptado en Estrasburgo, el Parlamento pide a la comisión que establezca cupos para la pesca del salmón comercial en las aguas comunitarias. Además destaca que el salmón está particularmente amenazado por la contaminación marina y que, a menudo, las redes de filamento único hieren a inicio, sugerir que se introduzcan redes de filamento uniforme para la pesca del salmón.