

# LA FLOTA

# EL CREDITO

# Y LA LEY EN GESTACION

Por MAREIRO

**L**OS Estados que figuran en la vanguardia del progreso social, comprenden hoy mejor que en otras épocas, la necesidad de asegurar un desenvolvimiento holgado a la producción pesquera. Cuanto más se tarde en perfeccionar el sistema de extracción y beneficio de los productos que brindan los mares, en la misma medida el país renunciará a una cantidad cada vez más necesaria de bienes de consumo primario, que la Naturaleza nos entrega terminados y sin previo proceso de formación financiada. Es un objetivo del Estado moderno lograr la disponibilidad de una dieta equilibrada y suficiente, para todos sus administrados. Nadie duda hoy en el mundo que la clave para resolver con cierta celeridad este problema se aloja en el poder autogenerador de alimentos, latente en el hidrociclo marino.

Consideraciones de esta índole parecen inspirar el proyecto de ley sobre protección y renovación de la flota pesquera española, que ha sido circulado a los puertos. Se habla en el preámbulo de la necesidad de aumentar el nivel de consumo de pescado por habitante. Sin duda porque se trata de la proteína animal más barata del mundo y por constituir la pesca industrial el instrumento más eficiente para lograr un abastecimiento alimenticio normal.

Al mismo tiempo que este proyecto aflora a la superficie, después de cinco años de presunta incubación, Inglaterra y Alemania se disponen a planificar también la

protección del Estado a sus flotas pesqueras. ¿Qué razones explican esta coincidencia?

Por lo que se refiere a ambos países centroeuropeos, los motivos de la nueva política pesquera están a la vista. El buque tradicional, que venía imperando como prototipo de las flotas arrastreras europeas perdió su razón de ser, al menos como instrumento predominante. Las áreas donde pudiera resultar más o menos rentable su empleo, se han reducido en extensión por las reivindicaciones nacionales—Islandia, Noruega, Irlanda...— y, a consecuencia de la «overfishing», se han tornado escasamente productivas.

La producción pesquera de la Gran Bretaña venía disminuyendo un año tras otro. La de Alemania Occidental inició una curva semejante. En todo caso, con el aumento de unidades no vió modificado en alzas sustanciales el nivel de sus capturas. ¿No venimos diciendo esto mismo en España, desde hace años, los que mantenemos una vigilia constante en torno a los problemas de nuestra economía pesquera?

Ha llegado, por tanto, la hora de ponerse a tono con las circunstancias. Ha llegado tardíamente, porque la U.R.S.S., pisando una vez más el terreno a los occidentales, y lo mismo el Japón, que nunca se queda atrás, han armado en estos últimos diez años más buques-fábrica y buques congeladores que nadie pudiera imaginar.

Al mismo tiempo que España, Inglaterra, y Alemania

**E**L problema no es el mismo en España, el Reino Unido y la República Federal Alemana. Aunque en el fondo la razón histórica que justifica el cambio sea válida en los tres países, como lo es en Francia, en Italia, en Grecia, en Portugal... otros datos estructurales difieren, obligando a tratamientos distintos.

De cualquier modo, no estará demás que demos a conocer entre nosotros lo que se hace fuera de nuestras fronteras, frente a la necesidad de sostener y mejorar el rendimiento de las pesquerías. En el caso de In-

laterra parece que su próxima entrada en el Mercado Común Europeo alocúa de un modo especial la transformación. Sin embargo, aun antes de estar madura la decisión británica de ingresar en el bloque de los seis, se venía practicando una política de ayuda a la pesca mediante préstamos, gratificaciones y subvenciones. A principios del año actual la Comisión Fleck, instituida en 1957 para estudiar el problema, rindió su informe proponiendo organizar las subvenciones a la explotación, de modo que se otorgasen cuando menos en proporción del 10% del producto bruto por año. Asimismo propuso la formación de un fondo de 600.000 libras por año, durante cinco, para conceder ayuda financiera a los armadores de «navíos incapaces de luchar con el progreso».

Partiendo de este informe, el Gobierno ha publicado en julio último un libro blanco, en el cual se anuncian medidas de protección, que los armadores consideran insuficientes. Freconiza aquél entre otras cosas, rebajar el fondo anual a 400.000 libras, pero concederlo durante 10 períodos. Asimismo se estimula la transformación de la flota, a fin de eliminar los barcos no rentables, asegurando la asistencia financiera necesaria a la empresa armadora, cuando se trate de sustituir navíos de antigüedad y de construir otros cuyo costo sea mucho más elevado que el de una unidad de tipo tradicional.

Todo esto, sin perjuicio de seguir otorgando gratificaciones por cada día de mar, que para buques de gran altura es desde julio último de 17 libras por día. Sólo en Hull existen

unas 140 unidades acreedoras a este beneficio. Se propone ahora que la subvención sea del 5% del gasto bruto de explotación por año, aumentada al 6% si se trata de buques de pesca media—entre 33,5 y 44,6 m.—y al 7% en los buques arrastreros de corto radio de 24,3 a 33,5 m.

En Alemania occidental no se ha llegado al sistema de las subvenciones por día de mar. En cambio, el Gobierno federal, a propuesta del ministro Schwarz, encargado de la cartera de Agricultura y Pesquerías, ha acordado conceder primas al desgaje de 120 DM por tonelada hasta 300, y de 100 DM por tonelada de exceso. Al mismo tiempo se concederán préstamos con bonificación de intereses del 2,5%, de modo que el prestatario nunca soporte más del 4% como máximo.

### *El proyecto de Ley y la decadencia de las pescas de superficie*

SI tal es el ambiente que se respira en Europa, nunca más oportunamente podía llegar en España una ley destinada a transformar el sistema de la pesca industrial, a fin de tornarlo más eficiente y de elevar su nivel técnico. Sobre la finalidad del empeño y alguno de sus aspectos se ha publicado en estas páginas un sustancioso artículo de Angel Fernández. La trascendencia de la obra legislativa a preparar es tanta, que se impone volver sobre el tema, con el mejor ánimo de contribuir a que la economía pesquera española quede debidamente emplazada para las luchas futuras.

Con este pensamiento como guía, advertimos que el proyecto circulado parece el esbozo de la redacción que en definitiva haya de dársele. Tal es la impresión que nos produce en su aspecto formal.

En orden a su contenido, dentro del acierto que inspira sus principales innovaciones, nos parece que deberían vincularse más directamente y más concretamente a los objetivos, los medios que para alcanzarlos se trata de poner a disposición de la empresa pesquera. El problema no es fácil, si antes no se elabora un plan económico, al cual se supedita la concesión de los créditos, las bonificaciones fiscales, las primas al desgaje en su caso, etc.

La razón de este punto de vista es de la mayor evidencia. Hace muchos años venimos denunciando ciertos estrangulamientos crónicos en el desarrollo del sistema pesquero español. Se trata del envejecimiento de la flota de especies de superficie, que en España no ha logrado ni entrar en el área del arenque nórdico, ni del

atún tropical. Reducido su campo de operaciones al litoral peninsular, con estacionales ensanchamientos hacia Dakar e Irlanda, sufre sin defensas las depresiones cíclicas de la sardina, el atún blanco o el bocarte, dejando desabastecidas industrias transformadoras de gran importancia, que han ampliado su capacidad de producción mientras disminuía o permanecía estacionaria la llamada a proporcionar la primera materia básica.

Es innegable que el proyecto de ley, ni aun en la versión primeriza que nos fué dada a conocer, excluye de sus beneficios a la modalidad industrial que motiva esta observación. Pero, sin duda por carencia de un previo planeamiento del desarrollo a alcanzar, no se articulan las medidas especiales que serían necesarias para que la rama de las grandes especies gregarias, pudiera rehabilitarse en un corto número de años.

Bajo el ángulo de la conveniencia nacional—al que la ley ha de responder necesariamente—no puede olvidarse que a base de este grupo de especies, hoy olvidadas de las preocupaciones pesqueras en nuestro país, éste logró su primer florecimiento en la producción de recursos marinos. Sin ellas, ni Noruega, ni el Japón, ni el Perú, ni la U.R.S.S. hubieran llegado a ser primeras potencias pesqueras del mundo.

### *La parte definitoria*

EN el proyecto se mezcla un poco lo definitorio con lo dispositivo. Tal vez lo primero pudiera excusarse, en cuanto se trate de repetir conceptos obvios, o en cuanto no resulte indispensable para precisar el alcance de los preceptos ordenadores. Tal ocurre con las definiciones de empresa pesquera y buque pesquero, a nuestro modesto entender.

Pudieran no revestir la misma inoportunidad las definiciones del artículo 5.º. Se refiere a las modalidades pesqueras, clasificándolas con arreglo a la distancia de la costa en que operan. Así, dentro de las 60 millas la pesca se denomina litoral o costera; de altura la que por fuera de esa línea ideal se ejerce entre los paralelos 10 y 55º N. y los meridianos 10 E y 20 W en el Atlántico y en todo el Mediterráneo; y de gran altura, la practicada sin limitación de mares ni distancias.

Esta clasificación se ajusta al criterio tradicional, aunque con menos imprecisión en los límites. Pero no siempre lo tradicional es lo mejor. En este caso responde más a la longitud de la navegación que a la clase de pesca que realice el buque.

Atendiendo a la modalidad instrumental, la clasificación básica debería ser la de pesca de arrastre o de fondo y pesca de superficie o pelági-

ca. Es en la primera donde con más propiedad pueden hacerse las distinciones de gran altura, altura y costera.

De cualquier modo, aun para determinar estos tres grados, en una ley principalmente orientada a la renovación de la flota, pudiera ser preferible un criterio menos convencional que el propuesto en el proyecto. Por ejemplo, el seguido por Inglaterra, al incluir en la categoría de gran pesca los buques cuya eslora excede de 42,5 metros, pesca media la realizada por buques cuya eslora sea inferior a la citada, pero no a 33,5 m., y pesca de corto radio la efectuada por unidades cuya eslora, sin exceder de la citada últimamente no sea inferior a 24,3 m.

### *Las propuestas y las metas*

EL Título I del proyecto tiene como núcleo principal los preceptos que regulan la actividad del órgano de la Administración, encargado de dirigir la aplicación de las disposiciones. Como en España no existe un Ministerio de la Pesca, y los servicios administrativos de ésta se hallan repartidos entre casi todos los departamentos ministeriales, nunca estará de más que se definan de antemano prerrogativas y responsabilidades, y se señale a qué Centro administrativo deban quedar atribuidas. Sin embargo, esta materia parecería más propia de un texto orgánico de la Administración, que de una ley referida a un aspecto parcial de la actividad de la propia Subsecretaría, que abarca con carácter principal la Marina Mercante.

En el último párrafo del artículo 3.º, después de enumerar las intervenciones a que se faculta en relación a la concesión de créditos, se dice que "la Subsecretaría... ajustará sus propuestas a las exigencias del interés nacional"... Nadie podría ponerlo en duda. Pero en el precepto añade: "teniendo principalmente en cuenta el estado de los buques origen de las mismas y las posibilidades de nuevas construcciones".

Esta parte pudiera no ser muy feliz. Cuando se hacen las propuestas de préstamos lo que existen son proyectos de buques y no buques que puedan originarlos. En cuanto a las posibilidades de nuevas construcciones, más semeja referirse a la capacidad disponible de los astilleros que al nivel de eficiencia del proyecto.

Nos parece que estas vaguedades debieran evitarse en beneficio de todos. La forma de conseguirlo sería la de llegar a cierta planificación de los objetivos que la ley se propone alcanzar. Por muy buena voluntad y deseos de acertar que inspiren una función administrativa, puede ser

discutida cuando no satisfaga a todos los intereses, lo que es humanamente imposible.

Por tanto, la ley debe prever las metas a donde la nación quiere llegar. Si la empresa pesquera se ajusta a ellas, habrá de saber de antemano que le será reconocido su derecho dentro de las limitaciones legales o financieras del plan. Aquella "seguridad jurídica" que consagra el Fuero de los Españoles debe tener aplicación en todo caso, y especialmente cuando el ahorro privado se moviliza para abrir horizontes nuevos al bienestar nacional afrontando riesgos superiores a los habituales.

### Planificación más prometedida que desarrollada

**E**STE razonamiento nos lleva al tema central del proyecto. Lo desarrolla el Título III, cuya rúbrica promete más de lo que realmente da en orden a eficiencia normativa. "Plan de renovación y aumento de la flota pesquera"... es la rúbrica. Bajo ella las disposiciones pudieran reducirse a esto:

A) La renovación afectará a los buques mayores de 15 a 25 años, según su casco sea de madera o de acero. A la empresa que aspire a sustituirlos se le concederá crédito hasta el 80% del presupuesto, siempre que obligue a dar de baja en la lista 3.<sup>a</sup> en embarcaciones que posea y excedan de aquella edad, un 75% del tonelaje que proyecta construir.

B) La misma cuantía podrá alcanzar el préstamo cuando se trate de embarcaciones que impliquen la introducción de nuevos tipos, siempre que se consideren de interés nacional.

C) En los demás supuestos la cuantía del préstamo no excederá del 60% del presupuesto, ni el plazo de amortización de 15 y 9 años según sean de acero o madera los cascos, mientras que para los bu-

ques comprendidos en los dos apartados anteriores tales plazos serán de 20 y 12 años. El tipo de interés se fija en el 4% para las tres categorías.

E) La inversión pública disponible para desarrollar este plan se fija en 300 millones de pesetas por año, durante diez, a partir de 1 de enero de 1942. De tal suma global se destinarán 250 millones a la financiación de buques superiores a 150 toneladas, y 50 a los de tonelaje inferior.

La apretada síntesis que acabamos de trazar revela que en ella se condensa el núcleo de la reforma. Al estudiarlo con atención, pensamos en que esta parte de la ley necesita un desarrollo más completo que acaso se reserve para el Reglamento.

Uno de los extremos contemplados se contrae a la eliminación de la flota vieja. No se exige el desgüace. Basta con el cambio de destino, lo que en la mayor parte de los casos presupondría el arrinconamiento definitivo de la nave. No es viable, en la mayor parte de las veces, que un casco ultraenvejecido de madera o de acero, pueda transformarse de pesquero en pequeño carguero rentable. Para el armador será mucho más atractivo venderlo y conformarse con un préstamo del 60% en vez del 80%, con lo cual la finalidad perseguida por el proyecto podría burlarse en la práctica.

### Más apoyo a la construcción innovativa

**N**O debe, por tanto, esperarse mucho del incentivo predispuerto para la renovación eliminativa. Parece que poco se conseguirá, como no se vaya decididamente al desgüace con prima, al igual que en Alemania. ¿Puede, en cambio, obtenerse mejor resultado de la construcción innovativa? Ambas se colocan frente al mismo juego de estímulos, lo que puede suponer una in-

conveniencia en la práctica. Parecía lógico que si el proyecto a financiar supone la introducción de nuevos tipos—buque—fábrica, buque—nodriza, congeladores, arrastreros por la popa, atuneros para long-line o para cerco, "purse-seiner", etc.—las facilidades fueran mayores que para sustituir un buque tradicional, aún exigiendo en este último caso eliminación de tonelaje viejo.

Lo más débil de la concepción reformadora a que el proyecto, sin duda, responde, lo hallamos en la escasa concreción con que se refiere a la tipificación de los buques "que se consideren de interés para la economía nacional" ¿No sería preferible abandonar este lenguaje impreciso y plantear con firmeza lo que el Estado estima como innovación protegible? A estas alturas nadie ignora en el mundo pesquero lo que exige la tecnificación del buque de pesca y las ventajas comparativas que comporta. ¿Por qué no hemos de admitirlo entre nosotros de una vez, colocándonos a la altura de nuestros competidores en los mares libres?

Si las líneas de la planificación estuvieran más acusadas en el proyecto de ley, en este punto resultaría mucho más avanzado. Recuérdese que la orden de 9/12/1950 habla ya de instalaciones especiales, buques congeladores, etc.

Tampoco representa gran cosa la cifra en principio destinada a financiar el programa, mucho menos ambicioso que el exigible por la magnitud del problema. Trescientos millones de pesetas por año—y aún cuatro a que parece habrá de llegarse—quedarían absorbidos por un número muy corto de buques, si éstos se hallan dotados de suficiente potencia, capacidad, sistemas de congelación y tratamiento a bordo que resultan indispensables para asegurar la rentabilidad de las grandes unidades. Las que realmente interesa construir para la captura de especies de fondo, toda vez que para reincidir en la construcción de arrastreros con menuda perspectiva de rentabilidad no se habría emprendido la reforma.

## BANCO POPULAR ESPAÑOL

FUNDADO EN 1926

Capital emitido y suscrito más reservas	Pts. 335.000.000,00
Capital desembolsado .....	" 170.000.000,00
Reservas efectivas .....	" 165.000.000,00

Casa Central: Alcalá núm. 40. Madrid.

Establecido con 125 Sucursales y Agencias Urbanas en España y Norte de Africa.

REALIZA TODA CLASE DE OPERACIONES BANCARIAS  
SERVICIO EXTRANJERO ESPECIALMENTE ORGANIZADO

Sucursal de VIGO:

Domicilio: Policarpo Sanz, núm. 23.—Apartado de Correos, 112  
Teléfonos: Dirección: 15812—Oficinas: 15701 y 15702

Utilice nuestros servicios de Cajas de Ahorros

(Aprobado por la Dirección General de Banca y Bolsa con el n.º 1.857)

## CROMOLITOGRAFIA SOBRE HOJA DE LATA

CONSTRUCCION DE TODA

CLASE DE ENVASES

ESTANISLAO NÚÑEZ

Telegramas { ESTANIS VIGO  
Telefonemas {

Apartado 103  
Teléfono 12526