

# LA PESCA DE CEFALOPODOS, INDUSTRIA DESPROTEGIDA

por MAREIRO

Hace ya bastante tiempo que la política económica española, en relación con el Banco Canario-Africano, está reclamando una revisión a fondo. No parece que los órganos llamados a desarrollar tal política, hayan calibrado la importancia del problema. De otro modo no se explicaría la persistencia en el trato general a las flotas extranjeras, a expensas de los intereses de la flota nacional.

Toda política económica debe tener su estrategia, que al mismo tiempo de sacar el mayor partido posible de las situaciones que se van produciendo, permita la mejor defensa de los intereses nacionales.

Si España, por su situación de proximidad geográfica, tiene determinadas ventajas para la explotación del banco, es lógico que saque de ellas el mayor partido posible. Si así no se hace debemos suponer que es por falta de una conciencia idónea y sensible del problema. Una conciencia por la que se viene luchando desde hace tiempo, sin que hasta ahora las esferas de la Administración parezcan sensibles a tal vibración.

Como un esfuerzo más al estudio del problema, y una contribución a la puesta a punto de las motivaciones que lo provocan, traemos de nuevo el tema a estas páginas.

## IMPORTANCIA DEL SUB-SECTOR

Sería ocioso comenzar con una pintura de las excelencias del Banco Canario-Africano, ni con la descripción del interés que la explotación de sus recursos ofrecen a la flota de bandera española. Con recordar que de los grandes bancos mundiales en explotación, es sin duda el más completo en orden a la calidad de su fauna, no será necesaria más cumplida valoración.

La prioridad de España en orden a la explotación del Banco no viene solo de su inmediatez a las Islas Canarias y su proximidad a los puertos meridionales de la península. Estas premisas geográficas de singular gravitación, determinaron tempranamente el desplazamiento de la flota. De tal modo que, desde hace cerca de cincuenta años, la flota peninsular española aprendió la explotación del Banco, y descubrió sus excepcionales riquezas ictiológicas.

Este antecedente histórico tiene su fuerza, que no ha sido debidamente valorada por España. Pero ha abierto los ojos a otros países, que hoy son cose-

cheros de lo que siempre debiera ser preferente nuestra mies piscatoria.

El Banco Canario-Sahariano fue descubierto por la flota española, pero andando los años se ha convertido en un condominio internacional. Desde el Japón a la URSS, desde Corea a Grecia, las banderas de múltiples países se concentran durante el año en aquellas aguas, con un evidente peligro de sobrepesca exhaustiva que por veces parece amenazar el futuro del caladero.

No puede perderse de vista, por su masividad, persistencia y eficiencia extractiva la concurrencia de las flotas extranjeras en el Banco Canario-Sahariano. Nadie pretende que la libertad de los mares se acorte para evitar tal concurrencia, pero desde el punto de vista español no es posible cruzarse de brazos ante semejante fenómeno. Y mucho menos, ofrecerle un trato fiscal que en vez de cohibir en lo posible sus consecuencias contribuya a todo lo contrario.

## ASPECTO SOCIAL DEL PROBLEMA

Una de las riquezas fundamentales del Banco Canario-Sahariano son sus poblaciones de cefalópodos: calamar, pulpo,

choco, pota, etc. No hace falta ponderar que esta constelación de especies constituye una de las explotaciones más codiciadas del Banco, ni que viene ligada en primer término a la tradición pesquera española. Especialmente gallega y levantina.

Este hecho tiene en la actualidad una importancia excepcional para España. A evidenciarlo bastará saber que unos 200 buques, retirados de la pesca antieconómica del pescado blanco, no se encuentran actualmente amarrados en los puertos peninsulares por haber en contrado el medio heroico de dedicarse a los cefalópodos canarios, algunos en explotación directa por cuenta de sus armadores, pero en su mayoría trabajando por cuenta de una gran empresa exportadora durante todo el año.

La vida de esta copiosa y modesta flota viene supeditada a la sostenibilidad de los mercados de cefalópodos, y en primer término del calamar. Si estos se derrumbaran sobrevendría un amarre espectacular de flotas, con miles de trabajadores de la mar en paro forzoso.

Basta esta elemental consideración para calibrar el alcance social del problema, con independencia de su aspecto económico. Para justificar una solución no puede dejarse de tener en cuenta la consecuencia a que estamos apuntando, y la necesidad de prevenir a tiempo contra ella.

Es preciso pensar en la suerte de esos 200 buques indefensos para otra explotación, y tener en cuenta la ola de ruina que sobrevendría para sus tripulantes y modestos armadores, si el sistema de sostenimiento actual quebrara cualquier día.

## UNA DISTINCION ILOGICA

La producción de cefalópodos canarios es una fuente caudalosa de exportaciones. Puede calcularse que en conjunto ascienden a más de 300 millones de pesetas al año, y podrían aun adquirir proporciones mucho más caudalosas. Dentro de este ángulo de enfoque del problema, es donde se descubren ciertas anomalías que están reclamando urgente corrección.

Debe reconocerse que tales anomalías arrancan de introducir una discriminación fiscal injustificada, entre el régimen aplicable a los cefalópodos y el aplicable al pescado en general. Así en orden a la situación arancelaria como a la desgravación fiscal.

No se comprende como ha podido llegarse a introducir diferenciaciones en esta materia. La pesca de cefalópodos se practica al arrastre como la de los pescados de fondo. El mismo copo recoge ambos tipos de especies, indiscriminadamente. La presión tributaria sobre las empresas no hace en este caso distinción alguna.

¿En qué puede fundarse, por tanto, que a una parte del contenido que extrae en el copo se le aplique un régimen y al resto otro distinto? No parece comprensible, y, sin embargo, la inconsecuencia se viene registrando con caracteres persistentes.

## HISTORIA DEL «PRELEVEMENT»

La situación actual del asunto arranca de 1967. En 24 de abril de este año se reconoció oficialmente la necesidad de dispensar una política de protección al mercado interior del calamar. Por una Orden del Ministerio de Comercio publicada en aquella fecha, se dispuso la inclusión de los cefalópodos congelados en totalidad, en la relación de productos sometidos al derecho regulador de la importación. O sea, se le aplicó como al resto de los productos de la pesca congelada el «prelevement» de 10.000 pesetas tonelada sobre el precio declarado a la Aduana.

Poco tiempo duró una medida tan sensata. Pronto comenzaron a introducirse variaciones atenuatorias, haciendo de los cefalópodos una materia fiscal distinta al resto de los productos de la mar congelados. Tras repetidos recortes en la cuantía del derecho regulador, a partir del 23 de diciembre de 1967 se redujo a 3.336 ptas. la tonelada.

No pararon ahí las cosas. Las presiones en contra del «prelevement» continuaron bajo cuerda, y lo cierto es que por Orden del 6 de noviembre de 1968, y en las que periódicamente se dictaron después, la cuantía se redujo a 10 pesetas tonelada. Lo que prácticamente equivale a la supresión.

Al amparo de esta inexplicable determinación, la industria española del subsector lucha en medio del mayor desamparo. Las importaciones aumentan cada día, especialmente cuando no se las contiene, como en la hora actual, con el depósito previo. Importaciones de un alimento que nos sobra, y que tiene en el caso del calamar poco aliciente para la exportación.

## LA PARADOJA DE LA DESGRAVACION

El asunto ofrece otro aspecto que merece ser destacado. Se refiere a la aplicación de la desgravación fiscal a las exportaciones. Conforme a la legislación vigente, si la exportación se efectúa desde puertos españoles el Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores se fija en el 8%. La equivalencia al mismo constituye la cantidad a devolver por desgravación fiscal.

Pero este tipo no rige para las exportaciones que se efectúan desde las Islas Canarias. En este caso se reducen aquel Impuesto y la devolución correlativa al 4%. La misma norma se aplica si la exportación se realiza desde mares libres.

La distinción resulta notoriamente arbitraria, porque los gravámenes interiores los soporta la empresa armadora en su domicilio fiscal. Si este radica en la península parece absurdo que se reduzca la desgravación al 50% porque la exportación se haga desde otros lugares, sean las Canarias o alta mar. Lo que interesa a la economía nacional es el acto de exportar, y cuanto más directo sea mejor. En verdad, exportando sin necesidad de tener que venir a la penín-

sula, aun el estímulo debiera ser mayor, y nunca sufrir una drástica reducción. Las divisas en tal forma se producen antes y con menos costo por la parte exportadora.

La distinción parece inventada para complicar la situación, exclusivamente. El lugar óptimo para la exportación de cefalópodos son las proximidades al caladero, donde suelen fondear los buques factoría extranjeros que compran el calamar o el pulpo y los pagan en buenas divisas. El fondeadero no pertenece al área portuaria canaria, sino más bien a la Villa de Cisneros, y por tanto, aun concediendo prevalencia al criterio geográfico habría de reconocerse a tales exportaciones la misma condición que las verificadas desde puertos de la península.

De otro modo se daría el absurdo de premiar el despilfarro. O sea, el exceso de costos de traer a puerto peninsular la mercancía para alcanzar el 8% de desgravación fiscal.

Nos parece que semejante absurdo entró en la mente del legislador. Por tanto, no debe entrar tampoco en la de los encargados de aplicar la ley.

## REVISION A FONDO

Las consideraciones que acabamos de hilvanar parecen suficientes para justificar una revisión a fondo del problema. No se comprende como éste ha llegado

a adquirir los caracteres que aquí hemos procurado reflejar.

Estamos ante una amenaza de desequilibrio grave en el sistema de explotación del banco sahariano, por la flota española. Precisamente por la flota a la que no le queda más dilema que seguir pescando en régimen de compra concertada para la exportación o el amarre indefinido y sin esperanza.

La hondura social de este problema está a la vista. Más de 200 naves pesqueras y varios miles de tripulantes tienen su subsistencia como factores productivos pendiente de un hilo, que puede quebrarse cualquier día.

No es ni siquiera necesario que se produzca una caída espectacular de los precios de los cefalópodos en España. Las importaciones aprovechan los que el mercado ofrezca, pero merman las posibilidades de que la oferta nacional compita. Especialmente el problema es dramático en relación al calamar, dadas las pocas proporciones que su demanda tiene para la exportación y el constante crecimiento de la oferta.

Las medidas normalizadoras que la industria viene postulando, no suponen privilegio alguno. Suponen una defensa mínima frente a la competencia intestinal que japoneses, rusos, coreanos, etc. desarrollan dentro de nuestra casa, aprovechando que las puertas están de par en par abiertas. Jamás ningún otro país, y menos los aludidos, haría otro tanto con nosotros.

## LA COLA DE LA OBSTINACION

Como era de esperar, el asunto planteado en torno a la aplicación por Obras del Puerto del gravamen de 104 pesetas tonelada al pescado congelado, ha llegado a su punto crítico. El escrito de las empresas armadoras, encabezado por la Presidencia del Sindicato Provincial de la Pesca, unido a una campaña briosa desarrollada por «El Pueblo Gallego» parece que han puesto el problema sobre el tapete, en el seno de la Comisión Permanente de la Junta de Obras del Puerto de Vigo.

También se afirma que este organismo ha decidido elevar el caso a la resolución de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Suponemos que no se trate de dar una larra más, en un asunto que hace mucho tiempo debió quedar cancelado de la única manera posible: acatando los dictados de la jurisprudencia sencillamente. La consulta con la Superioridad, por tanto, además de tardía resulta ociosa, puesto que la doctrina de los Tribunales administrativos y judiciales en primer término obliga a la Administración.

Otra cosa sería que la Junta de Obras del Puerto de Vigo sintiera las obligaciones de la equidad, y pensara en indemnizar los daños y perjuicios que ha irrogado a las empresas armadoras colocándose en una actitud de obstinación injustificable, durante tantos años. La responsabilidad Civil de la Administración está reconocida expresamente en la Ley de Régimen Jurídico de la misma, y alguna vez debería dejar de ser letra muerta.

Este es precisamente un caso que vierte sangre. Un caso en el cual el desacato a la ley, según proclama la jurisprudencia, se ha llevado a extremos insólitos. Los intereses de las empresas perjudicadas son dignos de protección y merecen ser reparados.

Es lamentable que las cosas hayan llegado a un extremo tan desagradable, en un asunto que estaba decidido desde el año 1964, cuando se produjo la primera resolución del Tribunal Económico-Administrativo Central. No solo por la fricción que ha causado con los intereses pesqueros de Vigo, y el daño a las empresas armadoras sino también por el lamentable efecto moral que deja en el ánimo de todos.