

En los movedizos dominios de la economía del mercado, nadie desconoce las ventajas de la planeación por sectores. Principalmente las ventajas operacionales. No tanto en orden a la planeación compulsiva, casi siempre monopólica, como a la planeación inductiva, en régimen libre, si bien ligado a un cuadro de prioridades. No deja de ser cierto, sin embargo, que al margen de tal disciplina, pueden alcanzarse resultados valederos y relativamente armónicos. Resultados que, al menos en conjunto, responden a un esquema bien compensado e incluso a un ambicioso nivel. A la mano tenemos algún ejemplo que puede corroborar el aserto.

Como tal queremos referirnos al sistema de explotación de los recursos que ligan el mar de todos a nuestra mesa de cada día. Ya hemos visto que tal sistema ha alcanzado, incluso a corto término en la última etapa del proceso, un alto nivel de desarrollo. Citamos éste concepto en su sentido pleno, y sin confundirlo con el mero crecimiento, del producto sectorial bruto.

Se ha logrado cubrir, en efecto, sino la totalidad de las metas ambicionadas, aquellas que asumen rango preferencial. Tanto por lo que se refiere a la actividad extractiva, como en orden a las demás subsidiarias o derivantes de la principal.

De una premisa como ésta, en principio conformadora, no convendría obtener conclusiones precipitadas. Cuando menos en orden al porvenir inmediato. Porque lo cierto es que al mismo ritmo que la expansión industrial, la flota, la oferta, el mercado... ha crecido la problemática. Tanto en relación a las magnitudes económicas, como a la fricción espacial. Pero también en complejidad específica, en interferencias de la arbitrariedad, en un conjunto de dificultades y riesgos, que es necesario dominar con criterios ágiles y maduros. No con entregas a la alegría o la improvisación.

EL FACTOR DEL CREDITO

De las situaciones sobrevenidas no es responsable la inexistencia de plan. Tampoco el hecho de reconocer explícitamente tal inexistencia supone desconocimiento o subestimación del impulso extrasectorial canalizado a la promoción y modernización de la flota. Una obra del sector público, traducida en reacciones de financiación, mediante crédito institucional dirigido, que se dispuso a partir de 1942. Sin tan poderoso factor de impulsión, es posible que no se hubiera alcanzado el despegue o que se habría retardado bastante más.

Este es un aspecto de la cuestión. No el que más interesa a los fines de nuestro análisis. Queremos limitar éste, al menos de momento, a determinar el factor decisivo de la evolución del sector pesquero español. El factor que provocó la fase más acelerada y fructífera de aquella.

Nos estamos refiriendo a la consecución de varios objetivos concretos. A que la flota se hubiera redimensionado y diversificado, con recepción de la más alta tecnología. A que se ensanchara a otro hemisferio el mapa de los caladeros. A

PROBLEMATICA

PESQUERIA

«Arbor», Revista General de Investigación y Cultura, del Consejo de Investigaciones Científicas, octubre, ha publicado el presente artículo. Es el último de los dos números del 1.º de setiembre último. También de éste, dicha Revista

que la oferta se incrementara tanto en volumen como en valor, merced a mayor participación de especies selectas en los lances. Al montaje de redes modernas de comercialización, etc.

No hay duda de que tales objetivos parecen típicos de una etapa de desarrollo provocado. O cuando menos de una política promocional específica, impartida desde arriba. Sin embargo, en el caso aquí contemplado la reacción se engendró abajo, a nivel de empresa. Las etapas se han cubierto sin sujeción a pautas preelaboradas en los gabinetes técnicos. Sin programación vinculante.

La cooperación estatal, mediante crédito largo y barato, ha constituido un factor positivo y activo, durante la primera década de vigencia de la Ley. Durante la segunda, sin dejar de ser positivo, se hizo adormecedor. La primera cubrió su finalidad estricta, de reconstrucción de la flota mermada y diezmada por la Guerra Civil. La segunda fue una etapa de super-vigencia —desconectada del progreso técnico aportado por la segunda Guerra Mundial—. Un frenazo que habría podido desembocar en un callejón sin salida.

INVERSION DEL INCENTIVO

Del excesivo «dormirse en los laureles», deberían compartir la culpa tanto la Administración como el empresariado. Pero sólo teniendo de la primera una concepción de poder pasivo, incompatible con la militancia que hoy se atribuye en la promoción de la actividad económica. Y mucho más tratándose de un sector, como el de las pesquerías, no sólo dinámico por naturaleza, sino altamente receptivo de la innovación tecnológica y expuesto, tanto a la competencia como a la fricción exterior.

La falta de criterio selectivo, en la financiación generosa de los equipos de extracción, cuyo eje es el buque, pudo ser explicable en los primeros años de la experiencia. Pero lo cierto es que se ha mantenido durante dos décadas, constituyendo un factor retardatriz en el proceso de evolución de la flota. Un premio injustificable a la rutina tradicional.

Tampoco de tal situación fue liberado el sector, por cambio sobrevenido en la política pesquera. Las antenas administrativas se han mantenido insensibles, a la onda del progreso tecnológico, incluso cuando llevaba varios años cuñiendo en

otros países de Europa. No la han canalizado como debiera esperarse, a la empresa armadora del nuestro.

Fue ésta, por visión e impulso propios, la que dio el paso adelante. Paso tan audaz como ambicioso, cuyo éxito no se esperaba inicialmente. La mínima credulidad. Comportaba una revolución tanto en el gálibo de la flota, la potencia propulsora, la conservación de la pesca a bordo, como en la geografía de las áreas de pesca —con apertura de otro hemisferio—, en el transporte del pescado, la comercialización, etc. Tal fue, en síntesis, «la revolución del congelado».

Parecía lógico esperar que un esfuerzo de tal envergadura, concitara la mayor asistencia externa. Paradójicamente la acción estatal, tan generosa con la rutina, se mostró renuente a la innovación. La primera generación de arrastreros congeladores ni siquiera obtuvo permiso oficial para su construcción. Y las siguientes —arrastreros por popa, buques factoría, fileteadores, harineros, mixtos o solamente harineros, etc.—, hubieron de acogerse a condiciones de crédito corto y endurecido.

Aún sin ahondar en el análisis, queda denunciada la falta de sincronización entre la prestación de los incentivos, y el interés social y económico de los objetivos. En este caso, los que a corto término han supuesto la duplicación de la oferta sectorial, la cancelación del déficit de alimentos proteínicos, el freno de los precios que deprimen la cesta de la compra, la apertura de exportaciones antes inasequibles...

LA INSUFICIENCIA DEL MARCO INSTITUCIONAL

Sin necesidad de echar mano a nuevos elementos, la cuestión de mayor apremio salta a la vista. Hay que conceder esa prioridad, a la reestructuración del marco institucional de las pesquerías. A tal fin parece venir como anillo al dedo, lo que hace más de veinticinco años propugnaba el experto norteamericano Richard S. Croker, en un manual difundido por la FAO:

«La administración pesquera, como todo organismo gubernamental, no puede permanecer estática e invariable; por el contrario, tiene que adaptarse a las condiciones cambiantes de la industria y ajustarse a la es-

DE URGENCIA

EAS

ESPAÑOLAS

PANTIN PAZ-ANDRADE

Investigaciones Científicas, en su número correspondiente a setiembre-
número Director, de los cuales hemos reproducido el primero en nuestro
edicción en separata.

estructura en constante evolución de
la misma» (1).

La situación de estancamiento e inviabilidad permanece en España desde hace más de medio siglo. Los servicios de la pesca marítima vienen atribuidos a una Dirección General, dentro de la Subsecretaría de la Marina Mercante (Ministerio de Comercio). En estos tiempos, con una producción que sobrepasa el millón seiscientas mil toneladas, como cuando apenas rozaba las 300.000. Ahora, con la tercera flota pesquera del mundo, operante en dos hemisferios y dos océanos, como cuando la componía un corto número de buques repartidos entre la costa ibérica y la norteafricana. En esta hora conflictiva de los límites de pesca, al igual que cuando se hallaban congelados a tres millas de la costa, sin que fricciones internacionales interirieran el proceso productivo. Ni la innovación tecnológica, o los problemas de mercado interfiriesen la vida cuasi-patriarcal del sector.

El rango de una Dirección General adolece de minifuncionalidad, para englobar un sector tan complejo y vulnerable. Deja fuera de un ámbito, además de la iniciativa de alto nivel, numerosos servicios de naturaleza típicamente pesquera. Los de la pesca de agua dulce, aún retenidos en el Ministerio de Agricultura. Otros, más o menos colaterales de los propios, en los Ministerios de Marina, Trabajo, Asuntos Exteriores, Industria, Gobernación, Obras Públicas, etcétera. La misma dispersión que hace más de sesenta años —sin que como gobernante nada hiciera por remediarla— denunciaba don Antonio Maura, en un acto de la Liga Marítima Española.

LA CLAVE DEL ARCO

El resto de la problemática de urgencia, que se atraviesa en la marcha de nuestras pesquerías, no es fácilmente abordable. Cuando menos en los límites de un trabajo de esta índole. No sólo por la complejidad del tema. También por la radiación de sus implicaciones, y la agudización que algunas revisten.

Del cuadro no queda fuera ninguno de los elementos que componen el frente operativo. Todos los tipos de pesquería

(1) Richard S. Croker, "Administración Pesquera", Oficina Regional de la FAO, Santiago de Chile, 1953.

resultan amenazados. Unos por fricción directa. Otros por efectos secundarios. Sólo si los primeros logran neutralizarse podrán los segundos sentirse a salvo.

Dentro de la óptica así esbozada, el subsector de las pesquerías de larga distancia resulta el más directamente vulnerable. Precisamente aquéllas que han desemepeñado, y desempeñan, un papel clave dentro del sistema. Así, en orden al avance como en orden al reequilibrio de las pesquerías españolas. Así en cuanto al incremento del poder de captura, como a su descongestión en las áreas esquilmas, por asignación de otras vírgenes o semi-vírgenes. Y al mismo tiempo que ha duplicado el volumen de la producción global, logró más copiosa participación en la misma de especies altamente valorizadas.

Conviene no perder de vista la razón, a veces inaparente, de este enfoque. Del mantenimiento de la normalidad, siquiera sea relativa del trabajo pesquero de onda larga, pende la suerte de los demás subsectores. O sea que, en tal presupuesto, tal como las cosas están, la clave del arco reside en que la flota bacaladera pueda mantenerse activa, con absorción de casi 200 arrastreros. De que la congeladora de pescado blanco, con efectivos de extracción aún superiores, pueda trabajar en el hemisferio austral. De que los marisqueros congeladores conserven libertad de movimientos para pesca desde el Mar de Boston al de Madagascar, con concentraciones intermedias en aguas de Mauritania, Senegal, Angola...

Si por un desenlace nefasto de los procesos en trámite, resultara inevitable el repliegue general de las flotas de gran altura, la quiebra general del sistema se tornaría incontenible. Como último refugio, los buques desahuciados tendrían que acogerse al Banco Canario-Sahariano, o probar fortuna en el litoral hispano. Y otra vez el fantasma de la exahustividad pondría su epílogo al drama.

LA DISCRIMINACION EN EL COSTO DEL CARBURANTE

El costo del combustible, más que ningún otro costo proporcional repercute en la rentabilidad del negocio de la pesca

(2) V. Paz-Andrade, "Producción y Fluctuación de las Pesquerías", Unasa, Madrid, 1954.

(3) Heinrich Rittershausen, "Economía", Enciclopedia Feltrinelli-Fisher, 21, Milano, 1968.

marítima. Para la flota española, como para la de otras potencias del sector, desde los últimos meses de 1973, el del suministro de gas-oil, se ha convertido en costo marginal (2). Ahora bien, en este caso no crece, como por lo general sucede, en razón directa a la cantidad de producto. Crece en razón directa a la distancia al caladero y a la permanencia activa del buque en el área navegada.

Son, evidentemente, las operaciones a larga distancia, las más implacablemente castigadas, por la gravitación ultra-onerosa del factor energético. Hasta tal punto, que meses antes del Decreto de 2 de marzo de 1974, hubo necesidad de adoptar una medida de emergencia. La de enviar un buque cisterna de Campsa, para reabastecer al precio entonces vigente en la península, a la flota desplazada desde Mauritania a Walbís Bay (Sudáfrica).

El servicio ha tenido que mantenerse después, aunque introduciendo distintas condiciones en el suministro. Las que impone la aplicación de aquel Decreto, que elevó a 6,50 ptas., desde 2,20, el precio del kilogramo de gas-oil para esta clase de suministros. La medida resultó tan indigerible, que determinó la paralización parcial, repentina y creciente de la actividad extractiva. Hubo necesidad de aceptar atenuaciones en el superprecio, pero sin darle aplicación general, ni siquiera proporcional. Antes fue introducido un principio de discriminación entre la flota aportadora de especies en fresco y la de larga distancia. Mientras para la primera el aumento en el precio del gas-oil, y más tarde del fuel-oil, se redujo a una peseta, para la segunda —congeladores y saladores a bordo—, aquel carburante se sigue pagando a 5,50 pesetas kilogramo.

La diferencia de trato ha querido justificarse, alegando la posibilidad de repercusión del super-coste en los precios al mayoreo, de las especies congeladas y del bacalao verde. En cuanto al segundo, en la presente coyuntura pudiera explicarse el argumento. No en términos generales. Aparte de que, en una flota que trabaja a 800 millas de la base, la gravitación es muy inferior a la cuarta parte de la que alcanza en los buques que se desplazan a más de 5.000 millas.

Bastaría esta consideración para destruir la aparente base de tal discriminación. No sólo en términos absolutos, sino también relativos, por aquella diferencia de singladuras a cubrir, entre las flotas a tal efecto homologadas. De cualquier modo la cuestión no debe encararse solamente por el anverso.

LA INDEFENSION ANTE EL MERCADO

El reverso mira al mercado, así como la cara primera mira a la producción. Cuando la atenuación del costo de los carburantes se admitió, el precio de los productos del mar congelados —pescado blanco, principalmente—, estaba sujeto a previa autorización administrativa. Freno cuya distinción o levantamiento pudiera considerarse como promesa implícita en la norma discriminatoria.

Con libertad de precios o sin ella, no puede olvidarse la condición inelástica de la demanda de alimentos. Y que, del lado de la oferta, en el mercado español, no cuenta solamente la producción que descarga en los puertos nuestra flota. Al

amparo del allanamiento arancelario a las importaciones, que siguen produciéndose en creciente proporción, hay que contar con la merluza procedente de buques soviéticos, coreanos o japoneses, o de los frigoríficos argentinos; con la anchovita de esta última procedencia; con el langostino, la langosta o las gambas de Cuba o de Escocia; con la centolla francesa, la chirla italiana o griega; la vieira de Irlanda, etc.

Por consiguiente, los aumentos de precio al mayor de productos de la mar congelados, no perjudicaría solamente al consumidor español. Constituirían un cebo adicional para la importación, en muchos casos efectuada en régimen de «dumping». O sólo de alguna especie, como la merluza, carecente de mercado en países cuyas flotas la capturan. O en razón a que otras, debido a su carestía, no son absorbidas holgadamente por el consumo del país productor, etc. Con la agravante de que en no pocos de tales países están vedados a las exportaciones españolas. Todo lo cual conduce, directa o indirectamente, a favorecer la transferencia de flota de nuestra bandera, dotada de armarios y/o túneles de congelación, al pescado fresco. Tendencia sólo iniciada aún, pero que podrá acelerarse cada vez más, mientras las condiciones de explotación, especialmente por la pesadumbre del costo marginal, se hagan insostenibles en el subsector castigado y resulten más o menos llevaderas en el otro.

OTRA SOMBRA EN EL HORIZONTE

Aún sin dar tiempo a que otras uvas maduren, el peligro máximo puede desatarse. En estos días estamos viviendo la vigilia de Caracas, con la máxima tensión. En los debates del Parque Central, a través de los enfrentamientos oratorios, reactivados por antagonismos extrapescueros, se están jugando derechos de muchos países, sobre recursos de libre disfrute. También se está jugando a la cara o cruz de algunos votos, el derecho de España a conservar la jerarquía pesquera que, por el esfuerzo de sus hombres, ha conquistado.

Este dilema del ser o no ser, sólo podría resolverse sin perjuicio para nuestro país, si la fórmula hasta ahora mayoritaria de las 12 millas, como anchura del mar jurisdiccional, prevaleciera. Hipótesis que desde antes de la apertura de la III Conferencia sobre Derecho del Mar, se da por inasequible. Las otras dos en juego, tanto la que pretende extender la jurisdicción uniforme hasta las 200 millas, como la del mal bautizado «Mar Patrimonial», con la adición de 188 a las 12, conducirían a efectos equivalentes en orden al usufructo pesquero, reservado en ambas para el país ribereño.

El cuadro de secuelas vulnerantes del sistema pesquero español, provocaría su desmantelamiento a corto término. Especialmente desde que los países del Mercado Común, Canadá, Noruega, Portugal y Sud-Africa, se vieran en el trance de plegarse al régimen de las 200 millas. Para tales países, lo mismo que para otros en situación semejante, la medida podría considerarse amparada por la exigencia de legítima defensa.

Inevitablemente, en trance tan previsible, España vendría a pagar los vidrios rotos. También los pagarían todos los países mediterráneos y bálticos, pero en ninguno los efectos lesivos podrían compararse con los que se desatarían sobre España. Con recordar que el repliegue de la flota de altura y gran altura, desde Terranova e Islandia, hasta Sud-Africa y Mozambique, tendría que producirse, no es necesario dar más pinceladas en el cuadro.

España es el país que, con menos áreas de pesca en proximidad, ha montado un aparato de extracción de mayores ambiciones. Hasta ahora ambos términos no eran antagónicos. Hasta ahora; pero es muy posible que lo sean de ahora en adelante.

EL COROLARIO A SUBRAYAR

Los rasgos de la situación analizada, tal vez hayan sido recogidos con mayor frialdad que lucidez. Pero pienso que muestran, mejor o peor, el perfil verdadero de los hechos. El sector español de las pesquerías, con su imponente arquitectura industrial, la desorbitada magnitud de inversión que ha absorbido y sus raíces introducidas en la mitad del orbe marino, atraviesa un momento grave. El más amenazador de su historia.

No es la primera vez que vive trances difíciles. Distorsiones estructurales o desajustes coyunturales han incidido al correr de las calendas en la marcha —con todo creciente—, de esta rama prioritaria de la producción de alimentos. Siempre la reacción de la industria, a tiempo o a destiempo, con ayuda estatal o sin ella, ha logrado esquivar los grandes riesgos o superar los grandes peligros. E incluso, alguna vez, evadirse del círculo vicioso.

En tal esperanza no sería prudente descansar ahora. Los problemas al presente agudizados son yugulantes para la actividad productiva. No meramente limitativos o mermativos del rendimiento. No está en manos de la empresa privada remover obstáculos que provocan o el sector público o la política internacional, y que reclaman la acción específica de altos poderes.

A la fuerza de esta deducción responde la precedencia que se ha concedido en este análisis, a la necesidad de remodelar la Administración de las pesquerías en España. No sólo en orden al nivel jerárquico del órgano, a la mayor concentración de competencias hoy dispersas, sino a su funcionalidad direccional, a su aptitud especializada, a la incorporación de la experiencia acumulada en las materias del sector... Que hoy exige, además de la mayor apertura al saber en los mandos, especialmente en los supremos, la máxima agilidad y una estrategia adecuada.

Estos elementales requerimientos explican la alta profesionalidad pesquera que rige, desde hace muchos años, la Administración del sector en el Japón. O que en la U.R.S.S., el ministro Alexander Ishok, venga desempeñando la cartera de pesquerías, a prueba de crisis y purgas, desde hace un tercio de siglo. O que en Noruega, al cabo de veinticinco años como jefe superior de los mismos servicios,

se haya jubilado recientemente al super-experto Klaus Sunana. O que, por último, en Portugal, una de las primeras decisiones del régimen recientemente instaurado, se esté traduciendo en la creación de una Secretaría de Estado para la Pesca, integrada en el triple Ministerio de Coordinación Económica.

Ejemplos cuya fuerza, queramos o no, se impone. No es necesario a estas alturas decir por qué España no debería permanecer indiferente a tal acicate. Aun sin la necesidad que ahora provocan los factores emergentes. Bastaría la consideración a su dilatada frontalidad marítima, la privilegiada localización atlántica y la necesidad de defender con idoneidad y eficacia, hoy la subsistencia, y siempre la expansión de sus intereses, sobre el quebradizo latifundio sin dueño de los océanos.

BUQUES DE PESCA DEL FUTURO

Los avances tecnológicos que se han producido en la última década, en lo referente a vehículos marinos especializados es sorprendente.

Existen buques que pueden navegar sobre un colchón de aire o sobre la superficie del mar mediante alas sumergidas. Pueden moverse a través de los hielos o debajo de ellos. En algunos casos, el tiempo de carga y descarga se ha reducido a pocos minutos.

La ingeniería naval del futuro podrá suministrar el vehículo marino que permitirá emplear las nuevas técnicas que hemos ya enumerado.

Como las características del recurso son submarinas, un buque de este tipo podría ofrecer ventajas en las futuras operaciones pesqueras.

Un autor canadiense sugiere la utilización de un submarino gigante, con una planta de energía atómica, propulsión a chorro de agua, equipado como un buque factoría, es decir, habilitado para efectuar el procesamiento del pescado a bordo. En su proa, una gran abertura, alojaría una red gigantesca. Esta red, de forma exagonal sería conducida en las operaciones de pesca, por seis torpedos, guiados por control remoto.

La descarga de la captura dentro del submarino se haría afirmando el copo de la red en los bordes de la abertura de proa.

Las especies se conservarían vivas, mientras que los peces de poco valor se transformarían en pastillas incoloras, inodoras, de concentrados proteínicos de pescado.

El buque estaría equipado con emisor de Laser, espectrógrafos, productores de campos eléctricos, generadores de sustancias químicas, etc. En compartimientos especiales vivirían delfines que saldrían al mar para concentrar los peces a ser capturados.

Como vemos, el buque de pesca del futuro dejará de ser como en la actualidad el elemento más importante de las pesquerías, ya que pasará a integrar un complejo sistema que será empleado para satisfacer la creciente demanda de proteínas provenientes de los recursos marinos.