

El libro que tenemos a la vista se titula «Informe Iberpesca hoy». ¿A qué viene lo de Iberpesca? Parece que este título debería abarcar también a la pesca de Portugal, lo que no hubiera sido desacertado. Pero el estudio no comprende más que a España, a través de 58 puertos pesqueros. Principalmente a través de 11 que son aquellos donde se han celebrado mesas redondas con significados industriales o expertos de la zona.

«Encuesta al futuro de la pesca» es el subtítulo de la publicación, editada con nobleza gráfica. Tampoco ahora estamos ante un acierto, porque las cuestiones sometidas a indagación se refieren todas al presente, que hoy, medio año después de haber terminado la recogida de opiniones, ya resulta pasado.

Tales rasgos descubren que el criterio recto de la encuesta está formado de fuera a dentro. O sea, sin partir de un verdadero conocimiento de la estructura del sector y de los puntos neurálgicos que conturban su normalidad económica. Nos referimos a un conocimiento en profundidad, que a veces tampoco es de alcance de los propios interesados.

Debí, a nuestro entender, abordarse un planteamiento menos externo y contingente, para evitar que el estudio tuviese vigencia demasiado efímera. Circunstancia notoria en este caso, ya que en poco más de seis meses las cosas han cambiado un tanto, si bien el espectro no se haya desvanecido, ni mucho menos.

CRISIS PROFUNDA

En primer término los encuestadores han pretendido situar el nivel de la crisis. ¿Es profunda? ¿Es superficial? ¿Se trata de un momento no bueno, pero tampoco crítico?

Preguntas excesivamente obvias. La primera fué afirmada por el 89,3% de los encuestadores, con mayor unanimidad en los armadores de buques de más de 100 toneladas, que en los de menos de tal medio de registro bruto.

Parece que la pregunta está formulada en términos demasiado globales, abstractos. El fenómeno de esta crisis no reviste los mismos caracteres en cualquier subsector de la industria, que se considere. Los problemas de la flota de arrastreros congeladores y de bacaladeros —en los que la variación cíclica se ha polarizado dramáticamente— tienen poco o nada que ver con las taras estructurales que viene padeciendo, desde mucho antes de 1973 —último año que se considera normal— la flota de superficie, especialmente en algunas regiones, como Galicia.

Por tanto, la indagación debe ajustarse a la variación sectorial, para que los resultados sean plenamente válidos. El fenómeno económico a que esta laudable contribución se contrae, tiene caracteres nacionales, por su componente extranacional en primer término, no porque afecte a todos los subsectores con igual intensidad y en la misma forma. En el componente extranacional figuran en primer término el problema de las 200 millas el de los precios de carburantes y lubricantes, cuya incidencia en la pesca de superficie, sin ser nula, es notoriamente menor que en la flota cuyas fuentes

La encuesta de "Iber"

Hay que comenzar agradeciendo a la Compañía Española de Petróleos, S.A., su rasgo. El de dejarse conmovir por los diagnósticos de crisis del sector pesquero español y haber organizado, a nivel nacional, una auscultación directa, puerta por puerta, sobre las causas de la crisis y sus perspectivas.

Alguien podría recordar que la flota pesquera española será seguramente el cliente colectivo más importante de Cepsa, como de Campsa. Y que, por tanto, ... no es oro todo lo que reluce. La observación puede considerarse certera, pero no plenamente válida. En el caso de aquella macro-empresa existen otras en España, a las que también pudieran afectar las angustias económicas de la indus-

de captura están situadas en el Artico o en el Pacífico occidental.

LAS CUESTIONES Y SU IMPORTANCIA

Otro de los extremos sometidos a contestación de los encuestados versa sobre los factores de la crisis. En la pregunta se utiliza la palabra «síntomas».

En primer término se menciona la «inflación de costos». Es contestada afirmativamente por el 90,2%, como era de esperar. Cuando se trata de especificar por partidas los costos influyentes en la provocación de la crisis, la especificación comprende 21 partidas, de las cuales ninguna se refiere al incremento de los precios del petróleo, que ha sido el factor desencadenante.

Merece anteponerse, entre los extremos concretos de la consulta, la falta de protección oficial. La afirman como causa muy importante el 71% y como importante el 16. En total se llega al 87%. En aquel momento se mantenía la discriminación en los precios de los productos petrolíferos, entre la flota de fresco y la de gran altura, lo que hacía mucho más notorio el desamparo respecto de los subsectores de escasa protección.

La variación en la incidencia también se aprecia respecto al problema de las aguas jurisdiccionales. Un 73% lo califica de muy importante y un 10,6 de importante. El 16 restante puede atribuirse a la opinión de personas no afectadas por el problema o no iniciadas en la calibración de su alcance.

Otro punto con alto índice de consenso es el del exceso en las importaciones. También ha perdido la gravitación que tenía hace un año, merced a algunas medidas compensatorias que se han impuesto. El 72,4 calificó a este factor como muy importante y el 14,2 como importante.

En segundo lugar del cuestionario se preguntaba sobre el alza de los salarios, que engloba la de los seguros sociales. También en este caso es totalmente distinta, en orden a las respuestas, la posición de un empresario de pesca de superficie que trabaja a la parte, y la de una empresa de buques congeladores o bacaladeros. Tal diferencia explica que en la respuesta solo el 47,1% haya considerado la cuestión como muy importante.

Se ha preguntado además por la «deficiente política de los precios oficiales. También en este caso la situación se ha modificado notoriamente, por disposiciones gubernativas. Por tanto la respuesta afirmativa debería esperarse en aquel momento casi unánime. Sin embargo, solo el 59,8% la ha reputado muy importante, un 21,5 importante y 17,8 poco importante. Esta última apreciación corresponde a los que, tanto entonces como ahora, vendían las caladas en régimen de libertad de precios, a merced de las fluctuaciones de la lonja.

CUESTIONES GENERALES

El cuestionario es abarcador en exceso. Se han acumulado puntos a contestar con demasiado empirismo. Algunos se refieren a factores estructurales, sin verdadera incidencia en la gestión de la crisis que se trata de estudiar.

En esta categoría de preguntas pudiéramos comprender el deficiente control de los bancos de pesca, la contaminación de las aguas, los excesivos escalones de comercialización, la contracción del consumo oficial, la falta de formación en el personal, la falta de personal, la excesiva dispersión de los órganos de la Administración, etc.

Puntos todos ellos interesantes, y sobre los cuales con frecuencia se trata en estas páginas, pero no determinantes en el proceso de la crisis actual. En torno a ellos las respuestas han sido menos concluyentes, como era de esperar. Acabamos de salir de una etapa gubernamental caracterizada por la falta de una política pesquera, para la cual la mayor parte de esas cuestiones son de impostergable tratamiento, aunque no siempre a plazo corto, como en el caso de una crisis que amenazaba, y aun amenaza, con la destrucción del sector en poco tiempo.

VARIACION DE LA DISPONIBILIDAD NATURAL

Se echa de menos un extremo importante en el cuestionario aquí glosado. Aquel que pudiera inspirar una pregunta concreta sobre la productividad del esfuerzo pesquero, desde el año 1973 en adelante, principalmente en los grandes caladeros, como los del Banco Canario Africano, Grande Sole, Terranova, Sud Africa...

«pesca» sobre la crisis

REIRO

pesquera, y nada han intentado por conocerlas y valorarlas. Por darle estado a la opinión nacional, como en el caso presente se ha realizado.

Por otra parte hay que considerar la importancia de tal contribución, al no ser alentada ni promovida por el estamento empresarial directamente alcanzado por la crisis. Ciertamente que la fuente de los juicios de valor aquí recogidos ha emanado del propio sector. Pero el órgano receptor, tabulador e intérprete ha sido ajeno, asumiendo el papel de espectador más que de actor en el desarrollo de este proceso de postración industrial.

Digamos algo ahora del planteamiento de la encuesta, así como de sus resultados más relevantes.

Es indudable que la curva de depresión de la disponibilidad natural para nutrir las caladas —la oferta primaria de biomasa— se ha agridado en el bienio 1974-75. Algunos cálculos han cifrado la baja global en un 40% del volumen que venía registrándose hasta 1973. Aunque el dato no sea fácil de determinar, la realidad del fenómeno depresivo en los fondos arrastrables, es indudable que tuvo una agudización cíclica en los años recientes, de la que parece recuperarse, o cuando menos, iniciar el cambio de signo, en los meses recientes.

PRIMERAS CONCLUSIONES

El estudio se cierra con una parte dedicada a conclusiones. Antes de detallarlas se hace esta manifestación: «La pesca se hunde y es obligación de la sociedad «sacarla a flote», y en representación de los intereses de esta sociedad, la Administración debe tomar parte activa en el resurgir de un sector tan tradicional en la historia de España».

Las conclusiones comienzan por postular la creación de un organismo rector a nivel de Subsecretaría, o en su defecto la potenciación de la Dirección General, que ciertamente no son opciones equitantes ni mucho menos. Parece atribuírsele el establecimiento de «un plan pesquero nacional».

Reducción de los costos de explotación, conclusión meramente indicativa que necesitaría mayor desarrollo.

Regularizar las importaciones, o más claramente, restringirlas con fuertes gravámenes compensatorios, vigilando su aplicación.

Plan de tratados internacionales, para permitir pescando en aguas extranjeras.

Remodelación de los canales de comercialización. No se especifica si para el fresco solamente, o para las otras producciones también, incluso las que han tenido que montarlas y vienen funcionando.

Reglamentación laboral que abarque a todo el sector.

Potenciar al máximo la investigación científica y tecnológica.

Reestructuración de la flota, primando lo necesario el desguace.

Promoción del consumo de pescado, especialmente de las clases de que existen mayores «stocks».

PARA LA BAJURA

En otra parte de las conclusiones se indican medidas específicas para los distintos subsectores. La exposición comienza por el de bajura o pesca de superficie.

En primer lugar se propone la creación de un Forppa pesquero. De crearse no podría limitarse a dicho subsector solamente, pues debería comprender la totalidad. Se le atribuye la misión de garantizar unos precios mínimos que estabilicen el mercado.

Después se señala la necesidad de facilitar la salida de especies de baja ca-

lidad para subproductos, a precios rentables.

Y modernización de la flota.

Los dos primeros extremos se consideran también válidos para el subsector de altura, dedicado al pescado fresco.

PARA GRAN ALTURA

También los subsectores de gran altura, tienen sus conclusiones en el estudio aquí glosado. Para el de congeladores se postulan:

Eliminación de precios máximos, medida que si bien no en términos tan absolutos fué ya aplicada.

Facilitar la exportación desde el extranjero, con desgravación fiscal, a la flota de cerco. Se supone que a la atunera.

Reconsideración de la actual ordenanza laboral. Se refiere a la de arrastreros seguramente.

Creación de créditos de «marea» a fin de facilitar la disponibilidad de numerario desde la descarga.

Para el subsector bacaladero solo se hacen dos pedimentos: concesión de créditos para poner de nuevo en marcha la flota y dar salida a los «stocks» de oferta almacenados en cámara.

«En todos los casos —dice el párrafo de cierre— sería conveniente estudiar la posibilidad de exenciones fiscales, considerando la situación actual, equiparándola a las «declaraciones de catástrofe» que se producen en otros sectores productivos».

PROPULSOR DE EMBARCACIONES INSPIRADO EN LA ALETA DEL DELFIN

La aleta horizontal del delfín, que el veloz mamífero acuático lleva en la cola y que mueve con gran rapidez, inspiró al profesor alemán Heinrich Hertel para diseñar una nueva «hélice» de barco: en lugar de las tradicionales propelas de tornillo, se trata de una simple aleta metálica que impulsa la nave mediante rápidas oscilaciones. El nuevo mecanismo ya fue probado con éxito en la Escuela Superior Técnica de Berlín, República Federal de Alemania.

Los investigadores de ese centro han estudiado al delfín desde hace muchos años no sólo por tratarse del mamífero más inteligente —después del hombre— sino por su impresionante velocidad nautatoria, sobre todo la de arranque, y por sus brincos fuera del agua. Esto lo hace gracias a su aleta horizontal, que además le permite sumergirse en poco tiempo hasta mil metros de profundidad o mantenerse verticalmente fuera del agua.

El impulsor diseñado por el profesor Hertel permitirá ahorrar mucha energía

que las hélices tradicionales pierden debido al roce con el agua. Además, con ayuda del ingeniero naval Rodolf Moller se colocó al nuevo mecanismo un dispositivo que permite pasar rápidamente de la marcha normal a la reversa. La «hélice» germana se agrega a los estudios de otros países, como Estados Unidos y la Unión Soviética, sobre la hidrodinámica de los delfines; está en su apogeo la investigación sobre la forma en que actúan los tejidos epidérmicos del inteligente y simpático animal para ofrecer mínima resistencia al agua y alcanzar grandes velocidades. Las indagaciones de este tipo, a las que los soviéticos bautizaron con el nombre genérico de biónica, tienen por objeto aprovechar las estructuras animales más aptas para diseñar aparatos tales como barcos, aviones, cohetes, etc. Y como el delfín es uno de los animales mejor adaptados a su medio, ofrece grandes perspectivas para el perfeccionamiento de las máquinas e instrumentos del hombre.