

Ante Dinamarca, pesqueramente, hay que quitarse el sombrero. Acaba de pisarnos el segundo puesto en Europa Occidental, en cuanto al volumen de las descargas, en 1974. Como es sabido, con nuestras 500-600.000 y pico de toneladas, íbamos a la zaga de Noruega, que para acabar de desarreglar las cosas, optó por quedarse fuera, con sus casi tres millones de toneladas, para hacerle la pascua al Mercado Común.

Lo que no sabía ella era que, Dinamarca, al optar por romper la unidad escandinava, e instalarse a la cabeza pesquera de la Comunidad, no tardaría en subirse a las barbas. Pero lo cierto es que se le está subiendo, y por de pronto ha desplazado a España del segundo escalón.

En efecto, las descargas de 1973 en Dinamarca llegaron a 1,4 millones de toneladas, cifra que España superaba en unas cien mil al año, más o menos. Un año después, en fines de 1974, la estadística redondeaba el milagro, subiendo aquélla en vertical a 1.808.000 toneladas.

El fenómeno se registra cuando la mayor parte de los países pesqueros están en crisis de producción, cuando no de mercado. Dinamarca puede resistir tanto de una crisis como de la otra, pues sube más de un veinte por ciento la producción de un año a otro, y la tiene colocada tranquilamente dentro de los países de la Comunidad Económica Europea.

— * * * —

Todo tiene explicación, incluso ciertos... milagros. El de Dinamarca está bien al alcance de nuestras entendederas. Bien es cierto que, la incoherencia de Noruega se lo puso en bandeja, pero no hay duda de que los daneses supieron aprovecharse bien, aunque a costo reducido.

Porque lo más sorprendente --solo para los ajenos a este mundo de la economía-- es que la inversión de Dinamarca en flota, al lado de la de España, es de volumen exiguo. Tiene bastantes buques --muchos menos que España--, pero pequeños, ele-

Esberg,
primer
puerto
pesquero
danés.



El

milagro de Dinamarca

— Por MAREIRO

mentales, de corto radio... No necesita más mientras tenga los recursos a la puerta de casa.

Dinamarca, por tanto, puede ver el porvenir con esperanza. Aunque las amenazas de las doscientas millas, lanzadas ahora con mayor apremio por Islandia, o con menor por Noruega, se cumplan. Que se cumplirán, sobre todo las de la primera, mientras la Comunidad Económica Europea, no absorba a la nórdica isla, lo que puede ocurrir cualquier día. Sobre todo si no hay otra manera de reducirla a las cincuenta millas actuales.

— * * * —

El salto de Dinamarca confirma el acierto de la política pesquera del Mercado Común. Hace escasamente tres años que se dictaron sus famo-

sos reglamentos sobre pesca --que aquí hemos traducido y reproducido-- y ya se están viendo los resultados.

Los reglamentos y el crédito, pues la caja especial comunitaria FEOGA no es utilizada solamente por los armadores franceses, alemanes o italianos. También han comenzado a ordeñar sus beneficios los daneses. Lo cual quiere decir muchas cosas.

Especialmente una. Que la flota artesanal será poco a poco sustituida por la industrial, modernizada y potenciada. Entonces el negocio de cada armador es posible que resulte un poco menos rentable que en la actualidad, pero en conjunto la potencia pesquera del país seguirá incrementándose, y la mayor aproximación al nivel de Noruega más evidente y tangible cada día.

En fin, que el milagro, como sea, nos sonría también a nosotros, porque de otro modo...

MOTORES: UN NUEVO TIPO

En la Exposición Monográfica Internacional, celebrada recientemente en Bilbao Sinaval/75), coincidiendo con las Jornadas Técnicas Navales y Marítimas, «Astilleros Españoles, S. A.» ha presentado un motor ASV 25/30 de los que fabrica en su Factoría de Bilbao-3, con licencia Sulzer.

Estos motores han sido proyectados para generar electricidad en buques o en tierra, y para la propulsión marina Diesel eléctrica o accionamiento directo a través de engranajes reductores e inversores.

Los motores son del tipo sobrealimentado e irreversible. Son unidades de cuatro tiempos, velocidad media, de diseño robusto, construidos con 5 o más cilindros hasta un total de 16, para una gama de potencias comprendida entre 875 a 3.920 BHP. y desde 720 a 1.000 r.p.m.

La flota
danesa
en el
puerto
de
Hamsthom.

