

Resultaría prematuro el juicio cuantitativo de los resultados obtenidos por la flota pesquera española durante el año que acaba de extinguirse. La estadística nos ofrecerá en su día las magnitudes que, por el momento, tan solo por impresión nos es dado deducir.

Es posible que el total de la pesca capturada por la flota española en 1972, no sea inferior al alcanzado en 1971. Lo cual no quiere decir, ni mucho menos, que los promedios conseguidos por las unidades empleadas en el proceso de extracción, sean equivalentes. El empleo de flota ha sido mayor en 1972 que en 1971; pero entre esta diferencia, atribuible al factor capital, no parece que haya la esperada correspondencia con el volumen de las capturas desembarcadas.

Para la generalidad de las pescas, el año ha resultado bastante desigual. Durante el primer semestre las cosas anduvieron mejor que en el segundo, a la inversa de lo que solía suceder otros años.

No siempre hay que atribuir este fenómeno a la disponibilidad natural de los bancos. Las medidas unilaterales, segregadoras del espacio arrastrable, han comenzado a dejarse sentir en las pescas a larga distancia, realizadas por buques congeladores.

ESTABILIDAD EN LA PRODUCCION DE FRESCO

Tal vez el subsector donde se acuse una fluctuación menor, respecto a los resultados del año precedente, sea el del pescado fresco. La oferta global se ha mantenido en proporciones equivalentes a las de años inmediatos anteriores, pero con mayor concentración de flota principalmente sobre el puerto de La Coruña, en buena parte a expensas del de Vigo.

Parece que este fenómeno de desplazamiento de flota se ha acentuado en 1972, perfilándose el herculino como el más importante puerto de España de la especialidad, acompañado de Pasajes, Cádiz y Huelva. Paradójicamente, Vigo sigue atrayendo los buques mayores de la flota de Marín, pero sigue teniendo escaso poder de retención para los fresqueros de su propia matrícula.

Aunque los merlúcidos son, en principio, el renglón fuerte de las parejas, la defensa económica de las empresas dedicadas tanto a esta modalidad como a la del arrastre unilateral —«bous» y «bacas»— vino a proporcionarla el precio medio, que se ha sostenido a un nivel interesante sin fuertes oscilaciones durante el año. Y no sólo para la merluza y la pescadilla. También para casi todas las restantes especies de pescado blanco, algunas de las cuales durante muchos años sólo alcanzaban bajas cotizaciones.

Los resultados que se vienen obteniendo en esta modalidad, se han reflejado

CARA Y CRUZ DE LA PRODUCCION Y

1972: PRODUCCION Y

Por R I

en incremento de la flota de tipo tradicional. Los buques ya construidos y los que se hallan en grada suponen una contribución importante para la renovación de la flota del arrastre de fondo.

ESCASA FLUCTUACION EN LAS PESCAS DE SUPERFICIE

El año prometía, en ciertos momentos, mucho más de lo que ha rendido, en cuanto a las especies de superficie. Nos referimos principalmente a las que se capturan al Norte de Gibraltar, de las cuales el atún blanco representa una de las más valiosas.

La interesante especie ha sufrido, desde la arribada de las primeras embarcaciones dedicadas a su captura, en la segunda quincena de junio, una fuerte depresión en el precio medio. La campaña comenzó bajo los mejores auspicios, lo que ha motivado optimismos que resultaron poco duraderos. De cualquier modo, el temprano descubrimiento de la concentración de atún blanco en el mar próximo a las Azores, ha evitado una campaña que sin tal circunstancia habría sido desastrosa.

No se conocen aún datos de la pesquería del atún tropical que al cerrar el año se halla aún en pleno desarrollo. La impresión parece bastante favorable al esfuerzo de la flota vascongada, que trabaja en aguas próximas al Ecuador del Atlántico oriental.

Entre las otras especies de superficie, la sardina y la anchoa constituyen los renglones económicamente más codiciados. Para ninguna de las dos parece que el año haya sido brillante, aunque pudiera globalmente mejorar los niveles de 1971.

En algunos puertos, como el de Vigo, se han registrado eventuales concentraciones de flota sardinera, produciendo la impresión de un positivo mejoramiento de la oferta de tan popular clupeídeo. Estos fenómenos no parece que hayan tenido la consistencia necesaria para variar el signo bajo el cual se viene desarrollando la modalidad industrial a que ahora nos referimos.

DESCENSO EN LAS CAPTURAS DE BACALAO

De las modalidades de gran altura, las campañas del bacalao en Terranova han evolucionado en 1972 con menor fortuna para la flota española en 1971. Esta es la impresión general, aunque como siempre no dejaron de registrarse excepciones,

principalmente en favor de las unidades de mayor porte y potencia.

Sólo un pequeño número de parejas —alguna de la Ría de Vigo— han conseguido realizar tres viajes en el año. El resto, incluso los grandes «trawlers», han realizado dos. Al finalizar el año, por imposibilidad de cubrir la capacidad de bodegas, algunas unidades han tenido que permanecer en Terranova, hasta completar la carga. Algunas tripulaciones han sido trasladadas a España en vuelos «charter» para pasar las Navidades con sus familias, ante la pérdida que suponía retornar con las bodegas del buque sin colmar.

Las unidades viejas y de poca potencia son las que sintieron más los efectos desfavorables. La experiencia de 1972 resulta bastante elocuente, en orden a la necesidad de conceder mayores estímulos crediticios para la renovación de esta flota, como se ha venido sosteniendo repetidamente en estas páginas.

Se ha registrado escasez de tamaños grandes y medios, con mayor predominio de «barajilla». En parte, este perjuicio de las pescas mediocres ha sido compensado por el mayor precio, que ha subido moderadamente. Unas tres o cuatro pesetas en kilogramo para las piezas grandes y aproximadamente la mitad para las otras.

DESCENSO EN LA PRODUCCION DE PESCADO CONGELADO

Tampoco la fortuna ha sonreído mucho al otro sector de gran altura: el de los arrastreros congeladores. Es necesario separar la rama del pescado blanco de la marisquera. Comenzaremos por referirnos a la primera.

Para los buques que trabajan en mares próximos a Sud-Africa, puede decirse que los resultados de sus capturas han sido, por regla general, un 30% inferiores de los alcanzados en 1971. Este decrecimiento se refiere así a abundancia como a tamaño medio de los ejemplares extraídos.

Según las referencias de los capitanes, sobre una concentración de tallas inmaduras de merluza de alta densidad, vienen trabajando permanentemente unos 30 arrastreros de la URSS. Parece que desde esta «nursery» se difundían las especies de mayor crecimiento al resto del Banco, lo que ahora no ocurre, o se produce en muy pequeña proporción.

El decrecimiento de la antigua abundancia ha sido la causa de que en 1972

AÑO PESQUERO Y PROBLEMATICA

REIRO

se acentuara el desplazamiento de unidades hacia otros mares: Las de menor porte hacia el Indico, en procura de langostino y «gambón». Las de gran tonelaje hacia el otro lado del Atlántico para trabajar fuera de las 12 millas con permisos pagados al Gobierno de la Argentina.

Parece que en los caladeros patagónicos el problema es de superabundancia. Los buques que allí trabajan transforman más del cincuenta por ciento de la producción en filetes y harina de pescado, pero es necesario realizar grandes campañas a base de intercalar los servicios de buques de transporte frigorífico para asegurar la plena rentabilidad de la explotación.

EL SUB-SECTOR DE LOS MARISQUEROS CONGELADORES

La modalidad de los marisqueros congeladores ha experimentado un mayor desarrollo en 1972, por la incorporación de nuevas unidades. Se viene practicando principalmente en tres áreas: Africa occidental, Africa Sur-oriental y Atlántico nord-occidental.

De las tres, la primera ha sido objeto de perturbaciones en el ritmo de explotación, durante 1972. El ensanchamiento en 30 millas de las aguas territoriales de Nigeria, seguido más tarde por medidas parecidas en Costa de Marfil, Senegal, Guinea, etc., ha interferido ostensiblemente la explotación de crustáceos finos, especialmente gamba, langostino, moruno, etcétera.

La actividad en el Indico, de un cierto número de buques con base en Huelva y Vigo, se ha desarrollado con mejor fortuna. No dejaron, sin embargo, de registrarse algunos episodios de apesamiento, notoriamente injustos, pero de casi imposible defensa ante las autoridades apesadoras.

Dos principales áreas concentraron el esfuerzo de la flota arrastrera que se dedica a los cefalópodos: la del Banco sahariano y la llamada de Boston. Respecto a la primera, el conjunto del año ha sido deficitario. Si bien ha comenzado con cierta holgura, a medida que fue avanzando, la escasez se ha dejado sentir, sin recuperarse del todo cuando estacionalmente correspondía.

Los caladeros situados frente a las costas centro-meridionales de Norteamérica, siguen produciendo poca en abundancia y en menor proporción calamar u otros afines. La calidad no parece tan aprecia-

da como la de las mismas especies de procedencia meridional.

Para unas y para otras, la demanda no se ha mostrado tan ágil como fuera de desear. Este factor, unido a la liberalidad en las importaciones, hace que los «stock» sean grandes en cámaras frigoríficas, al finalizar el año, y a pesar del incremento de ventas propio de la temporada.

EVOLUCION EN CRECIMIENTO DE LA CONSTRUCCION DE FLOTA

Uno de los rasgos más característicos del año pesquero de 1972, dentro de la vertiente nacional, lo constituye la reactivación de la construcción de buques destinados al sector. Antes de ahora hemos comentado este fenómeno, que no deja de ser en cierto modo contradictorio, con la evolución previsible de otros factores.

A fines del primer semestre del año, los astilleros del país tenían en cartera, en grada o en instalación a flote, 114 buques mayores de 100 tons de registro bruto, entre camaroneros, atuneros, arrastreros, buques factoría congeladores, etcétera. De los seis meses siguientes no se dispone aún de datos; pero es seguro que el número haya aumentado bastante, si bien la capacidad de los astilleros debía hallarse a punto de saturación por dos o más años, salvo alguna excepción.

La nueva racha de la construcción no parece dominada por los buques congeladores, como la anterior. El arrastrero tradicional priva en número de unidades, en cierta parte para sustitución de otras eliminadas o eliminables por naufragio, exportación o desguace.

Dentro de la evolución técnica merece señalarse alguna tendencia a abrir más el abanico de nuestra flota. Dentro de este orden marcan un avance importante, los grandes atuneros que se construyen para la flota del Cantábrico y los cuatro harineros polivalentes que van a ser armados en Vigo. En la misma línea, aunque con menos potencia y novedad pudieran incluirse los marisqueros congeladores, de los que nuestra flota recibirá un nuevo refuerzo en 1973.

Ya se ha señalado antes de ahora en estas páginas, que la transformación de la flota bacaladera española resulta excesivamente lenta. La falta de estímulo crediticio, especialmente al exigir un elevado coeficiente de baja en tonelaje antiguo, ha venido a frenar el tránsito al buque mixto de salador y congelador, que

con tanto éxito se está operando en Francia y comenzó a fomentarse en Portugal.

Si no se opera una reacción rápida y enérgica en este subsector, España no tardará muchos años en perder la posición destacada que ha adquirido en la explotación de los Bancos del Atlántico Noroeste. Los pasos que espontáneamente se están dando por algunas empresas con transformaciones de buques veteranos y encargo de algunas construcciones nuevas durante el segundo semestre de 1972, no parecen suficientes para asegurar el rango internacional de nuestra flota bacaladera.

DESPROTECCION ADUANERA TOTAL A LA PESCA CONGELADA

Otra de las notas agudas del año que acaba de terminar, ha sido la de una total desprotección aduanera al pescado congelado. No es que cuando el año comenzó las defensas fiscales fueran elevadas, al menos para el pescado blanco. Este ha sido el primero en sufrir las consecuencias del acelerado liberalismo, que había de comenzar reduciendo el «prelevement» a pura entelequia y había de acabar rebajando los derechos arancelarios a la mitad durante tres meses. Precisamente los tres meses de mayor acumulación de oferta en las cámaras frigoríficas de conservación.

De los cefalópodos, sólo el calamar congelado mantuvo una leve defensa, que acabó antes de que terminara el año. Pero el desmantelamiento alcanzó también al langostino y la gamba, últimos objetivos de esta racha de librecambio a banderas desplegadas. Ahora todas estas mercancías están niveladas, con un derecho regulador que nada regula, de 10 céntimos por kilogramo.

Con el estímulo de tan repentinas liberalidades, el barómetro de las importaciones ha subido aceleradamente. Es seguro que no habrá marcado más grados que ningún año, sobrepasando bastante las 200.000 tons. Lo peor del caso es que este copioso sacrificio de divisas puede haber servido para enriquecer a algunos concesionarios de licencias, totalmente ajenos al gremio pesquero, pero no ha cumplido los fines a que se destinan las «importaciones de choque», que es la baja de los precios al consumidor.

Con esta política, más que favorecido, el consumidor ha salido perjudicado. Las importaciones de pescado blanco congelado se hacen principalmente a base de mercancía desembarcada en fresco y congelado en tierra, después de varios días en las neveras del buque. Un producto de tercera clase, que en el mercado español trata de entrar equiparado al de primera, ya que no hay norma de calidad aplicable que lo distinga de la mercancía congelada a bordo, en el momento inmediato al «rigor mortis», que es cuando está mandado.

En cuanto a los crustáceos finos, no conocemos ninguna razón para que el comprador de gambas y langostinos, artículos de lujo, disfrute de una especial protec-

ción, a expensas del productor pesquero. Todo esto no hace más que redondear la paradoja que está viviendo el comercio exterior de productos pesqueros en España, y que en 1972 ha adquirido unas proporciones inusitadas.

LIMITES, APRESAMIENTOS Y SANCIONES

El perfil internacional del año pesquero, ha resultado inquietante. Así como en el año 1970 la nota culminante se había alcanzado con la Conferencia Técnica Mundial de Reikjavik, en 1972 el signo ha cambiado totalmente. La propia Islandia, cuna de aquel memorable acontecimiento de paz y cooperación entre los pueblos, se encargó de provocar la «guerra del bacalao», ampliando unilateralmente a 50 millas el espacio marítimo jurisdiccional.

Con esta salpicadura al área de Europa, culminó desde el mes de septiembre

último la cadena de las ampliaciones arbitrarias del espacio marítimo nacional, cuyos eslabones principales se fraguaron por Nigeria, Costa de Marfil, Senegal, Guinea, Mauritania... Por si fuera poco, en los últimos meses del año vino a conturbar el ambiente el anuncio, afortunadamente no confirmado, de que Marruecos se proponía adoptar una medida semejante.

También el año ha sido pródigo en episodios de represión contra la flota pesquera española. Bajo este aspecto tal vez el área de más frecuentes colisiones fuese la de Marruecos, pesadilla constante especialmente para la flota sardinera del arco sud-atlántico de España.

Dentro del mismo orden de acontecimientos, el año ofrece como novedad la aparición de los apresamientos de flota en áreas tan distantes como Mozambique y la Argentina. Dos moto-arrastreros congeladores de importantes firmas armadoras con base en Vigo, dedicados al langostino en el Océano Indico, han sido

objeto de detención y sancionados en el puerto de Quelimane.

Casi al final del año se registró el episodio de la Argentina, en el que fueron detenidas tres grandes unidades-factoría, las mayores de la flota española. En el caso del Indico, además de la multa, se impusieron sanciones accesorias, especialmente confiscación de la pesca, o de su valor. En el segundo no ha ocurrido más que la imposición del castigo pecuniario.

En ambos casos, el radar y el radiogoniómetro de los buques sancionados acusaban la permanencia de los buques fuera de las 12 millas. Sin embargo, ha podido más la apreciación a ojo de los denunciantes.



Para Canarias

Armador peninsular se asociaría con firma armadora Canaria para la adquisición y explotación buque (s) pesquero, nacional o importado. Acogiéndose a los beneficios de la LEY 30/1972 de 22 julio sobre Régimen Económico Fiscal de Canarias.

Escriban al Apartado 13.109 de MADRID