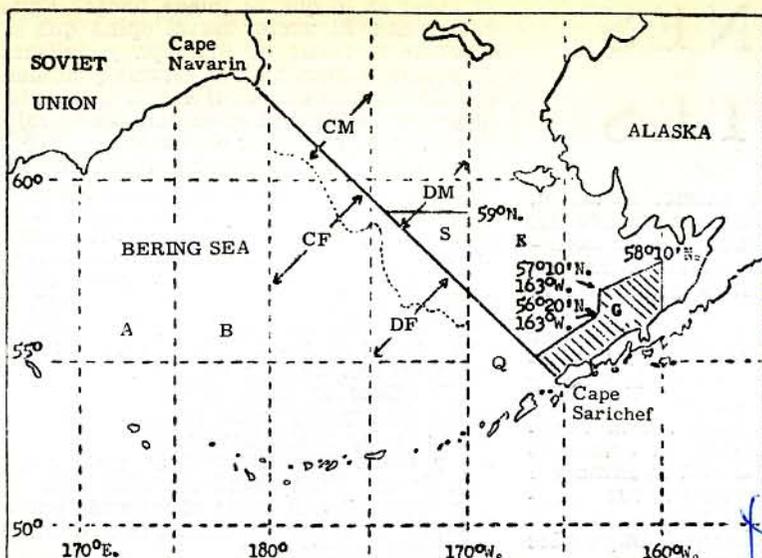


El Departamento de Pesca del Japón, ha regulado en 1963 la actividad de sus flotas en los fondos del Mar de Bering; al Este, asignándole las áreas siguientes:

- A) Buques-madre con flotilla arrastrera:
- 1) Factorías para harinas de pescado: C M, I M y E.
- 2) Factorías para harina y aceite: C F, D F, y Q.
- 3) Factorías-congeladoras: A, B, C F, D F, Q y S.
- 4) Área prohibida al aturque.
- B) Buques-madre con flotillas de "longline" y trasmallas: A, B, y C F.



EL APOGEO JAPONES

El país de mayor producción pesquera del mundo —Japón—, es sin duda aquél que en las operaciones en flotilla, a base de buques madres, han adquirido modernamente mayor desarrollo. Aunque la U.R.S.S. es posible que cuente hoy con equipos no menos poderosos y complejos que los del antiguo Imperio del Sol Naciente, la nueva modalidad de pesca, que ahora se inicia también en España, no ha alcanzado en aquella potencia tanto auge como en la del Extremo Oriente.

La campaña de las grandes factorías flotantes pesqueras del Japón, suele iniciarse hacia el mes de mayo. O sea, en la época en que el clima en el hemisferio Norte se hace más grato, especialmente cuando es necesario realizar desplazamientos hacia el círculo ártico. Y las campañas del "King crab", el pescado blanco, el salmón... deben ser iniciadas.

Nos parece oportuno informar a nuestros lectores, de las espectaculares expediciones que el Japón organiza hacia mares lejanos, para sostener a expensas de los mares libres un nivel de producción, superior a 7 millones de toneladas, que de otro modo le resultaría inasequible. Vamos a intentar un resumen de estas actividades, con relación a las campañas actualmente en curso.

Buques-madre y flotillas al mar de Bering

Las más importantes son las que se organizan sobre los fondos del Mar de Bering, situado al Norte del Océano Pacífico. Últimamente se han desplazado hacia dichos caladeros las siguientes unidades:

a) Buque-madre denominado *Soyo-Maru*, de 11.192 tons. de arqueo bruto, acompañado de 28 "trawlers". Zarpó el 10 de mayo último de Yokoama, con destino al Mar de Bering del Este;

b) Buque-madre *Itsukushima Maru*, de 5.871 tons., acompañado de 12 arrastreros y 6 atuneros armados para *longline*. Partieron el 19 de mayo del puerto de Hakodate;

c) Del mismo puerto había zarpado el 1 de igual mes, el buque madre *Tayu Maru* núm. 82, de 2.890 tons., apto para arrastrar con rampa por popa, al que acompaña un pequeño "trawler" para arrastre lateral;

d) De Yokoama el 2 de mayo salió a la mar el buque-madre *Seifu Maru*, de 8.626 tons. de desplazamiento, con acompañamiento de 17 "trawlers" y 11 atuneros de *long line*;

e) También del puerto de Hakodate el 3 de mayo ha zarpado, en dirección al mismo mar, el *Shikishima Maru*, de 10.144 tons., con una flotilla auxiliar compuesta de 24 "trawlers".

En el mismo mes ha regresado a su base del Japón el buque-madre de 700 tons., especialmente destinado a la pesca del halibut en el Area 3B Triángulo Norte, denominado *Fuji Maru*.

Está programada la salida de

EL DESPLAZAMIENTO DE LAS FLOTILLAS SOBRE EL OCEANO ATLANTICO

otros buques-factorías para meses posteriores. Así, dos *Chibchibu Maru* de 3.500 tons., arrastreros por popa, partieron a últimos de junio, también para el Mar de Bering.

De la misma compañía armadora, otro *Chibchibu Maru* de 7.420 toneladas, acompañado de 12 "trawlers", ha salido en mayo para la pesca del camarón en el mismo mar. Espera regresar con 4.500 tons. métricas de aquella valiosa mercancía debidamente preparada y congelada, para el abastecimiento de los mercados.

Aumento espectacular en la flota del Atlántico

Otro de los grandes objetivos pesqueros del Japón son los fondos del Atlántico, con preferencia los del banco canario-africano. Respecto a la expansión dirigida hacia Occidente las cifras son también impresionantes.

La flota japonesa con base en Las Palmas venía operando con 35 unidades modernas. Pero en diciembre de 1954 se habrá terminado la construcción en astilleros del archipiélago amarillo de 18 "trawlers" más, autorizados para unirse a la flota de este Océano. Por tanto, en 1965 el número de unidades japonesas en la operación del Atlántico Norte no bajará de 53 unidades.

De las 18 nuevas construcciones, 13 ya habían obtenido licencia para su desplazamiento a Occidente en noviembre de 1963. De ellas siete —una de 190 tons., cinco de 299 y una de 2.500— debieron quedar listas para zarpar en junio de 1964.

Las otras seis —una de 290 toneladas, una de 1.500, una de 2.530, una de 2.800 y dos de 3.000 cada una— estarán listas en octubre próximo.

Se está tramitando la licencia de construcción de cinco "trawlers" más. El grupo incluye uno de 1.500 tons., dos de 2.800 y dos de 3.400. Se espera que entre mayo y diciembre quede terminado este programa, destinado a incrementar fuertemente la presencia nipona en los

LLEGUE FLOTAS DEL JAPON MARES LEJANOS

—por MAREIRO



Un lance de "King-ceal" (centolla real), sobre la cubierta de un buque-factoría japonés, al Norte del Pacífico.

caladeros euro-africanos, básicos para la producción de nuestro Continente.

Alguna revista japonesa —"Suisancho Nippo" del 4 de mayo—, muestra cierta preocupación por el éxito económico de esta expansión. Los motivos que la inspiran son, por un lado el alto costo de los buques, que exigen un periodo de amortización no inferior a cinco años si todo sale bien. Por otro lado, los síntomas de deplección de los fondos canarios, que al parecer ya vienen advirtiéndose los japoneses, y que era de esperar dada la abusiva acumulación de flota altamente tecnificada sobre la misma área de pesca.

Buques españoles suministradores de los nipones

Estas últimas consideraciones vienen influyendo en las empresas japonesas para introducir sus productos en los mercados europeos. Principalmente les ha alentado la facilidad que han encontrado en España, para realizar exportaciones a este país, con pescado y mariscos que adquieren a los mismos armadores españoles.

Para que no haya duda nos referiremos al caso del *Hoyo Maru*, antiguamente *Renshin Maru*, de 6.800 tons. brutas. Se trata de un buque congelador recientemente construido, que partió a mediados de mayo

del puerto de Simonoseki (Japón), con destino a Las Palmas, donde tiene su base. Debió arribar a Gran Canaria a últimos de junio, para una campaña de un año.

Para abastecer a esta gran unidad congeladora se han contratado los servicios de 40 buques pesqueros españoles, con base en Las Palmas. El contrato ha sido firmado en abril último con la firma armadora japonesa Fuji Maru. Durante los doce meses se piensan congelar 10.000 toneladas de choco, pulpo, calamar, etcétera.

Naturalmente que el buque no puede almacenar semejante cantidad de moluscos congelados. Espera exportarlos a España, Dinamarca e Italia, principalmente.

La revista japonesa *Suisan Tsushin* —número correspondiente al 2 de mayo último—, dice que otro contrato ha sido formalizado entre otra firma armadora japonesa y alguna importadora española. Según esta convención durante cinco años aquella suministrará a ésta anualmente 6.000 toneladas de aquellos moluscos canarios congelados, para abastecer nuestro mercado.

No es necesaria mucha perspicacia, para deducir las consecuencias que un estado de cosas como el que acabamos de referir, con datos de fuente japonesa, tendrá para la economía pesquera europea, y singularmente para la española. El futuro del banco canario-africano, sometido a tan exhaustivo régimen de explotación, no puede inspirar optimismo alguno. Son los propios invasores orientales de aquellos caladeros, los que comienzan a acusar los síntomas precursores del previsible agotamiento.

Por encima de esto, consciente o inconscientemente venimos colaborando los españoles a agudizar y precipitar los daños de la devastación japonesa. De un lado, brindándoles condiciones favorables a la importación en nuestro país de las especies capturadas por buques de nuestra bandera. Aquellos que, por no encontrar otro empleo más rentable, se ven obligados sin duda contra la voluntad de sus armadores, a proporcionar la mercancía que capturan a bajo precio, para que los del Sol Naciente hagan el negocio.

Todo esto será lo que se quiera... menos un exponente de política comercial convergente con las conveniencias del país. Sin reciprocidad parece inútil tratar de justificar la apertura hacia la infiltración extranjera, cuando ésta resulta tan notoriamente perturbadora de nuestro sistema de producción de alimentos.



Buque-factoría japonés, luciendo en la chimenea la matrícula de la casa armadora, atracado en el Puerto de la Cruz (Las Palmas).