

LOS FACTORES SOCIO-ECONOMICOS EN EL DESARROLLO PESQUERO

LA primera sesión de trabajo del III Congreso Mundial sobre Embarcaciones Pesqueras se ha celebrado el 25 de octubre. Como todas las reuniones de la misma asamblea internacional, tuvo por escenario el "auditorium" de la Universidad Técnica Chalmers, de Góteborg (Suecia). La sala tiene capacidad para 300 participantes, instalados en mesas individuales abatibles, cada uno provisto de su correspondiente auricular de pila para escuchar a los oradores en cualquiera de los idiomas oficialmente usados en el debate.

Las cabinas de traducción simultánea se hallan emplazadas en la parte alta de la sala, en batería corrida de cinco departamentos. Funcionaron equipos de traducción en inglés, el francés, el castellano, el japonés y el sueco. Estos dos últimos extraoficialmente, en atención a la importancia de las delegaciones de los respectivos países.

A las nueve de la mañana, hora programada para comenzar la tarea, el "auditorium" se hallaba repleto de personas venidas de cincuenta países, ligadas por una común preocupación de mejorar las técnicas de explotación de los recursos alimenticios de la mar, relacionadas con el buque de pesca de pequeño tonelaje. Era un abigarrado conjunto de razas, desde la más fina estirpe rubia del Norte a la negra y rolliza del Sur, con abundante presencia de los amarillos del Este y los aceitunados de América. La resultante mental de tan dispares componentes era, sin embargo, blanca, constructiva, responsable.

En el testero de fondo, situado en plano inferior, se hallaba instalada la presidencia y la tribuna de los oradores. Como Presidente general fue designado el ingeniero naval norteamericano Mr. G. C. Nickum. Además para cada tema se ha designado un presidente especial. Como Secretario general del Congreso actuó su verdadero organizador, Mr. Jan Olof Traung, jefe de los arquitectos navales de la FAO.

Arquitectos navales, ingenieros, economistas, tecnólogos pesqueros, armadores, alumnos de aquellas carreras... eran etiquetas profesionales de los reunidos, en un recinto de modernísima traza, funcional y funcionante hasta en el menor detalle.

Las premisas sociales y económicas del desarrollo.

CON evidente acierto el Congreso no se ha encerrado en especialismo tecnocrático. Aunque la tecnología del buque pequeño, desde la canoa o el cayak primitivos al de cien toneladas de registro, fuera el objetivo principal de las ponencias y las intervenciones orales, se hizo lugar en la agenda, con prioridad, a los problemas tecno-socio-económicos que se plantean en torno a la explotación de los equipos navegantes.

Poco importaría lograr un mayor mejoramiento en el papel de las embarcaciones menores, si al mismo tiempo no se

remueven los obstáculos que retardan, si no cohiben, el desarrollo tecnológico. Se trata de factores operantes en la realidad social de cada país, como la carencia in situ de tradición pesquera, el bajo concepto de la pesca como profesión, la ausencia entre los pescadores del espíritu de cooperación y ayuda mutua, la falta de formación y destreza técnica en empresarios y mano de obra, la gravitación inhibitoria de los tabúes y hábitos alimenticios viciosos, etc.

Al lado de los factores sociales, era necesario considerar también los típicamente económicos. Entre estos, como más ostensibles, era necesario considerar la escasa disponibilidad de capital para financiación de la pequeña empresa, la de ma-

Por MAREIRO

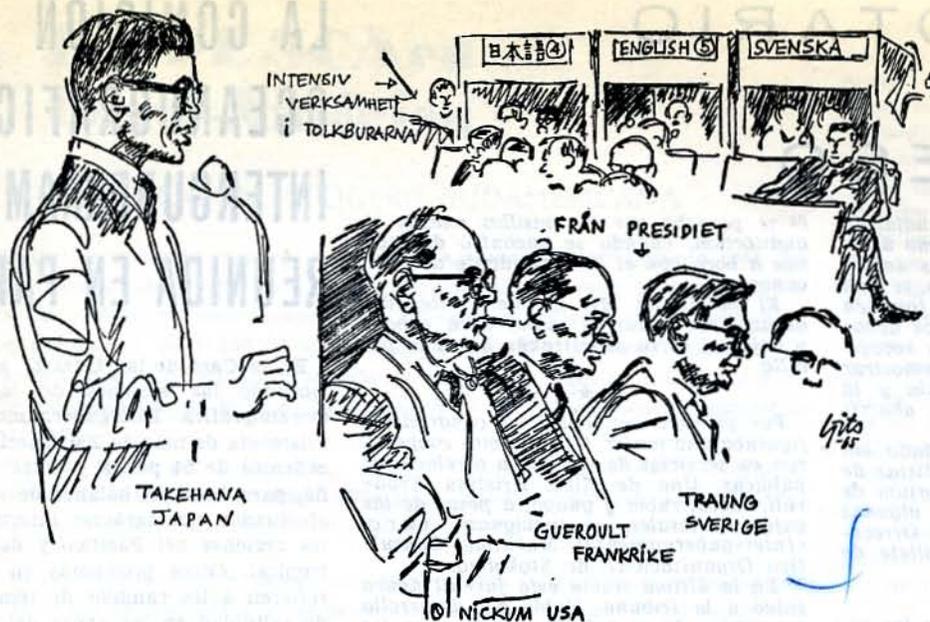
no de obra donde operan los factores indicados en el párrafo precedente, la falta de instalaciones portuarias para las operaciones de la flota, la de instalaciones para la adecuada comercialización, las dificultades crónicas para desarrollar un mercado de exportación a países de gran capacidad adquisitiva, especialmente para especies altamente valorizadas como langostas, camarones, ostras, etc.

Finalmente, debían considerarse también los factores geográficos. Se comprenden en este grupo los referentes a la accesibilidad de los caladeros, la disponibilidad natural de los recursos a ser posible en aguas próximas, la posibilidad de adquirir en el país materiales para la construcción de los equipos, etc.

El mosaico de aspectos socio-económicos afecta a las estructuras preexistentes, que pueden dificultar o facilitar el desarrollo futuro de esta rama de la producción alimenticia. Algo así como las premisas de que es necesario partir en cualquier intento de rehabilitación y expansión de las capacidades latentes en la órbita de las pesquerías del mundo.

La ponencia Hamlich

EL debate en torno a este tema inicial se ha desarrollado en torno a cuatro ponencias. La primera había sido presentada por R. Hamlich, jefe de la sección de economía de la División de Pesquerías de FAO. Versaba sobre "La influencia de los factores económico-sociales en el desarrollo tecnológico del sector pesquero". En la "introducción" del trabajo el autor se ocupa de diseminación de los conocimientos técnicos sobre el buque, de la insuficiente visión del "market" pesquero que suelen poseer los proyectistas y los constructores del buque, las bases correctas a que deben responder los proyectos, etc.



Apunte tomado por el dibujante sueco Gits, durante una sesión mientras habla el delegado japonés Mr. Takehana, y ocupan la presidencia los señores Nickum, Gueroult, Traung y un vicepresidente. Al fondo tres de las cabinas de traducción simultánea.

En las otras partes de la ponencia se especifican los factores que influyen en el desarrollo pesquero —humano, sociológicos, culturales, económicos, gubernativos...—, los cambios tecnológicos y su introducción en la realidad, y de la promoción expansiva de las pesquerías en los países en vías de desarrollo.

La contribución de Mr. Hamlich ha motivado numerosas intervenciones. El autor no pudo estar presente para contestarlas personalmente, pero el debate resultó movido e interesante, especialmente en cuanto a la apreciación del tema en relación al país de cada orador.

La ponencia Chidhambaram

Una nota local ha asomado también en dos ponencias de procedencia oriental. Una de un delegado de la India, Mr. K. Chidhambaram. Otra de los japoneses Atsushi Takagi y Yukata Hirasawa.

En la primera se propugna que los proyectistas de embarcaciones no deben atenerse solamente a las necesidades de navegabilidad y capacidad de la nave. También han de tener en cuenta factores externos, como la geografía donde ha de moverse la nave, el clima, el tipo de costa y de pesca, la distancia a los caladeros habituales, los vientos, la dimensión de ola, variaciones de las mareas, estaciones, acción de las corrientes, existencia o inexistencia de instalaciones portuarias y demás variables diferentes entre una región y otra. El autor contempla la situación de la India, dividida en seis zonas geográficas definidas, estudia los tipos de embarcaciones de cada una y traza la perspectiva de su evolución en relación con los factores antes aislados.

El desarrollo en el Japón

Los Sres. Takagi e Hirasawa tratan en su interesante trabajo de los "Problemas tecno-socio-económicos de la mecanización de embarcaciones pesqueras en

el Japón". Resulta aleccionador saber que en este país, por su estructura industrial el más poderoso del mundo en el ramo de las pesquerías— aunque en el nivel de producción haya sido superado recientemente por el Perú—, a través tan solo de 60 años la flota ha pasado de unas 420.000 embarcaciones sin motor a las 200.000 motorizadas que actualmente componen la flota pesquera nipona, expandida a todos los mares del mundo.

Añaden los autores que hasta las embarcaciones menores se hallan hoy no sólo dotadas de propulsión mecánica, sino de equipo electrónico, como radiotelefonía y localizadores ultrasonoros de bancos de pesca. El Gobierno japonés —sostienen— ha impuesto rigurosas limitaciones tanto al tamaño de los barcos, como al número y tonelaje de los dedicados a determinada pesquería.

Como ejemplos citan las flotas del atún, del salmón y la trucha, la ballena, la caballa y las especies capturables mediante arrastre demersal, que se hallan estrictamente reglamentadas. Debido a estas normas oficiales, especialmente las que gravitan sobre el tamaño de la unidad naval, los proyectistas han realizado esfuerzos increíbles para aumentar la capacidad útil de las bodegas, con lo que todas las construcciones han salido favorecidas.

Los japoneses acusan también creciente escasez de mano de obra dispuesta a emplearse en buques de pesca. Esta circunstancia obliga a tomar medidas, pero especialmente a mecanizar cada vez más la maniobra y el trabajo a bordo de las embarcaciones pesqueras.

Ponencia de Mr. Gueroult

La última ponencia del primer grupo pertenece al conocido arquitecto naval francés Mr. Gueroult: "Métodos para el diseño de nuevos tipos de embarcaciones de pesca". El trabajo está dividido en una "introducción", una parte dedicada a estudiar "dimensiones y caracte-

rísticas principales", otra sobre "verificación y selección final" y "conclusión". Se completa con varios croquis.

Mr. Gueroult, que viene dedicado desde hace muchos años a la construcción naval como ingeniero prestigioso, describe un modelo basado en la combinación del análisis de datos estadísticos y de la experiencia industrial. No se trata de un proyectista frío y super-técnico. Sostiene que el proyecto debe concebirse con la máxima prudencia, mediante los pertinentes parámetros de diseño. Es necesario partir de una consideración de los factores económicos para decidir la capacidad de bodega, y sucesivamente el desplazamiento, la eslora, la manga, obra muerta, brazo de palanca, de adrizamiento, centro de gravedad, estabilidad, calado... En la parte final el autor hace un reanálisis de los beneficios económicos previstos para comprobar el método de diseño que se propugna en el trabajo. Esta labor podría aplicarse a una serie de modelos, ajustables a las ventajas económicas apetecibles para el inversor.

El segundo tema de la agenda ha versado sobre "Navegabilidad y maniobrabilidad". Esperamos ofrecer a nuestros lectores una síntesis en el artículo siguiente de esta serie dedicada al III Congreso Técnico Mundial de Buques de Pesca.

