

# La irrupción del Este sobre las pesquerías del Oeste

Por MAREIRO

## LA FLOTA RUSA EN EL ATLANTICO

EL crecimiento espectacular de la URSS, en la escala de la producción pesquera no debe sorprendernos. Es un fenómeno que se viene desarrollando desde hace años, y cada vez más cerca de nosotros. O sea, interfiriendo progresivamente las áreas de pesca tradicionalmente reservadas a las flotas de países occidentales.

No tenemos datos a la mano, para conocer el volumen de las capturas que la flota soviética extrae de los mares de Sud Africa. Cuando en las postrimerías de 1961, el pabellón español tremoló por primera en aquellas lejanas pesquerías, en el mástil del «Andrade» los rusos ya estaban allí. Los rusos y los japoneses, como únicos elementos foráneos.

También la flota soviética desempeña un papel de primer plano en los bancos de Terranova, Groenlandia y Labrador. Después del Canadá, la URSS ocupa el primer puesto entre los extranjeros por la importancia de su flota y el volumen de su producción anual.

Pero esto no es todo, ni mucho menos. También tenemos a la flota soviética a las puertas de casa, trabajando copiosamente en el Banco Canario-Sahariano, y en otros caladeros de la costa occidental de Africa, hasta la altura de Cabo Verde. Y trabajando con tanta fortuna y tolerancia que, a pesar de las ampliaciones unilaterales del espacio marítimo jurisdiccional, que han venido sucediéndose en éste costado del Continente negro, no se ha registrado por ahora, que conozcamos, caso alguno de apresamiento. No digamos que la hoz y el martillo tengan bula extrapontificia... pero lo parece.

## CRECIMIENTO EN EL VOLUMEN DE PRODUCCION

LA participación de la URSS en las pesquerías del Noroeste Africano parece haberse iniciado años después del despliegue de su flota sobre los caladeros Sud Africanos, bañados por la Benguela Current. El primer año de campaña —1964—, los buques soviéticos capturaron en el área a que estamos refiriéndonos unas 160.000 tons. de peces y mariscos. Los dos años siguientes el volumen de capturas ha descendido a unas 100.000 toneladas como promedio.

La curva de la producción soviética en los mares del Noroeste Africano comienza a repuntar vigorosamente en 1967, en que alcanzó la marca del primer año. Los aumentos de flota siguieron produciéndose, alcanzando en 1968 la cota de extracción de 500.000 tons., llegando a 650.000 en 1970. Esta cifra, aunque por el momento no se disponga de la estadística de 1971 y 1972, debió resultar holgadamente superada en los últimos dos años.

No parecen necesarios mayores argumentos al objeto de demostrar la importancia que tiene para los países occidentales, el volumen que en pocos años ha alcanzado la apertura pesquera al Este, en el Océano Atlántico. Se trata de un desarrollo espectacular, que puede constituir la amenaza más seria de cuantas se ciernen sobre el futuro de las pesquerías occidentales.

## LA BASE EN CANARIAS

COMO es sabido, la flota soviética que opera en el Oeste africano tiene su base de aprovisionamiento en Las Palmas de Gran Canaria. A los muelles pesqueros de este gran puerto arriban

con frecuencia los buques de aquella bandera, para aprovisionarse de víveres y combustibles, relevo de tripulaciones, etcétera.

Según una revista inglesa, el número de visitas efectuadas por los pesqueros de la hoz y el martillo a Puerto de la Luz en el primer semestre de 1972 se ha incrementado en el segundo semestre a 603. Parece que esta cifra por tanto, el promedio diario de buques moscovitas en aquel puerto resulta importante para el nivel de tráfico del puerto.

La misma revista calcula que el volumen de negocio desarrollado por la flota rusa en Las Palmas no baja de cinco millones de dólares por año.

He ahí otro aspecto de la cuestión, que también ha de tenerse en cuenta. No debe olvidarse que aún sin las facilidades que pueda representar para la flota rusa su apoyatura en Canarias, no por eso habría de renunciar a sus actividades en el área de pesca a que nos venimos refiriendo. Si nos referimos a este aspecto de la cuestión es tan solo por completar la perspectiva del problema, desde el punto de vista español.



Una de las grandes unidades de la flota rusa en el Atlántico

**A**UN falta por considerar que los rusos no vienen solos. Desde 1964 les acompaña Polonia y Alemania del Este desde 1966. La participación de ambos satélites no alcanza, por ahora, volúmenes de extracción muy elevados. De 30 a 40.000 tons. por año Polonia y sobre 20.000 la República Popular germanica.

Las flotas de estos dos países siguen aumentando, con grandes arrastreros y buques-factoría para trabajar a larga distancia. Debemos esperar, por tanto, que su esfuerzo de pesca se intensifique en los caladeros donde ya vienen trabajando con fortuna.

Al lado de la magnitud de la presión extractiva que el poder de captura del Este viene ejerciendo sobre los caladeros del Oeste, se plantea otra cuestión de importancia. Nos referimos al control sobre el mallaje de las redes que utilizan los arrastreros de la URSS y sus satélites. Para gran parte de sus buques, dotados de fábrica de harina, todas las tallas son aprovechables. El principio de selectividad y defensa de inmaduros no parece inspirar en este caso mayores miramientos.

En cambio, los arrastreros de los países occidentales tienen que sujetarse a la dimensión de malla fijada en los tratados establecidos. ¿Se exige el cumplimiento de las mismas normas en los artes de los países orientales? No parece que ocurra así, dada la proporción de inmaduros que, según observación de expertos destacados a los mismos mares, efectúan principalmente los arrastreros moscovitas.

Dejamos esbozada una cuestión sobre la que será necesario volver, por la trascendencia que encierra para las pesquerías de Europa Occidental.



**INDUSTRIAS PESQUERAS**

**DELEGACION EN LA CORUÑA**  
**EDIFICIO DE LA COOPERATIVA**  
**DEL MAR**

**MUELLE PESQUERO**

**Teléfono 23 48 73**

## PARA GANAR... HAY QUE LEER

*Hoy está al alcance de todos el conocimiento de esa gran unidad pesquera que es el buque-factoría. Incluso en España, donde las innovaciones tecnológicas, principalmente en materia marítima, siempre han tardado más de la cuenta en introducirse.*

*Cuando la evolución llegó a nuestro medio de industria, es posible que haya sorprendido a algunos. A los que no leen, principalmente. A los que no leen ni siquiera cuanto se relaciona con aquello de lo que viven, con su vocación, su trabajo, su industria... A los que transmiten a sus hijos, casi siempre sin advertirlo, la misma ignorancia en que han vivido respecto a la cultura profesional, al oficio que desempeñan, al camino que han escogido en la vida.*

*A los otros, no. A los otros que, por fortuna, cada día van siendo más y también cada día le van tomando más amor a la letra impresa, al dato técnico, a la referencia divulgada de los resultados de la investigación. A los que, en suma, procuran enterarse por el medio más al alcance de la mano, de lo que pasa en el mundo en relación con la explotación de la mar, la tecnología de la pesca, la mejora de la construcción de buques, de los procesos de conservación de pescados y mariscos, el modelo de los artes de pesca, sus materiales, etc.*

\* \* \*

*Volviendo al buque-factoría, como último grito del avance tecnológico en el mundo de las pesquerías, nuestros lectores habituales han tenido a su disposición anticipaciones y datos desde hace un cuarto de siglo. Repasando nuestra colección hemos detectado textos anunciando la evolución del buque de pesca hacia el buque-factoría, que resultan de una anticipación sorprendente.*

*Limitaremos ahora la referencia a dos que se publicaron en el año 1951. En el número del 15 de mayo, con un título a dos páginas y en letra roja, se inserta un extenso trabajo bautizado de este modo:*

*"¿Estará el futuro de la pesca en el buque-fábrica congelador?". Parece increíble, pero pocos años después nadie discutiría la respuesta afirmativa.*

*En el número siguiente de INDUSTRIAS PESQUERAS, también con título a doble plana y en rojo, nuestro compañero "Mareiro" escribía otro artículo titulado: "La era del buque factoría". La pregunta ya se había transformado en certeza, para quien venía siguiendo, desde su atalaya, la evolución hacia el modelo más avanzado de buque de pesca.*

*Debemos registrar aun una curiosa coincidencia. En ambos números y en otro más se ha venido reproduciendo el famoso artículo de Jan Olof Traung, jefe de los arquitectos navales de la FAO, titulado "Mejora de los planos de los barcos pesqueros", por entonces publicado en el extinguido "Boletín de Pesca de la Fao". Este artículo había planteado formalmente, por primera vez en el mundo, la necesidad de abandonar la rutina tradicional en el proyecto de los buques de pesca, adaptando sus planos a una concepción más científica, tanto desde el punto de vista de la navegabilidad, la velocidad, la estabilidad, la capacidad de carga, la acomodación de tripulantes, etc.*

*Nadie podría desconocer hoy la trascendencia que ha tenido aquella siembra de ideas, y el transcendental papel que han desempeñado en el futuro inmediato de las pesquerías. Incluso naturalmente, de las españolas, que merced al impulso e inspiración de tales ideas han superado la rutina tradicional y se han colocado a la cabeza del mundo.*

\* \* \*

*No recordamos lo que antecede para que se nos... agradezcan los servicios prestados. Lo hacemos tan solo para subrayar la importancia que tiene la información y la divulgación en el progreso del país. Y, especialmente de una rama de la producción, como la de las pesquerías, sistemáticamente postergada y expuesta a frecuentes injusticias e incomprensiones.*

*Esta, naturalmente, es otra cuerda, que hemos venido pulsando con constancia y con fe. Pero no olvidemos que casi siempre la inconsecuencia, el error, el retardo en aceptar verdades nuevas... comienza por ser una forma de ignorancia, de no estar al día, de no querer enterarse...*