

PARA CUBA

¿PESCARAN EN LA ARGENTINA PARA VENDER EN EUROPA?

Por MAREIRO

BUQUES DE GALICIA ¿MOTORES DE GALICIA?

En el número del 15 de junio hemos informado, de la celebración de un contrato de construcción de diez buques congeladores, con planta de fileteado y fábrica de harina y aceite de pescado, destinados a Cuba. El acontecimiento económico que tal operación representa, reclama por su importancia una ampliación de las noticias anticipadas.

Para la exportación de los buques, una de las condiciones que se imponen por parte de España, consiste en que los motores de propulsión sean construidos en nuestro país. Cada buque será dotado de un motor principal de 4.000 H. P. cada uno. Corresponde a la entidad armadora decidir, dentro de las marcas que se fabrican en España, cual de ellas ha de ser la elegida en este caso. Parece que a tal efecto se están realizando en nuestro país, por delegados cubanos, los estudios y tanteos necesarios.

La elección resulta condicionada por la potencia de los motores y los plazos de entrega. En principio existe la impresión de que sólo tres marcas de fabricación española, se hallan en estos momentos con posibilidades de optar al contrato de los diez motores principales, destinados a las diez unidades.

Estas marcas son Barreras-Deutz, fabricado en Vigo, M. A. N. y Werkspoor. Entre las dos parece que la opción debe decidirse a favor de la primera, si como se supone ofrece más garantías de acomodación a los plazos de entrega, que se exigirán rígidamente por los cubanos, según tienen por costumbre.

De ser así la industria naval y siderúrgica establecida en Galicia, resultaría doblemente favorecida.

¿DONDE PESCARAN LOS BUQUES?

En relación con el mismo contrato, se plantea alguna otra cuestión importante. Para alimentar con garantías de rentabilidad diez unidades factoría de gran porte, es necesario contar con el acceso a caladeros densamente poblados. Tal como se están poniendo las cosas, con la ampliación indiscriminada de las aguas territoriales que vienen llevando a cabo sistemáticamente tantos países, no es fácil encontrar áreas de pescado blanco densamente pobladas, donde colocar en poco más de dos años una flota de diez buques-factoría de gran porte.

Es de suponer que cuando Cuba se lanza a semejante aventura, el problema a que nos estamos refiriendo debe tenerlo resuelto. En la actualidad, los buques-factoría de que dispone trabajan preferentemente en los caladeros del Atlántico Sur-oriental, en concurrencia con sud-africanos, españoles, soviéticos, japoneses, etc.

Un área donde la productividad de las faenas de captura ha descendido notablemente, aun para las unidades mejor dotada. ¿Qué pasaría si, además, de la noche a la mañana, a la numerosa flota actual, se le agregan diez grandes arrastreros-factoría?

Es seguro que a los cubanos no resulta ajena tal inquietud. Por tanto debe pensarse en que las unidades a fabricar en Vigo se destinan, al menos en principio, a algún área de pesca más densamente poblada.

¿PESCARAN EN LA ARGENTINA?

Hace aún poco tiempo que tomó en sus manos las riendas del poder en la Argentina, el *alter ego* del General Perón, Doctor Héctor J. Cámpora. A la ceremonia de toma de posesión asistió el Presidente de la República de Cuba Dr. Dorticós, significativamente acompañado en aquella oportunidad por altos funcionarios encargados de conducir entonces la administración pesquera de la flota estatal de la Gran Antilla.

Parece que la Argentina, tan rígida ya en aquel momento y mucho más ahora, en punto a no admitir colaboración extranjera en el desarrollo de sus pesquerías, se ablandó en cambio frente a la pretensión castrista de facilitar las operaciones de la nueva flota que recibirá de España, en la meseta continental patagónica.

De confirmarse esta impresión, que ha llegado a nosotros por varios conductos, el hipotético secreto respecto al área de trabajo de la nueva flota resultará desvendado. Sin embargo, no debemos olvidar que el nuevo régimen argentino ha preparado a poco de subir al poder un proyecto de ley modificado el «status» anterior respecto a las inversiones extranjeras en empresas de pesca, que no resulta armonizable con una concesión de bufa plenaria a los arrastreros-factoría de Fidel Castro.

Aunque a mayores contradicciones estamos acostumbrados...

El nuevo programa de expansión pesquera de la Gran Antilla, tendrá también sus efectos sobre el mercado. Las diez unidades grandes, dedicadas a producir filetes de merluza u otros peces blancos, lanzarán una oferta adicional al mercado, sobre cuya absorción también debió pensar el país que se dispone a emitirla.

A nadie se oculta qué las excepcionales facilidades aduaneras que se están dando en Europa, en oposición al ultraproteccionismo que se viene perpetuando en los países hispano-americanos, abrió a estos inesperadas perspectivas de expansión comercial. España, Portugal, Francia, Inglaterra, Italia, Bélgica... estimulan el desarrollo de sus flotas pesqueras para asegurar el abastecimiento de alimentos proteínicos a su creciente población.

No ocurre lo mismo en los países de origen español situados en la otra banda del Atlántico, y aun del Pacífico. En ellos el consumo de carne constituye una tendencia secular arraigada, que deja relativamente poco margen para la expansión del consumo interior de pescado.

Estas circunstancias son las que han hecho posible que países de escaso desarrollo pesquero, estén tratando ahora de intensificarlo con vistas al mercado exterior. Europa, consciente o inconscientemente, está favoreciendo tal tendencia, con la supresión en la práctica del arancel de importación.

SUPER-OFFERTA DE FILETES

Ya se sabe que esta política se inspira en la necesidad de contener la inflación, al menos en los precios de los productos alimenticios. Pero, a la larga o a la corta ¿no resultará el remedio peor que la enfermedad?

No debe olvidarse que la política de liberalización a ultranza, sobre los precios del pescado fresco carece de efectos directos. La demanda está estratificada y los precios del fresco, los únicos que eventualmente sufren encarecimientos acelerados, no se dejan influir por el mayor o menor concurrencia del congelado.

Esta experiencia se está registrando todos los días, sin que por parte de la Administración se adopten medidas visibles para modificar la tendencia. Se trata de aumentar la oferta de especies congeladas, por ser las de precio más asequible, pero no se hace propaganda del consumo empleando intensamente los medios, principalmente audiovisuales, de que se dispone.

De este modo, la oferta de especies congeladas crece mucho más que la demanda en España. Al aumento de tal desproporción contribuyen en primer término las importaciones, hasta el punto de tener agotada en los principales puertos la capacidad frigorífica disponible para almacenamiento.

Con lo cual el productor resulta perjudicado, pero no más que el consumidor. La insuficiente agilidad en la transferencia de la cámara frigorífica a los puestos de venta, no solo encarece los costos de la mercancía sino que disminuye su calidad. No es lo mismo consumir pescado congelado después de un mes o dos de

sufrir en alta mar este proceso, que a los cuatro, cinco o seis meses de su descarga en puerto. Y no hablemos si se trata de piezas o filetes congelados en tierra, como son la mayoría de los que se importan.

El panorama que estas consideraciones describen, explícitamente, merece más

atención de los países europeos, especialmente de España. Dentro de muy poco tiempo, la super-oferta de filetes de pescado blanco lanzada por la flota cubana es indudable que vendrá a acentuar mucho más la gravedad de los problemas que dejamos esbozados.



Mapa del área de pesca del Índico, frente a Mozambique.

FLOTAS DE FUERA

En las aguas del Índico Occidental, frente a las dilatadas costas de Mozambique, vienen trabajando buques pesqueros de bastantes países. Es el área de pesca de crustáceos más lejana, de cuantas frecuentan unidades de bandera española. Pero el llamado Canal do Ouro, entre Madagascar y el Continente, a cuyas aguas afluye el río Zambeze, atrae buques de otros países.

La cuenta no es fácil de echar, pues solamente los marisqueros congeladores españoles suelen hacer escala en puertos mozambicanos. Principalmente Beira y Quelimane. Se dice que del Japón trabajan por esta latitud 35 buques, 25 de África del Sur, 20 de España, 14 de la Urss, 8 de Francia y 2 de Israel. En total cerca de cien buques dedicados al arrastre de langostino, gamba y gambón, principalmente.

De este conjunto de unidades no todas pescan en el Canal de Mozambique. Algunas llegan más al Norte, a las proximidades de Ibo. Otras prefieren el Sur, hasta Natal. Siempre en procura de las mismas valiosas especies, desechando las que vienen asociadas en las copadas.

PECES MOZAMBICANOS

La verdad es que, aparte la pesca de crustáceos finos, el mar de Mozambique

CARTA DE MOZAMBIQUE

Los crustáceos de la Canal

Por J. P.

no parece rico en especies comestibles. Cuando menos en las aguas litorales y las próximas en 200 ó 300 brazas, hasta hoy las aseguibles al arrastre de fondo.

El desarrollo pesquero del país está en fase de transición. Por ahora es rudimentario, más artesanal que industrial. Se realiza en las aguas interiores y en las bahías y otros lugares abrigados de la costa, a corta distancia, pero está muy lejos de satisfacer las necesidades de la población, cuyo déficit a cubrir con importaciones pasa de las 100.000 tons. al año.

Las especies más abundantes en el Índico mozambicano son la corbina, la caballa, la tahíña, el jurel (carapáu), la sierra, la «garoupa», la anchoa, el atún blanco, la «albaroca», el listado, etc. De esta limitada gama, los túnidos son los que disfrutan de mejor demanda. De cualquier modo, la verdadera riqueza está en las aguas alimentadas por la desembocadura del Zambeze, que son los crustáceos antes citados.

NUEVA FLOTA LOCAL

Hasta hace poco tiempo el país parecía poco interesado en explotar las riquezas de la mar. Aún siendo necesaria para alimentar la población, la flota mozambicana dedicada a la pesca, salvo pocas excepciones, resulta rudimentaria.

Desde época reciente las cosas han cambiado. Un grupo bastante copioso de firmas mozambicanas se han decidido a explotar los bancos de «camarão» en la desembocadura del Zambeze, con la gran ventaja de que podrán operar dentro de las doce millas a que se extienden las aguas jurisdiccionales de Portugal.

Las nuevas empresas camaroneras son dos domiciliadas en Lourenço Marques, capital de esta provincia ultramarina, y cuatro en Beira. El tipo de buque que se proponen explotar responde a las siguientes características:

Eslora total	25,0 m.
Puntal a media nave	4,0 »
Manga (boca moldada)	6,7 »
Calado a buq. cargado	3,15 »
Volumen de bodega	110,0 m3.
Tanque de combustible	36,0 »
Tanque de agua dulce	12,0 »
Motor propulsor	475,0 H.P.

Velocidad 9-10 nudos.

Los buques irán dotados con dos ecosondas y un aparato de radar, así como otros elementos de orientación náutica.

Las naves se construyen en astilleros del Brasil, con un costo aproximado de 260.000 dólares por unidad. De esta suma el astillero percibe el 20% al formalizarse el encargo. Para el resto se establece un aval bancario, a fin de garantizar el pago en el plazo de cinco años, descontando uno más de carencia.

El grupo de armadores que se ha lanzado a esta empresa está constituido por las siguientes firmas: Compañía Moçambicana de Pescados (Mona) Ltda., de Lourenço Marques; Agencia Mercantil e Industrial Ltda., Amil; Productos Oceánicos Ltda., Joaquim M. Castelo Branco y Jorge d' Abreu, de Beira.

Se espera que con esta flota se habrá dado un gran paso para reducir el desembolso de 130.000 contos que anualmente se importan de productos de la pesca en Mozambique. No obstante, el problema del pescado para consumo de la población seguirá manteniéndose, salvo que los camaroneros mozambicanos, a diferencia de los que se ven obligados a trabajar lejos de la costa, se decidan a aprovechar también el pescado variado que entre en los copos.

Beira, julio, 1973.

