

LA CRISIS DE LA FLOTA DE BAJURA

por
MAREIRO

El tema de la reestructuración de la flota dedicada a la pesca de especies de superficie, se está convirtiendo en un tópico profusamente barajado, pero nunca agotado. Asoma de vez en cuando a la prensa pero más frecuentemente a los acuerdos de las asambleas sindicales, así como al pensamiento de los industriales, conserveros especialmente, justamente preocupados porque se vaya cegando paulatinamente una fuente de recursos marinos tan pródiga en otro tiempo.

Con motivo del II Plan de Desarrollo Económico y Social, cuya aprobación por las Cortes Españolas está resultando más espinosa de lo que se esperaba, el tema ha vuelto a reactualizarse. También ha contribuido a ponerlo de nuevo sobre el tapete, la Orden de la Presidencia del 16 de octubre último, publicada el 19, sobre crédito pesquero.

Un notorio exponente de tal preocupación, es la carta que reproducimos en esta misma página. Nos la ha dirigido, con fecha 2 de diciembre último, el prestigioso industrial gallego don Gaspar Massó García, en nombre de Massó Hnos, S.A.

A la par que agradecemos cordialmente sus amables palabras hacia nuestra Revista, con ocasión de la arribada al número 1.000, nos complace recoger su invitación para volver sobre el tema.

CARTA DE MASSÓ HERMANOS, S. A.

Vaya por delante nuestra más entusiasta y cariñosa felicitación, por ese próximo número mil, de la prestigiosa Revista, cuyos éxitos deseáramos se engrandecieran todavía más.

A este efecto y una vez más, ponemos sobre el tapete la ineludible urgencia de resolver la angustiosa situación de nuestros armadores de litoral. Aquellos más modestos, precisamente, que abastecen las fábricas y al consumo público con especies de precios baratos.

Se han prodigado los créditos para armadores que llamaremos poderosos, con olvido de los más humildes. Y lo cierto es que Cofradías y propietarios de barcos de bajura, están, prácticamente, arruinados.

Para renovar tan importante flota, en una economía depauperada de armadores, se precisaría mayor generosidad en intereses, amortizaciones o plazos, que los que estuvieron vigentes para arrastreros-congeladores.

La Orden de la Presidencia del 16 de Octubre 1968 (B.O. 252 del 19), no está dirigida, al parecer, hacia este sector modestísimo a proteger y convendría plantear un proyecto más adecuado a tales circunstancias, basado en la concesión de créditos especialísimos, si se establecen con 3 diferentes prototipos en acero; dos de ellos polivalentes o versátiles, para la pesca de litoral y el otro exclusivo, para redes de cerco con halador automático, sonda, etc.

Este milésimo aniversario de la Revista debiera glosar tema tan angustioso, para ver si evitamos acabar con esta llaga, a punto de infectarse, se acaba, por consunción, con los pescadores gallegos.

Les saludamos muy afectuosamente.

Gaspar Massó,
Consejero-Delegado

REGIONALIZACION DEL PROBLEMA

En primer término debemos afirmar que el problema no tiene carácter nacional. Tanto en el sector cantábrico como en el de la región sud-atlántica, ofrece otra naturaleza, si realmente existe. Mientras en Galicia es un problema de estructura, en aquellas regiones es más bien de coyuntura.

Para que el lector no iniciado en esta terminología específica nos entienda mejor, diremos que ni en las Vascongadas ni en Andalucía se dejó de pescar sardina, o en las primeras también atún, por carencia de buques y artes, por claudicación o anacronismo del equipo de captura. Esto último es lo que acontece en Galicia, región que tradicionalmente marchaba a la cabeza en este sector de las pesquerías, como es sabido.

Cuando en el Cantábrico o el Mar de España, incluida la costa norte-africana, se produce una fase abundancia de anchoa, de sardina, de jurel, de caballa, de atún blanco o listado... no dejan de producirse buenas pescas por falta de buques o de artes. En Galicia, especialmente de Sada hacia el Sur, no es otro

el fenómeno que año tras año se viene registrando. El fenómeno de carencia estructural...

Por tanto, la regionalización del problema es insoslayable... si no se quiere seguir andando por las ramas. No es un plan general de desarrollo de las pescas de superficie lo que necesitamos. Es un plan de rehabilitación de un subsector que sufre estrangulamiento de la estructura productiva, en la región mejor emplazada para los más altos rendimientos, y donde el hecho de que se hayan obtenido en otro tiempo, ha creado la mayor organización fabril de transformación, en la que el problema repercute intensamente.

Esto, naturalmente, no es todo. El problema reviste un matiz económico-social bastante complejo, aun contando Galicia con un elemento humano progresivo y flexible a las adaptaciones de los tiempos nuevos.

Se han dejado llegar las cosas a un punto en que los viejos armadores de bajura, han desaparecido en el olvido, o por la muerte. Quedan ya pocos con ánimo de afrontar el riesgo de una inversión elevada, que por descapitalización casi absoluta tendría que financiarse a préstamo en su casi totalidad.

Los elementos jóvenes, emigraron de los hogares pescadores hacia oficios de pescas más rentables —como los de altura y gran altura—, o hacia el extranjero. No es imposible aun rehacer los vínculos con la actividad tradicional, pero es indudable que el retorno no se conseguirá mediante una planificación fría y de gabinete, que no tenga en cuenta una realidad social presionante hacia la expulsión.

No han envejecido solamente los barcos, y los artes. También se hicieron obsoletos los hogares, a donde difícilmente volverán los que se han acostumbrado a vivir con mayor confortabilidad o en los buques modernos de la flota congeladora o en las pensiones de las grandes ciudades.

Basta a nuestro objetivo con señalar un aspecto de la cuestión en el que no suele pensarse, pero que en Galicia afecta entrañablemente a todas las actividades del sector primario. En la que no suele pensarse, a pesar de que los Planes oficiales se apellidan con el concepto social, además del económico.

CREDITO Y TIPO DE BUQUE

Cuando se aborda el problema desde cualquier ángulo marginal, suele ponerse el mayor énfasis en la instrumentación del crédito y en la selección del prototipo de buque con mayor garantía de rentabilidad. Es innegable que ambas cuestiones merecen tal concentración de interés, si bien hasta ahora se haya limitado al plano genérico, sin introducirse en la realidad específica.

Sobre estos puntos urge decir algo, que se separa del común discurrir de la gente cuando se ejerce sobre el problema de la pesca de superficie. Lo que se necesita es crear una flota para la captura sistemática de cardúmenes pelágicos, no abrir una vía para que este o el otro armador pueda hallar financiación para crear un buque acomodado a unas características dimensionales y operacionales preestablecidas.

Y la razón es obvia. Sólo el número de buques coordinados en la acción exploratoria, mediante sondadores electrónicos de reconocida eficacia, puede reducir los tiempos perdidos en la descubierta de los bancos y maximizar el volumen de las capturas con el menor coste.

En este tipo de pesca son brigadas de buques lo que deben salir a la mar, para asegurar rápidamente el éxito, y no unidades desconexionadas, gobernadas por la rutina y el individualismo exacerbado. El ejemplo de las flotas de Matosinhos, de Portimão... están a la mano.

Por consiguiente, el *modus operandi* habitual debe en este caso modificarse. El Plan debería comprender no solo la creación de un tipo, sino la dotación de un mínimo de buques en cada uno de los puertos gallegos con solera vocacional para esta clase de pesca, desde Sada o Malpica, hasta Cangas o Bayona, porque La Guardia ya ha sido absorbido por la resurrección de las volantas...

CAPACIDAD Y VERSATILIDAD

En torno al tipo de buque a adoptar como modelo, advertimos que las ideas se vuelven bastante confusas. También en este campo es necesario superar el enfoque tradicional. El buque es un instrumento para obtener rentabilidad, lucro, ingreso... Problema de economistas especializados, tanto como el de la construcción estricta sea problema de ingenieros navales.

Por olvidar un principio tan elemental, con la mejor intención del mundo, se han registrado algunos errores en los que no debería reincidirse. Uno de ellos consiste en no desglosar debidamente el problema de la micro-pesca del de la pesca industrial de especies de superficie.

En Galicia aun existen muchos miles de pequeñas embarcaciones de pesca estacional, y cuasi familiar, movidas a vela o a remo, o con pequeños motores algunas. Son el refugio de los viejos y la escuela de los adolescentes marineros. El pequeño mundo de la rapeta, el boliche, la «liña»... Es necesario mejorar la indigencia instrumental de este grupo humano, y tal vez, otras indigencias...

Pero la pesca de especies de superficie tiene que redimirse del lastre artesanal, y convertirse en pesca plenamente

industrial, con barcos dotados de la capacidad y versatilidad necesarias para seguir el desplazamiento de los cardúmenes en su habitual fluctuación y cambiar de arte según las circunstancias. Lo que no debe hacerse es utilizar el resorte del crédito, hoy nada paternalista, para crear un buque con defensas limitadas, con las alas cortadas al nacer... por falta de capacidad, de potencia o de habilitación para más de un tipo de aparejo.

Y mucho menos, incurrir en el desviacionismo que, a la desesperada, adoptaron algunas cofradías cuyos componentes nacieron y vivieron familiarizados con los artes de cerco, palangre, curricán, cebo vivo, etc... y han obtenido financiación para buques destinados a malvivir practicando el arrastre de las especies litorales de fondo, donde el exceso de poder extractivo debiera aliviarse en vez de agravarlo con adiciones marginales.

* * *

No hemos querido con estas acotaciones replantar a fondo el problema. Nos limitamos a descorrer una punta del velo que viene encubriendo sus aspectos inaparentes. Ojalá que tanto la excitación de nuestro dilecto comunicante, como el pequeño esfuerzo de análisis que dedicamos aquí a materia tan viva y compleja, no caigan en el vacío... una vez más.

LA PRODUCCION PESQUERA MUNDIAL EN 1967

En los puestos 8.º, 9.º y 10.º figuran España con 1.430.000 Tons., Unión India con 1.400.000 Tons. y El Canadá con 1.289.800 Tons. España desciende el escalón que sube la Unión Sudafricana computándole la producción del territorio en fideicomiso del Sud-Oeste.

Indonesia figura en onceavo lugar con 1.201.600 Tons., siguiéndole Dinamarca con 1.070.400 Tons. y Chile con 1.052.900 toneladas.

En el siguiente cuadro figuran las capturas en miles de toneladas durante el año 1967 de los quince principales países pesqueros del mundo:

1967: Total mundial	60,5 mill. Tons.
1.º Perú	10.110.200 Tns.
2.º Japón	7.814.000 "
3.º China C.	5.808.000 "
4.º URSS	5.777.200 "
5.º Noruega	3.214.300 "
6.º U.S.A.	2.314.100 "
7.º Africa del Sur y Africa del Sudoeste	1.644.400 "
8.º España	1.430.600 "
9.º India	1.400.400 "
10.º Canadá	1.289.800 "
11.º Indonesia	1.201.600 "
12.º Dinamarca	1.070.400 "
13.º Chile	1.052.900 "
14.º Reino Unido	1.026.100 "
15.º Islandia	896.309 "

En el año 1967 se alcanzó una nueva marca en las capturas mundiales de pescado, sobrepasando los 60 millones de toneladas. El total de 60,5 millones de Tons. supone más de 3 millones sobre la captura mundial de 1966, que fue de 57,3 millones, habiendo contribuido a alcanzar este récord unos 13 países de las 20 principales naciones pesqueras. Así resulta del Anuario Estadístico de Pesca de la Fao.

El Perú continúa en cabeza, con la cifra máxima de 10.110.200 Tons., seguido de El Japón con 7.814.000 Tons.

La China comunista se halla en tercer puesto con una captura estimada en 5.808.000 Tons. La cifra se viene arrasando sin alteración desde hace varios años, por falta de estadísticas disponibles.

En 4.º lugar figura la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas con 5.777.200 Tons. Noruega obtiene el quinto puesto con 3.214.300 Tons., siguiendo en sexto lugar los Estados Unidos con 2.384.100 Tons.

Asciende al séptimo lugar, desde el onceavo en que se encontraba el año 1966, Africa del Sur y Africa del Sudoeste con 1.644.400 Tons.