

ITALIA Y ESPAÑA

LA CHIRLA Y EL MEJILLÓN

EN DUELO

—Por MAREIRO

La alegría reinante en el sector de las importaciones de productos de mar, nos ha conducido a una situación desesperada. España se ha convertido en un cliente importante de los países del Mercado Común, en lo que se refiere a determinados moluscos y crustáceos.

De Francia importamos centolla; de Inglaterra, berberecho; de Irlanda, vieira congelada y de Italia... chirla. De esta modesta almeja —venus gallina— se han ocupado recientemente algunos diarios españoles, movidos al parecer por el interés de los importadores. Otro interés no menos legítimo —el de los exportadores españoles de mejillón— también ha dejado oír su voz discordante.

No pretendemos terciar en la pugna, pero sí dar a nuestros lectores la información adecuada.

LA CHIRLA VENECIANA

Es desgraciadamente bien conocido el reciente episodio del cólera en la región de Nápoles. También lo es el origen de la infección que se ha atribuido al consumo de mejillón, cultivado en ciertas zonas del litoral italiano expuestas a frecuente contaminación residual.

Como era de esperar, un problema tan dramático ha originado una reacción enérgica de las autoridades sanitarias del Gobierno italiano, que se ha traducido en una serie de disposiciones encaminadas a instrumentar un rígido control sanitario sobre las especies sedentarias que se crían, espontáneamente o mediante cultivo, a lo largo de los mares que rodean la bota de montar, incluido el Adriático, de donde la chirla procede. Especialmente de la zona de Venecia.

De esta ciudad suelen partir los camiones que atravesando el Norte de Italia, llegan cargados de chirla hasta Barcelona, Madrid, Bilbao, Zaragoza, etc., para atender el consumo local de tan importantes focos de demanda.

CONTROL SANITARIO EN ITALIA

Las medidas gubernativas italianas para garantizar la salubridad de los mariscos, no excluyen a la chirla. Tenemos a la vista una «Ordenanza Ministerial», dictada con fecha del 19 de octubre y publicada el 20 en «Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana». Esta disposición regula la recolección, comercialización y control sanitario de varios moluscos comestibles no regulados en la Orden Ministerial de 4-9-73.

La primera que se incluye es la chirla. Después se citan la volandeira o en italiano canastrello, el berberecho y el pie de

pelicano o «lumachine di mare» en italiano.

La disposición se ocupa en el artículo 2 de la salubridad de las zonas de extracción, en el 3 de las operaciones de lavado y acondicionamiento de moluscos, su desembarco y transporte, precintado de los bultos, etc.

En el artículo 5 se dispone: «La venta al detalle debe efectuarse en embalajes precintados de un kilo, sobre el cual se colocará en forma inamovible la etiqueta... con indicación... de que el producto debe consumirse previa cocción, siendo consentida su venta exclusivamente en establecimientos oficialmente autorizados para su venta por la autoridad comunal, de acuerdo con las disposiciones vigentes».

Queda prohibida asimismo la venta ambulante.

EN ESPAÑA... SIN DEPURAR

En España se importan anualmente más de quince mil quinientas toneladas de chirlas, la mayor parte procedente de Italia. La cifra corresponde a 1972, pero resultará rebasada en 1973. La mercancía suele venderse al detall en torno a 50 pesetas el kilogramo, o tal vez más.

Al dictarse la disposición que dejamos extractada, el Grupo Nacional de Estaciones Depuradoras, que funciona en Madrid, ha estimado que cuando el Gobierno italiano toma tales precauciones con la chirla, los países importadores deben asimismo adoptarlas, exigiendo que se sometan a depuración antes de destinarlas al consumo. En Italia no existe, por lo visto, más que una estación depuradora, que no tiene capacidad para tratar las cantidades de moluscos que se destinan al consumo nacional y al mercado exterior.

El argumento principal es que, cuando las autoridades sanitarias de aquella República, exigen que no se consuman en crudo, sino previa cocción, es porque las otras medidas resultan insuficientes.

Y si lo son para los italianos, también lo serán para los españoles.

REPERCUSIONES SOBRE EL MEJILLÓN ESPAÑOL

Hasta ahí el anverso de la medalla. El reverso consiste en que España, principalmente Galicia, exporta mejillón a Italia, tratado por las numerosas estaciones depuradoras que se han instalado en las Rías Gallegas. Después de muchos años de envilecimiento del precio, desde hace algún tiempo la demanda se había reactivado y el precio había experimentado un razonable incremento. De todos modos, la chirla, aún sin depurar, se cotiza en España a un precio por kilo que seguramente triplica o más el del mejillón depurado.

Especulando con el revuelo que se levantó en Italia por los casos de cólera de Nápoles, atribuidos al mejillón criado en zonas anteriormente contaminadas y ofrecido al consumo sin depurar, las salpicaduras alcanzaron a las exportaciones españolas de tan sabroso marisco. Los importadores italianos de mejillón no deben hallarse tan respaldados como los de la chirla en España, pues lo cierto es que desde el episodio del cólera, las importaciones en Italia de mejillón español vienen encontrando obstáculos frecuentes y difícilmente removibles.

GARANTIA DE NUESTROS MEJILLONES

El mejillón español se exporta en sacos precintados en la depuradora autorizada. Los sacos llevan etiqueta del control sanitario, así como certificado de origen autorizado por veterinario y biólogo. Además ha de pasar el control de Soivre sin el cual la exportación no se autoriza.

Desde que se ha dictado la disposición a que antes nos referíamos, en Italia se trata de aplicar al mejillón importado de España el mismo tratamiento decretado para la chirla o el berberecho sin depurar. O peor aun, puesto que ha de someterse a nueva depuración y venderse en cajas de un kilo.

Mientras esto sucede con el mejillón depurado en Italia, en España la chirra parece que entra con bula. Conforme a la ley, antes de destinarse al consumo, debería someterse a depuración, pero lo cierto es que hasta ahora no se exige tal medida. También nos informan de que tampoco entra con certificado sanitario de validez en España.

En cambio sabemos que en algunos casos al menos, la aduana española de la frontera con Francia ha rechazado camiones cargados de chirras por ser ésta de tamaño inferior al autorizado, que es de treinta milímetros (O.16-4-1970).

ALGUNAS INCIDENCIAS

Por falta de talla para autorizar su consumo, un periódico de Madrid recordaba hace pocos días que en el mes de agosto último, en el barrio de Recaldeberri, de Bilbao, fueron quemadas cincuenta y cinco toneladas de chirra italiana, cuya venta no resultó autorizada por el Soivre. El mismo diario informa que a fines de noviembre otro camión frigorífico llegado de Venecia a la misma plaza, aunque la inspección dictaminó que el cuarenta por ciento de la carga no llegaba a los treinta milímetros, fue al final indultado. Conducía trece toneladas.

A los pocos días, otros dos camiones con diez toneladas cada uno, al parecer en situación análoga, también resultaron incluidos en el indulto. No sabemos si trato tan benévolo, después del castigo inicial, se repetirá en otras plazas.

Si fuese así, los exportadores españoles de mejillón tendrían razón en protestar contra esta especie de ley del embudo.

SE AMPLIA EL TONELAJE EN LA CONSTRUCCION DE BUQUES-FACTORIA

Se amplía en diez mil toneladas de registro bruto la construcción de buques factorías, exclusivamente para subproductos, por una orden de la Presidencia del Gobierno, que publica el B. O. E., y que amplía la de 31 de julio de 1972 sobre financiación del crédito para la conservación y renovación de la flota pesquera.

En la orden de 15 de julio de 1970 se preveía ya la construcción de quince mil toneladas, pero «sin duda» —dice el preámbulo de la disposición— debido al riesgo que implicaba la iniciación de una nueva actividad pesquera, hasta entonces inexistente en nuestro país», no se alcanzó más que un tonelaje global de cinco mil toneladas. También se modifican los beneficios correspondientes a la construcción de estos buques: porcentajes de créditos, ochenta; prima de construcción, cien por ciento; años de amortización, diez.

LOS SUMINISTROS DE CARBURANTE A LA FLOTA

PETROLERO A SUD - AFRICA

Como ya hemos anticipado, las dificultades para el suministro de combustible líquido a la flota pesquera de larga distancia, han comenzado a dejarse sentir. Principalmente el problema afecta a los buques que trabajan en mares próximos a Sud Africa, así en el lado Atlántico como en el Indico. Precisamente en Mozambique ha surgido el primer brote del problema, con el amarre en Lourenço Marqués del marisquero congelador «Cruña», cuyo problema ha tardado varias semanas en superarse.

Ante el cariz que tomaba la situación, los armadores de gran altura han planteado el problema ante las Autoridades de Madrid. De momento se ha logrado el envío hasta Africa del Sur del petrolero de la Campsa denominado «Monte Bierzo», que carga unas 10.000 toneladas, con las cuales ha emprendido la ruta hacia Walbis Bay (Africa Sur Occidental). La primera escala la ha efectuado en Dakar, donde ha dejado unas 2.000 toneladas de gas-oil para abastecer a la flota de marisqueros congeladores, principalmente de Huelva, que opera en aquellas áreas.

El buque-tanque salió para Angola, donde efectuará otra escala antes de su destino final, antes señalado. Este suministro no cubre, por tanto, la flota que trabaja en el Indico, a la altura de Mozambique y Madagascar. En esta Isla parece que existen posibilidades de suministro, lo mismo que en algún puerto de Kenia, pero no se dispone en todos los casos de existencia en tanques para efectuar el desplazamiento tan al Norte.

¿OTRO AL MAR DE BOSTON?

Otro sector de la flota que se está viendo en dificultades es el de congeladores dedicado al calamar y otros cefalópodos, a la altura de Boston o en área. Por el momento no se ha tomado medida oficial alguna para atender a las necesidades de este grupo de flota, compuesto ya por más de 30 unidades casi en totalidad modernas y de buen rendimiento.

Ante esta situación y la creciente inseguridad de que puedan hacerse alijos de combustible en puertos norteamericanos, sabemos que una importante empresa domiciliada en Vigo, está en gestiones para fletar un petrolero de 6.000 toneladas, a fin de abastecer tanto a los buques de la flotadora, como a los demás que se hallen necesitados y en tanto sea po-

sible. De no resolverse el problema, este pequeño petrolero seguirá adscrito a la misma misión de abastecimiento.

El buque que se trata de fletar es extranjero, dado que en España resulta prácticamente imposible disponer de unidades de esta clase y reducida capacidad. Como para tal utilización se necesita autorización oficial, se han iniciado gestiones para obtenerla. Por tratarse de una emergencia que pudiera traer consecuencias altamente perjudiciales a la economía nacional, se espera que sea concedida tal licencia.

COOPERACION NECESARIA

Tal es a grandes rasgos el aspecto que en España presenta este problema al comenzar el año. Será poco menos que inevitable la paralización temporal de algunos buques, pero es necesario adoptar urgentes medidas para asegurar la continuidad en el trabajo de la flota pesquera.

En general, las empresas que tenían contratos de suministro por año establecido con grandes compañías suministradoras de petróleo, son las que por ahora han logrado evitar las paralizaciones. De todos modos, no es seguro que aquellas puedan seguir cumpliendo sus obligaciones.

Como es España la distribución de productos petrolíferos es monopolio del Estado, viene directamente obligado a provenir y prestar asistencia en emergencias como la actual. Especialmente en relación a una rama de la producción cuyo paro, aunque fuese parcial, repercutiría inmediatamente en desabastecimiento del mercado nacional de alimentos y en encarecimiento general de la subsistencia.

He ahí otro problema inquietante, con que el año 1974 viene cargando sobre sus débiles espaldas.

