

# Perspectiva de

No es un secreto para nadie, que la actividad industrial de las pesquerías está viviendo en España momentos de dramática crisis. Desde el año 1973, el total de las capturas ha comenzado a descender, y en sólo dos años se ha reducido en unas 110.000 tons. Cuando 1975 recompute la baja excederá de 200.000.

En la escala de los grandes países pesqueros europeos, el segundo puesto que ostentaba después de Noruega, lo ha perdido en 1974, a favor de Dinamarca, con un exceso de casi 300.000 tons. sobre el nivel por nosotros alcanzado.

Las áreas de pesca, aún antes de que se haya generalizado la segregación de las 200 millas adyacentes a favor del país ribereño, para la flota española se han reducido drásticamente.

Primero, mediante las medidas adoptadas por la Argentina, en relación al Banco Patagónico, imponiendo la expulsión radical de otras banderas dentro de las 200 millas. No debe olvidarse que en esta área de pesca se ha iniciado el «boom» del pescado congelado en España, inmediatamente compartido por los fondos de África del Sur.

Pero no ha sido este el único de los factores segregatorios. Con otro alcance, pero con funesta incidencia en la flota de radio corto y medio, sobrevino la ampliación arbitraria a 70 millas de las aguas territoriales de Marruecos, con su constante proliferación conflictiva, en razón a dos circunstancias. La mayor proximidad y la tradición indiscutible de nuestros derechos históricos a pescar en la zona.

Incluso con anticipación al propio Marruecos, llegando a mayor extensión en la reserva del espacio marítimo, otros países del África Occidental siguieron el mismo camino: Nigeria, Costa de Marfil, Senegal, Guinea, Mauritania...

A esta cadena de segregaciones del espacio productivo explotable, impuestas con carácter total, se han sumado otras. Las dimanantes de acuerdo multilateral, aplicado por la Comisión Internacional de Pesquerías del Atlántico Noroeste —ICNAF—, mediante la imposición de cupos. Unos limitativos de la extracción de cefalópodos en el llamado Mar de Boston. Otros, de la de bacalao y especies en las restantes áreas de los Mares de Terranova, Labrador y Groenlandia.

Sin añadir comentario, se comprende la incidencia que tales hechos tenían que producir a corto término, en una flota cuya estructura fundamental descansa en el derecho a ejercitar la pesca de larga distancia, en mares que siempre fueron libres.

## LA INDUSTRIA REDUCTORA

La crisis cuyos rasgos venimos esbozando, no acusa solamente en los subsectores de larga distancia, caracteres agudos. Bajo el mismo índice de gravedad, viene debatiéndose entre la extenuación y el paro indefinido, la industria de subproductos del pescado. Y esto ocurre, cuando España dispone ya de

En el campo de la economía de empresa, una de las realizaciones más brillantes de las últimas décadas, ha sido la del sector marítimo-pesquero. En los tiempos anteriores a 1940, la flota dedicada a la producción de alimentos acuáticos era solo de radio corto o medio, salvo la que iniciara al final de la década de los veinte, la aventura del bacalao en Terranova. Aquella órbita de trabajo se extendía a 800 millas de los puertos de base, y a 400 las de los buques que operaban hacia los mares del África Occidental y del Mar Céltico, hasta el Oeste de Irlanda.

Primera etapa industrial aquella. Proporcionó acceso, en la escala de la producción, a una cota anual de apenas 350.000 toneladas entre peces, crustáceos y moluscos. Un nivel que entonces, sin salir de Europa, era superado por Noruega, Inglaterra, Alemania Francia, Dinamarca, Rusia...

Desde 1940 a 1970 la reconciliación del sector pesquero español adquirió dimensiones espectaculares. La flota, por el número y capacidad de los buques, por su potencia y nivel técnico, pasó a clasificarse como la tercera del mundo, inmediatamente después de las del Japón y la URSS. El

capacidad productora bastante, para reducir al mínimo, o eliminar en pocos años, la onerosa carga de importaciones por adquisición de primera materia, para piensos compuestos, principalmente.

En efecto, la flota implicada en este subsector se eleva a 3.315 buques, sin contar con los harineros-factoría y los mixtos con planta de harina a bordo. Las fábricas instaladas en tierra son 72. Su capacidad de tratamiento de primera materia es de unas 3.000 tons. por día.

El volumen de la inversión, con las excepciones ya apuntadas, supone unos 3.200 millones de pesetas. En la actualidad se halla prácticamente improductivo. La fijación del derecho regulador de 10 pesetas kilogramo, decretada en febrero de 1975, constituyó una medida insuficiente y tardía. Habría sido necesario elevar la tasa al doble para que, después de bastantes meses, pudieran advertirse sus efectos reniveladores.

Tal medida no sería más que una de las que deberían adoptarse a plazo corto. Pero la situación engloba una problemática mucho más copiosa, que exige un tratamiento profundo y específico, en armonía con la reestructuración global del sector.

## FACTORES GENERADORES DE LA CRISIS

Sin abordar el análisis exhaustivo del fenómeno que estamos examinando, se adivinan los factores del desequilibrio. Hemos anticipado que la cifra bruta de la producción ha descendido. Pero no solo cuantitativamente. También cualitativamente.

Nadie desconoce que la especie básica de la producción lo mismo en fresco que congelada, es la merluza. Su precio en el Mercado está en razón directa del tamaño. De 1963 a 1975 la proporción entre tallas adultas y no adultas, prácticamente se ha invertido. Y como el global de extracciones ha disminuido también, la merma del ingreso destinado al productor, asume una gravitación negativa tan ostensible como implacable.

Por distinta razón, el mismo índice reductor del margen teórico de beneficio, opera en relación a otras especies importantes. Principalmente algunas de buena cotización en el mercado, como los cefalópodos y los crustáceos finos —langostinos, gamba, cigala...— Respecto a los primeros —calamar, choco, pulpo, pota...—, la anulación de la libertad de pescar en el Mar de Boston, con imposición de un cupo exiguo en relación a los efectivos del equipo de captura predestinado al área, quebrantó el equilibrio de la explotación, para los buques congeladores de tipo medio y pequeño.

En cuanto a la sub-rama dedicada a los crustáceos congelados, la expulsión de las aguas jurisdiccionales unilaterales ensanchadas, que se inició por Nigeria, determinó la duplicación o más de la órbita de desplazamiento de los buques. O sea, del África Occidental a la Oriental, del Atlántico al Índico, con base eventual en Mozambique. Sólo una parte de la flota de Huelva, tradicionalmente dedicada a esta modalidad, abandonando Angola, ha conseguido permanecer en aguas del Senegal, mediante onerosas prestaciones que exige el Estado ribereño.

Estas y otras modificaciones en el «status» operativo del sector pesquero, habrían de traducirse en mayor onerosidad y menor rendimiento de la explotación, aun sin que distintas causas vinieran, casi sincrónicamente, a incidir y acrecentar el mismo funesto efecto.

## EL PROBLEMA CANARIO - SAHARIANO

Merece consideración especial, la situación del Banco Canario - Sahariano. Es indiscutiblemente, por su proximidad y por su riqueza potencial, la piedra angular del sistema pesquero español. Y, desde hace más de cincuenta años, la fuente fundamental del suministro de especies en fresco al mercado insular y peninsular.

Desde el año 1970 a 1975, la producción de esta gran área de recursos vivos ha caído en vertical. La excesiva

# Sector en crisis

Por MAREIRO

radio de acción a cubrir por sus unidades autocongeladoras ensanchó el radio de las capturas a otro hemisferio y otros océanos, cubriendo distancias de 5.500 a 7.000 millas entre las bases peninsulares y los caladeros.

Por el nivel de las descargas anuales de recursos aportados, España pasó a ocupar el 8.º ó el 9.º peldaño en la escala mundial de los países productores. También hubo de ocupar el 2.º de Europa —después de Noruega— hasta 1973. Aun le corresponde el primer puesto del Continente —excluida la URSS—, si nos atenemos al valor en dólares de la producción global según la Estadística de la FAO.

En cuanto a la contribución de alimentos proteínicos a la despensa española, en el periodo a que nos venimos refiriendo, el salto fue también extraordinario. De las 350.000 toneladas anuales se ha pasado en el año 1972, a más de 1.600.000. En su mayor parte consumidas en España, pero alimentando también un interesante renglón de exportaciones a Europa, África y Asia principalmente. Lo que en ningún tiempo se había conseguido.

Nos parece que tales antecedentes son suficientes, como premisa mayor del problema que en esta hora nos vemos obligados a plantear.

presión extractiva a que vino implacablemente sometido, por las flotas de otros países —la URSS, Japón, Corea del Sur, Grecia, Italia, Francia Portugal, etc.—, además de la española, ha conducido a la situación de semi-exhaustividad que hoy padecen sus fondos.

Resulta inevitable reconocer en este momento, que tales efectos parecían previsibles. Y también, que por parte de España, facilitando bases insulares a otras banderas y abatiendo los aranceles de importación, se practicó una política contraindicada respecto al verdadero interés del país. Interés que sin duda debería identificarse con la defensa de la magnífica reserva para la flota que España no puede sostener, de otro modo, circundado como está el macizo ibérico por una meseta continental de anchura exigua.

La fuerte dependencia que el sistema pesquero español soporta, respecto al trabajo en áreas de larga distancia, sólo podría tener compensación reequilibrante, a expensas del Banco Canario-Sahariano. Diezmadas las reservas biológicas que en el mismo se acumulaban, y prevista para plazo corto la desvinculación del territorio que hasta ahora fue colonia española, el problema adquiere una agravación imperiosa. España ha de enfrentarse con ella, tanto para defender la reconstitución de la riqueza esquilmada, como sus indiscutibles derechos preferenciales a seguir pescando en la zona.

## REPENTINO DESORBITAMIENTO DE LOS COSTOS

Desde el mes de abril de 1974, a los factores que venían gravitando negativamente sobre el volumen de la oferta sectorial, se sumó el repentino desorbitamiento de los costos de explotación. La escalada se inició en los precios de los combustibles y lubricantes, partidas cuya incidencia en el presupuesto de gastos de la explotación excede del 40 por ciento del total.

A este factor vinieron a sumarse otros con sucesión en cadena. Fuertes aumentos salariales, tanto por la adopción de una nueva Ordenanza del Trabajo en Buques Congeladores, como por la creciente escasez de mano de obra profesionalmente apta para nutrir los cuadros de mandos y el resto de las tripulaciones. Aumento en los precios de los suministros: redes, cables, calletas, ferretería naval, viveres, etc. Y casi al final de 1975, un segundo aumento en los precios de combustibles líquidos.

Aumento en el costo de la construcción y las reparaciones de buques, hasta el punto de determinar un desistimiento general de las órdenes de fabricación de nuevas unidades, fenómeno acusado en el índice de actividad de los astilleros. Y la relación aun podría ser más copiosa.

La Agrupación Sindical de Buques Congeladores ha realizado recientemente un estudio cifrado, sobre la incidencia de tales aumentos, —excepto el último de los carburadores— en los presupuestos de la explotación pesquera. Para tan interesante investigación tomó como modelo un buque congelador del tipo más generalizado en la flota española. El estudio cuantifica los incrementos sobrevenidos desde 1970 a 1975. Llega a conclusiones tan inquietantes como las siguientes:

A) Solamente los conceptos de consumo de gas-oil y pago de salarios-cargas sociales, suponen el 90,67% de la elevación total sobrevenida en los costos.

B) Considerando el extorno de 1 pts. por litro que se otorga a la flota congeladora, la subida por concepto de combustible fue del 248,47% en el periodo. La correspondiente a salarios y cargas sociales fue del 90,69% en los mismos cinco años.

C) Durante igual período el aumento del ingreso por ventas de pescado, ha sido solamente del 2,36% sobre el nivel de partida. La disminución interanual de

capturas en el mismo período ha sido del 41,72%.

D) El precio medio de venta por kilogramo, sobre muelle, de acuerdo con la composición de las caladas, resulta a 43,97 ptas. kilogramo para el productor.

E) Con relación al año base de 1970, en el primer semestre de 1975, el aumento total del presupuesto anual de explotación del buque utilizado como muestra (ACSA 62), llega al 70,67%. En cifras absolutas representa un mayor desembolso de 24,7 millones por buque al año, si no se producen nuevos incrementos.

Tales conclusiones, *mutatis mutandi*, son aplicables a los demás tipos de buques integrantes de la flota industrial.

## MEDIDAS A CORTO TERMINO

Los rasgos del problema que nos permitimos esbozar, son notoriamente dramáticos. Pero también es necesario considerar el grado de aceleración que sus efectos revisten. Y mucho más, aquel desenlace que pueden desencadenar masivamente si no se adoptan a la mayor urgencia medidas anticíclicas, que restauren el nivel de rentabilidad de la explotación.

Poco puede esperarse de las introducidas recientemente, para frenar el abuso a que hubo de conducir el allanamiento de las barreras fiscales a las importaciones. Además de resultar tardías, nada remediarán si para la masa de oferta que representa el pescado congelado —singularizado en los merlucidos—, el régimen de precios intervenidos se mantiene, como hasta ahora.

Este freno gravita sobre la flota que soporta el mayor índice de costos de explotación, comenzando por el discriminatorio trato que recibe en materia de bonificación de precio en el gas-oil. Por otra parte, la oferta del pescado congelado, por su volumen, es la llamada a contener el alza de precios de otras especies, en virtud del principio de sustituibilidad entre mercancías destinadas a la satisfacción de la misma necesidad.

La revisión del actual estado de cosas, en materia de control de precios, es una de las medidas inaplazables. Pero no la única. No cabe olvidar el papel profundamente desequilibrante que viene jugando, el costo supra-encarecido de carburantes y lubricantes.

No desconocemos las dificultades que la Administración encontrará, para modificar con criterio más generoso y flexible, el nivel de la bonificación de una peseta en litro, que actualmente concede. Pero ha de tenerse en cuenta firmemente la gravedad del problema. Casi dos años de experiencia, que ha colocado a las empresas armadoras de buques a larga distancia al borde de la descapitalización, demuestra la necesidad de dar mayor difusión a la incidencia de tal carga. Será preferible que la economía del país acepte una mayor participación en aquella, aumentando hasta el límite que proceda dicha bonificación, a la adopción de subsidios más directos. Aquellos

a que hubieron de acudir otros países europeos para conjurar situaciones no más graves que la nuestra. Países en los cuales la bonificación directa en el precio de los carburantes no admite discriminación entre flotas, y que llegaron a más generosa tasa de protección directa desde que se desencadenó el problema. O sea, sin someter al sector al largo proceso de sangría financiera que viene soportando en España.

Las medidas a corto término sin duda deberían tener más complejo alcance. Especialmente en el orden financiero. La moratoria para los créditos institucionales a la construcción de navíos y la apertura de otros que permitan recuperar niveles normales de capital circulante son otras tantas medidas perentorias.

## POLITICA A LARGO TERMINO

La experiencia acumulada durante los años de desarrollo del sector, viene acusando cada día con mayor vehemencia, un evidente desfase entre el volumen y la complejidad de la problemática del sector, y el marco institucional en que viene encuadrado. Desde 1936 a 1976, aquel volumen se ha quintuplicado, y la organización administrativa a la que está encomendada la gestión y resolución de su creciente problemática, no ha modificado sus cuadros, al menos estructuralmente.

En todo los países marítimos, que conceden al sector pesquero la importancia que realmente tiene, la Administración

de las Pescas se caracteriza por su tecnicismo y continuidad. Los ejemplos de Noruega y la URSS son concluyentes a tal respecto, sin necesidad de invocar otras lecciones. No solamente a la naturaleza extraparlamentaria del órgano, sino también a su jerarquía y concentración de funciones, deben ser adoptadas cuanto antes las reformas pertinentes.

Una vez dotada la Administración de las Pesquerías de la funcionalidad plena y específica que la magnitud del sector reclama, y reclama la intensidad y características de su problemática, parece necesario establecer canales de consulta adecuados. Aquellos que permitan aprovechar tanto la experiencia industrial como la investigación científica, a fines de asesoramiento e información.

# Un estudio del Instituto español de oceanografía

Acaba de publicarse un estudio realizado por el Equipo de Biología, del Instituto Español de Oceanografía, sobre «La merluza del Atlántico Nordeste. Su importancia pesquera e investigación de sus poblaciones».

Tras las pertinentes aclaraciones sobre las características anatómicas de la merluza, indicando que la que a nosotros nos resulta más afín es la «merluccius merluccius», que se extiende a lo largo de nuestras costas hasta encontrarse con la «moruna», o «merluccius senegalensis», entra el informe en el análisis del crecimiento de la especie, que en el primer año de vida es muy rápido, alcanzando los 12 centímetros de longitud, llegando en el segundo al tamaño de 20 centímetros, en la que se conoce como «carioca» o «pitillo» en la zona de Santander.

Dentro de su biología, se explica su alimentación como pez depredador que es, encontrándose entre las especies que traga, cigalas, gambas, sardinas, anchoa e incluso sus propias «cariocas».

De la importancia pesquera de la merluza nos da muestra el hecho de que sea la especie que más dinero mueve en España, debido, por una parte a la gran aceptación, lo que origina una gran demanda de mercado. En la plataforma gallega y cantábrica se pesca con artes de «volanta», «trasmallo», «beta», «palangre», «pincho», «baca», «bou» y «pareja». Esta merluza, capturada en nuestra plataforma es la más apreciada, por desembarcarse en el mismo día de su captura y llegar al consumidor en óptimas condiciones. Su mayor volumen, sin embargo, se pesca en los caladeros del Grand Sole y de Irlanda, por los pesqueros de Ondárroa, Pasajes, La Coruña y Vigo: solamente a estas pesquerías más de 200 barcos, de los que unos 150 son de La Coruña.

En el pasado 1973, las cifras de toneladas capturadas en España fueron de 86.730, por un valor de más de 6.330 millones de pesetas. De ello unas 22.808 toneladas, con un valor de más de 1.823 millones correspondieron a Galicia.

Cabe hacer la consideración de que los datos referidos a España están influidos

por los desembarcos en los puertos de Huelva y Cádiz, que registran numerosas entradas de merluza africana. En segundo lugar hay que considerar que las capturas de litoral provienen de especies con tallas mínimas de captura.

El puerto con mayor volumen de merluza desembarcada y fresca en 1973, es el de La Coruña, con alrededor del 60 por ciento de toda Galicia y el 30 por ciento de toda España, siguiéndole en importancia los puertos de Ondárroa, Vigo y

Pasajes, por este orden.

De esta merluza desembarcada en nuestros puertos, alrededor del 80 por ciento procede de la pesquería del Grand Sole y costas de Irlanda, del área VII de la NEAFC (North East Atlantic Fisheries Comisión) —Comisión para las Pesquerías del Atlántico Nordeste—, si bien sabemos que en las costas gallegas, se pesca bastante más de lo señalado por las estadísticas, dado que prácticamente toda la carioca no pasa por lonja.

Se concluye en dicho informe con la llamada a todos los armadores y patronos, con cuya colaboración sería posible realizar un estudio serio y realista encaminado a constatar la cantidad de carioca que pescan nuestros barcos en la plataforma gallega.

## PESCA CON LUZ Y NASA



La foto recoge una escena de preparación para la faena de pesca, en un lugar de la Costa Brava de Cataluña. Una escena que ya no se ve, hace muchos años, por el Atlántico Ibérico, aunque de nuestro lado no haya desaparecido, ni mucho menos, la pesca artesanal.

El sistema de la pesca con luz es típico del Mediterráneo, desde Cataluña hasta Grecia, Chipre, Israel... En el documento que ofrecemos destacan también las nasas, más alargadas que

las habituales para langosta, pero típicas de esta zona.

Al fondo asoman los acantilados que dieron nombre a este trozo del perímetro marítimo hispano. La Costa Brava, apesar de los turistas que todo lo desvirtúan y mixtifican, como se ve sigue mereciendo su nombre. El hombre pescador es sin duda el que más contribuye a mantener el carácter tradicional en la zona mediterránea, de la que reproducimos una estampa típica.