

# Por insuficiente pedidos

Suele decirse como consuelo de ingenios, que la crisis es mundial. No negamos que lo sea en orden a cierto tipo de grandes buques, cuyo pasaje ha sido atraído por el transporte aéreo. De esto evidentemente inexorable, no hay para que hablar.

Aquí nos referimos a otro aspecto de la cuestión, reducido a la construcción naval pesquera. Es cierto que la generalización de las zonas económicas de 200 millas, y la inveterada torpeza oficial de los gobernantes españoles en esta materia, han provocado la caída en barrena de los encargos de nuevos buques por parte de los armadores españoles: Pero lo que ha sido malo para unos ha sido bueno para otros. Países que nunca han tenido buques de pesca, ni pensaban en embarcarse en tan riesgosa aventura, están ahora en plena euforia encargando a otros países buques para explotar directamente o mediante sociedades conjuntas con viejos países pesqueros.

Tal es el giro que ha tomado en estos tiempos el negocio de la construcción naval pesquera. ¿Que hemos hecho desde España para engranarnos en él? Esta es la cuestión que ahora debemos de reconsiderar a fondo.

Las empresas armadoras más dinámicas se han anticipado a constituir sociedades mixtas en Sud Africa, el Camerun, Guinea Ecuatorial, Chile, México, Argentina, Uruguay, etc. Pero la política de expansión de la construcción naval pesquera española —dejando a un lado el caso de Cuba que es anterior en su comienzo—, y algún lote para Argel, el Yemen o algún otro país del tercer mundo ha sido, al menos vista desde nuestra atalaya litoral, resulta lamentable.

## PROFUSION DE CONTRATOS PARA OTROS PAISES

A la hora en que estamos escribiendo, pudimos pasar la vista por una Revista siempre bien informada del extranjero. Registra en las páginas de un sólo número lo siguiente:

Marruecos tiene contratados en Francia ocho arrastreros, cuatro en un astillero de Saint Malo y cuatro en otro en Cherburgo.

Indonesia tiene recientemente encargados en astilleros ingleses 9 buques de pesca, también arrastreros.

Nueva Zelanda que se había adelantado a comprar en Vigo el atunero «Benito Portuondo» hace ya tres años está ahora construyendo tres buques en astilleros de Holanda. A pesar de que en compra resultó afortunada.

Canadá acaba de comprar dos arrastreros de 47 metros a Inglaterra.

La relación podía seguir, pero con los datos anotados hay bastante.

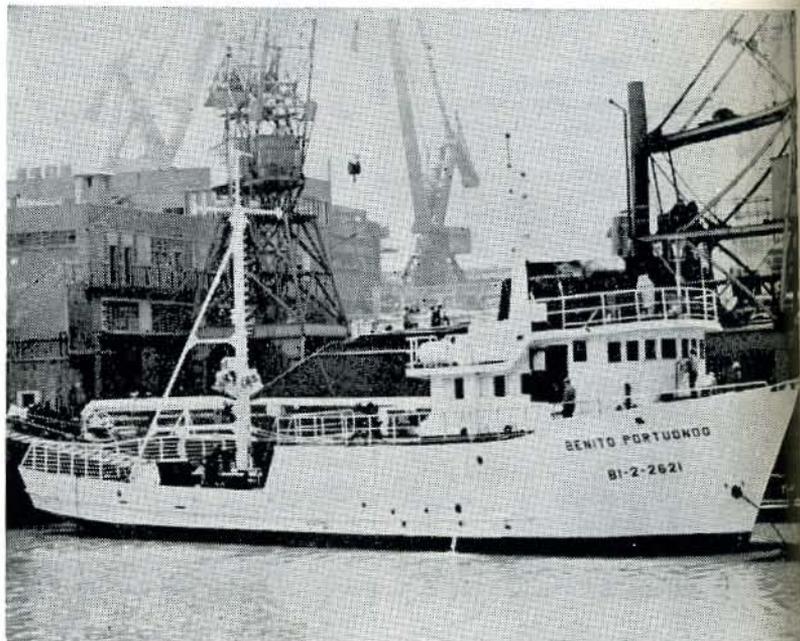
Durante los años de la dictadura se ha constituido un servicio sindical abreviadamente «Construnaves», cuyo fundamental objeto era fomentar en el extranjero el logro de encargos para los astilleros españoles. Nació en un momento de euforia, que tal vez haya sabido aprovechar. Lo decimos como suposición porque, aunque parezca mentira, la prensa pesquera española nunca ha contado, o ha contado demasiado poco, a la hora de la información y de la publicidad, sin darse cuenta de que por lo menos alguna parte de tales órganos especializados llegan desde hace muchos años a los centros extranjeros donde esta clase de habas se cuecen.

Es inevitable volver a colocar en primera línea de la vanguardia temática, el problema de la construcción naval. No pretendemos abarcarlo ahora en su extensión y profundidad, porque de todo ese conglomerado económico nuestra especialidad se reduce a las pesqueras e industrias a su entorno surgidas y sostenidas.

Por nuestra constante y directa relación, desde hace más de medio siglo, con el sector, estamos suficientemente informados para poder opinar en la materia. Algo que desgraciadamente en este país le ocurre a pocos, porque aparte de haber sido dominado por una mentalidad oficial de tierra adentro, están envidiados en la debilidad de no acordarse de Santa Bárbara hasta que viene la tormenta encima.

Desde esa lejanía centrómana todo esto impresiona poco. Nada. Nosotros, en cambio, sabemos que algunos astilleros gallegos que han trabajado con intensidad durante bastantes años, están a punto del colapso por falta de contratación de nuevas unidades, y no destinadas a la flota española, contratadas por firmas extranjeras, donde seguramente ni la técnica es mejor que la nuestra tratándose de pesqueros, ni el costo global del buque debe ser menor, aun habiéndose encarecido tanto entre nosotros.

Si la mentalidad sobre este problema no se modifica a nivel de Madrid —y no solo de su centromanía oficial— la catástrofe no tardará en sobrevenir. Importantes contingentes que encuentran ocupación especializada en la construcción naval irán a engrosar las falanges del paro. Y este problema afectará especialmente a Galicia, donde el Estado ha tenido que hacerse amo y señor de las dos factorías más importantes, y la otra de parecido rango, después de un conflicto dramático que duró meses, y meses ya ha enseñado por adelantado lo que puede volver a ocurrir con dimensión mucho mayor.



El atunero «Benito Portuondo», vendido en Vigo para Nueva Zelanda

# promoción de del extranjero

Por MAREIRO



Puerto Pesquero de Pedrouços, en Lisboa

## EL BUQUE DE PESCA DE LOS AÑOS 80

En todo caso un organismo como el que estamos aludiendo —paraestatal o simplemente gremial, y originariamente sindical—, estaba llamado a desempeñar un papel técnico en los congresos que la FAO periódicamente organiza en el extranjero, sobre buques de pesca. No hemos registrado su presencia en ninguno. Cuantas ponencias se han presentado en tales asambleas internacionales, y se hallan impresas en grandes tomos editados en Inglaterra para la FAO, como todos los profesionales conocen, llevan pocas firmas españolas. Ninguna de ellas responde al anagrama de Construnaves.

Ahora mismo se está preparando con gran intensidad un nuevo Congreso Internacional en Lisboa. Versa sobre este tema:

### El buque de pesca de los años 1980

Se va a celebrar los días del 5 al 7 de diciembre de 1979 en el Estoril Sol Hotel, de Cascaes.

Ninguna ocasión mejor que esta para que los ingenieros navales españoles —y en primer término los que deben seguir gobernando «Construnaves»—, dijen señales de vida, que ayudaran a levantar el prestigio español de la construcción de pesqueros, sin duda sobramente merecido.

El Congreso va a estar dirigido por el jefe de Arquitectura Naval de la FAO desde hace más de medio siglo, Mr. Jan Oloff Traung, que conoce bien todo lo que Vigo ha representado y representa en las pesquerías españolas. A pocos meses de un acontecimiento que tanto nos afecta, incluso por nuestras relaciones con Portugal, nadie se preocupa del

asunto. Ni oficialmente, ni a nivel de los órganos centrales de la industria naval, ni menos dentro del lamentablemente sucursalizado del sector de astilleros de nuestra región, la más afectada por la crisis.

## Y LA ADMINISTRACION ...DURMIENTE

Debemos, antes de terminar, añadir algo. ¿Qué hace la Administración de las

Pesquerías, por poner algún remedio al cuadro clínico que dejamos esbozado? Hasta ahora cuanto ha hecho es echar partes financieras para socializar el costo de sus incompetencias.

La pesca se olvida sistemáticamente en los tratados. Y se llega a pensar que esto, con ser tan malo, es lo mejor que puede ocurrir, para evitar que las cosas se pongan peor. Ahí está el caso de Cuba, ya comentado en estas páginas.

Por otra parte, sino hay diligencia para tramitar un expediente de autorizar una mejillonera o echar al agua un casco para pesca costera ¿qué se puede esperar de los mismos órganos en cuanto a conducir una política de expansión extranjera, aunque tengamos el hoy raro privilegio de vender a los precios menos onerosos los buques pesqueros construidos más a conciencia del mundo y a nivel técnico más exigente?



Mr. Jan Oloff Traung

## LA CAZA DE FOCAS, DECRECE

Parece que no hay motivos para alarmarse ante un supuesto peligro de extinción de las focas. Al menos eso revelan noticias del Canadá, que es el país donde estos animalitos del hielo proporcionaban mayores capturas.

La caza de focas está sometida a taca —tasa de extracción—, en virtud de acuerdos internacionales. Durante los últimos cuatro años en que el tope vino funcionando solo en los dos primeros se ha excedido. Nos referimos a las áreas de caza de Groenlandia y del Golfo de San Lorenzo, que es en el Atlántico el área favorita de estos abrigados seres del frío.

Veamos lo que dicen los números:

Años	Tac.	Capturas
1975	150.100	179.363
1976	127.000	169.906
1977	170.100	161.400
1978	180.000	155.343

Los países que usufructúan esta riqueza comunal son tres. Groenlandia, Canadá y Noruega. La primera, con ser

seguramente la mayor productora del mundo es de las tres la que menos captura, reducida a su propio territorio: 5.979 en 1975, 4.904 en 1966, 6.257 en 1977 y solo 7 en 1978.

La mayor producción corresponde al Canadá, con 97.417 en Groenlandia y 16.785 en el Golfo de San Lorenzo en 1975. Después se sitúa Noruega, tan expansiva sobre las riquezas de la mar: 80.171 en 1975, 45.463 en 1977, 35.824 en 1978.

Los números revelan que Noruega parece ir disminuyendo cada día más su industria de la foca. La baja cifra de Groenlandia en 1978 debe considerarse irrelevante y debida a cualquier interferencia ocasional.

De todos modos, si los números no mienten, y aunque Brigitte Bardot lo dude, hay focas para mucho tiempo y no debe ser por falta de materia prima la subida acelerada que vienen sufriendo los abrigos de foca que lucen nuestras damas elegantes.