

# LA ERA DEL B

Por

## Etapas de progresión

LA evolución de la industria pesquera, lo mismo en Europa que en otros países, se ha caracterizado por la separación de la fase de captura y la de comercio o conservación de los productos icticos. Nació esta actividad económica como un movimiento casi instintivo del hombre, al igual que la caza, la invención del fuego, etc. No es fruto típico de la era capitalista, aunque de ésta haya recibido su mayor impulso.

La eliminación de la propulsión a vela y la adopción de la máquina de vapor, representaron un paso decisivo. La pesca, merced al incremento del radio de acción de las naves, se hizo verdaderamente marítima, aprovechando no sólo las arribaciones de especies comestibles a los senos de la costa, sino en toda su extensión las reservas vivientes acumuladas sobre el reborde continental sumergido, hasta el talud abisal.

Otros factores, en poco más de cincuenta años, vinieron a nutrir la progresión de esta actividad extractiva. En primer término, la sustitución de los artes antiguos por el «trawl» o red de arrastre. Permitted nutrir los mercados con una aportación diaria y sostenida de peces ampliamente desarrollados, disminuyendo el consumo en fresco de especies menudas, aptas para los procesos de conserva y semiconserva.

La utilización de combustibles líquidos, y especialmente la del motor Diesel o semi-Diesel en los buques, representa otra etapa del desarrollo industrial pesquero, que hasta ahora se suponía la más ambiciosa. Aumento de velocidad en los desplazamientos desde el puerto al caladero y viceversa, ahorro en los gastos de explotación, mayor disponibilidad de espacio a bordo para el tratamiento y almacenamiento previo de los productos capturados... Parecía que con estos objetivos la industria pesquera había cubierto su marca máxima, había agotado las posibilidades de su perfeccionamiento.

## Hacia una síntesis industrial

AL mismo tiempo que la flota experimentaba las transformaciones que sumariamente acabamos de inventariar, la ciencia aplicada a la conservación de alimentos vino a establecer las bases de otros progresos. Nos referimos no sólo al método de Appert, que permite prolongar indefinidamente la duración de los alimentos orgánicos en envases herméticos, sino a las técnicas de refrigeración, desde la aplicación directa del hielo a la congelación en sus diversas modalidades.

En la combinación de unos y otros avances, está la clave de la actual expansión pesquera y de la evolución futura de esta caudalosa rama industrial. Como se ha recordado ya en esta revista, «basta con dirigir una mirada a las tendencias que hoy sigue la construcción naval—ha escrito días pasados Mr. Hardy, en el «Lloyd's List», de Londres—, para darse cuenta de que la pesca, aún practicada por grupos locales con raras conexiones entre ellos, está a punto de convertirse en una industria mundial».

Hasta ahora se ha practicado desde bases fijas, establecidas en tierra, donde asimismo se emplazan las industrias secundarias: conservación, congelación, obtención de subproductos, etc. Si se exceptúan procesos elementales

como el salado a bordo, y en algunos casos, la extracción de aceites de hígados, los buques carecían de capacidad y de utillaje para más complicadas operaciones, de las que suelen integrar el tratamiento ulterior de las especies captadas.

La síntesis pretende realizarse con el buque-fábrica. Representa la relativa liberación de la economía del buque, respecto a los servicios de tierra, permitiendo dar a los productos icticos su definitiva elaboración, en el propio lugar donde aquéllos se obtienen. Cuando se repara en la creciente necesidad de operar sobre caladeros distantes, por causas demasiado conocidas para que insista-

HA LLEGADO EL MOMENTO...

## EL AGIO NEGRO

Sobre todas las cosas o problemas que agobian a mente del armador atormentado, hay uno de excepcional actualidad y gravedad: el de los cables de acero. No sabemos cómo y por qué, no se avanza en el hallazgo de una solución equidistante—¿qué ya es conceder— entre la picaresca flotante y unos procedimientos comerciales con el mínimo de ética.

Lo actual no puede seguir. No porque, ¡nadie se asuste!, vayamos a lograr medidas administrativas eficientes. Nuestra fuerza—la de la Industria Pesquera—reducida, y a lo sumo, en este aspecto, lograremos, que alguna Junta Económica, central, regional o portuaria, acuerde cosas bastante razonables, que no se cumplirán, ¡naturalmente! Para evitar fricciones, por nuestra ruda dialéctica, diremos también, que los órganos rectores de la Federación Española de Armadores adoptarán acuerdos similares, que tampoco llegarán a buen fin.

El cable de acero, elemento vital para la pesca de arrastre, seguirá faltando oficialmente y abundando en manos de estraperlistas, almacenistas y demás «listas» tan archiconocidos, que nada descubrimos y a nadie perjudicamos con este nuevo grito de alarma y de dolor. Si el censor lo permite, diremos que esto de los cables de acero para la pesca, es una vergüenza, casi un delito nacional, porque se trata de un elemento básico, fundamental, cuya carestía, está influyendo en el volumen de la producción pesquera. Nos hemos desviado, llevados de nuestro viejo y conocido énfasis.

Queríamos decir que las cosas—lo que comentamos—no pueden seguir así, porque la industria no podrá pagar mucho tiempo más, los precios de este material. Esto se va, atacado por todos los flancos, aban-

# BUQUE-FABRICA

RO

ómos en su recuento, se comprenderá el conjunto de venta-  
das que el buque-fábrica reporta sobre todos los sistemas  
hasta ahora utilizados.

## países precursores

A era del buque-fábrica se está iniciando aún. Los paí-  
ses que la han abierto—Inglaterra, Estados Unidos,  
Noruega...—, comenzaron sus experiencias aprovechando  
las descartadas de otros más exigentes servicios. Se

## DE LOS CABLES

lanada la pesca de muchos responsables. Se toma esto  
broma. La pesca «no huele bien», es poco elegante y  
más bonito, hablar de operaciones A, B o X, con el  
Pakistán, que dotar de elementos básicos, a precios  
razonables, a la flota española. Por si fuera poco, el  
abandono y la indecisión de algunos que tienen el de-  
ber de ayudar a la industria pesquera; soporta ésta,  
la inconcebible y absurda tiranía de órganos—organi-  
dos—nacidos al calor del justo entusiasmo renovador  
del Movimiento. Entes más o menos jurídicos, que nos  
dan la puntilla con gravámenes insoportables e injus-  
tos. Cada armador español y cada pescador, soporta  
un recargo del 6 por ciento, como mínimo sobre cuanto  
necesita para pescar. Cada metro de cable, cada kilo  
de red de algodón o de raba, son artificialmente enca-  
ricados por una práctica de falsos conceptos cooperati-  
vos, que nadie ha pedido, y que muy pocos desean sos-  
tener. Pongamos orden en la economía pesquera, que  
todo afecta a la existencia de empresas, y a la vida de  
los trabajadores.

Frente a la actitud de los fabricantes e intermedia-  
rios de y en la venta de cables de acero, frente a los  
logans «a lo ruso» que nos hablan en las portadas de  
las revistas de que «en la cooperación el hombre va  
insensiblemente haciéndose copropietario de los bie-  
nes...» ¿qué hombres? y «la figura moral del «socio»,  
es el más importante de los valores...», pedimos: Con-  
trol—justo y generoso—para los fabricantes de cables  
distribución gratuita de los pertrechos de bajura y  
tura. El momento ha llegado y el gato... puede tener  
un cascabel.

ANGEL FERNANDEZ

está en el período de conversión en orden a las unidades  
navales, pero existen notorios indicios de que la etapa de  
nuevas construcciones especializadas está a punto de co-  
menzar.

Como era lógico, las naciones con industria ballenera  
desarrollada, descubrieron antes que las demás el alicien-  
te económico y la posibilidad técnica, de industrializar a  
bordo los productos más delicados de la mar. Hasta aho-  
ra la Gran Bretaña, con su «Africa Queen», ha dado el  
paso más audaz. Este buque trabaja en la costa occiden-  
tal del continente que le da nombre, dedicado especial-  
mente a tratar escualos, escómbridos y crustáceos. Está  
habilitado con cámaras de congelación rápida, y equipado  
de maquinaria para extraer aceite de tiburón, fabricación  
de filetes congelados, de harinas y guanos, conservas de  
langostas y atún, etc., aparte de taller mecánico, repara-  
ción de aparejos y otros servicios complementarios.

Además de este buque-factoria, para el que se aprove-  
chó una vieja corbeta, los ingleses disponen del «Fair-  
free», en el que fué transformado un draga-minas. Los  
norteamericanos están realizando análogas transforma-  
ciones con buques utilizados durante la guerra para trans-  
porte y desembarcos de tropas. De esta procedencia es el  
«Clupea», armado por una compañía noruega, que lo ha  
dedicado al arenque, con capacidad para transportar 2.000  
toneladas de harina de pescado y 3.000 de aceite. Parece  
que piensa dedicarlo, en una campaña próxima, a la sar-  
dina en aguas de Mauritania.

Los japoneses se han incorporado con excepcional im-  
petu a la nueva tendencia. Poco antes de cesar el gene-  
ral MacArthur en el mando del Cuartel General america-  
no en aquel país, autorizó a la compañía Taygo Gyogo,  
para construir un buque-fábrica de 17.000 toneladas, que  
se destinará a producir conservas de crustáceos, princi-  
palmente.

## Desde nuestro ángulo

No es necesario destacar el interés con que, desde el  
ángulo económico de Galicia, hemos de seguir esta  
evolución de la gran industria pesquera mundial. El bu-  
que-fábrica, sólo o con flotilla auxiliar, no desplazará se-  
guramente a los actuales arrastreros en una veintena de  
años, como en el artículo antes citado observa también  
Mr. Hardy. No obstante, representa una síntesis de los  
avances de la ciencia y de la técnica aplicados a la pro-  
ducción de alimentos icticos, en ciclo completo, con facto-  
res demasiado poderosos para dudar de su éxito.

Pronto se advierte, que la nueva modalidad sólo es  
abordable mediante la movilización de un capital de pri-  
mer establecimiento muy elevado. Para un país como el  
nuestro, que valoriza en extremo el esfuerzo industrial  
aislado, y con notoria frialdad para las empresas que exi-  
gen la aglutinación del ahorro disperso y poco menos que  
improductivo, la posibilidad de acometer explotaciones de  
tanto alcance, parece bastante lejana.

Nos acercaremos a ella, como tratan de hacer los de-  
más países pesqueros de Europa, principalmente Fran-  
cia, preparándole un clima propicio si las experiencias en  
marcha confirman el resultado que se espera. Aunque este  
incentivo puede ser poderoso, las exigencias del empeño  
son de un volumen desacomodado en un país donde la  
evolución pesquera, ha revestido las características que  
aún asume en el nuestro, en orden a la formación de las  
empresas.