

LA FLOTA ESPAÑOLA EN LOS BANCOS DE TERRANOVA

POR MAREIRO

La flota española lleva más de cincuenta años pescando en los bancos de Terranova. La aventura fue iniciada por el «Melitón D. Domínguez», armado por los hermanos Domínguez Macaya, nacidos en el «hinterland» pesquero de Vigo: Panxón.

Aquel pionero de la pesquería trasoceánica realizó varias expediciones, descargando el bacalao verde, para su salazón y secado definitivos, en el puerto arosano de Palmeira. De cualquier modo, para la consolidación de esta especialidad de gran altura, los tiempos aún no eran llegados, en 1925.

La valentía de aquel ejemplo pudo determinar la fundación de PYSBE, en Pasajes de San Juan, bajo el patrocinio del Rey Alfonso XIII. Dos o tres años después, a base de técnicos y parcialmente mano de obra franceses, se hicieron a la mar los primeros grandes «trawlers» de aquella compañía, «Hispania», «Euskalerría», etcétera.

LA GALLINA DE LOS HUEVOS DE ORO

Aquel fue uno de los momentos estelares que han podido cambiar la dimensión, estructura y poderío de nuestro puerto pesquero. Las mejores parejas de toda España, comenzando por las de Palmeiras, comenzaron a concentrarse en Vigo, como puerto mejor ubicado, para intentar la aventura del bacalao en Terranova.

Tal fenómeno de atracción no se habría malogrado, como poco después se malogró para Vigo, si aquí hubiera encontrado un clima oficial propicio. No fue así. El Ayuntamiento se obstinó en someter las descargas de bacalao, a pesar de no entrar en la Lonja al arbitrio del 2,50% del precio en primera venta. La respuesta fue la huida de las parejas bacaladeras irlandesas para sus puertos de base, aún teniendo que soportar mayores costos de transferencia. Así se mató en Vigo la gallina de los huevos de oro.

El episodio tuvo solamente trascendencia local. Las parejas bacaladeras siguieron aumentando en número y potencia y capacidad, hasta constituir al cabo de algunos años la flota más numerosa que frecuentaba desde Europa los Grandes Bancos, así como los mares de Labrador y Groenlandia. Tres compañías de «trawlers» y la ya citada Pysbe, y las de Copiba (Vigo) y Pbsa (La Coruña) completaban el equipo español de captura del gran gádido.

CAUSAS GENERADORAS DE LA CRISIS

Merced a este valeroso esfuerzo industrial, España, que hasta la mitad de los años veinte importaba anualmente más de 60.000 Tons. de bacalao de Islandia,

Las campañas de la flota pasaitarra se desplegaron más insistentemente hacia el Norte, el Mar de Barentz y Noruega, que hacia el Noroeste. Hubo que esperar a la «genialidad» de la gerencia de «Alvamar, S. A.», desempeñada por un intelectual de cuerpo entero como es José Miguel de Azaola, para que se introdujera un giro copernicano en el sistema pesquero español.

«Alvamar, S. A.» construyera en «Hijos de J. Barreras» de Vigo, la pareja «Rande», «Rodeira». Y su gerente, en lugar de seguir el camino trillado hacia el Grand Sole, entonces el más productivo para el arte de tracción bilateral, contra todos pronósticos la envió al Gran Banco de Terranova. Antes de 90 días había regresado con los dos barcos abarrotados. Distribuyeron su preciada mercancía entre almacenes de salazón improvisados en Vigo.

Noruega, Dinamarca, etc., pudo cegar casi totalmente esta fuente de endeudamiento exterior. El crédito naval, barato y técnicamente incontrolado hasta 1961, favoreció el crecimiento de la flota de Terranova, pero no su modernización.

Este imperdonable defecto de la acción estatal, ha consentido que el modelo de explotación se mantuviera cuando ya estaba anticuado. Al generalizarse la congelación a bordo, desde 1961 en adelante, dejó de tener sentido que nuestros barcos saladores tuvieran que arrojar a la mar un elevado porcentaje de sus caladas, por tratarse de especies impropias para aquella modalidad de conservación, aunque mediante la congelación a bordo podrían encontrar mercado remuneratorio.

Semejante anacronismo tecnológico no previsto a tiempo, y la orientación notoriamente proamericana que ha dominado en la ICNAF, en los últimos años, han sido la causa de la decadencia en que se encuentra el subsector del bacalao dentro del sistema pesquero español.

LA CURVA DEL DESCENSO

Para medir la incidencia del fenómeno económico a que nos estamos refiriendo, hay que recurrir a las cifras que publica la Comisión Internacional de las Pesquerías del Atlántico Noroeste (ICNAF). Acabamos de recibir el volumen 25 de su «Statistical Bulletin», editado en 1977, pero que compila datos de la producción hasta 1975. Es bien sabido que en 1976 las cosas han ido a peor para nuestra bandera en aquellos mares.

La tabla con que se abre tal publicación, comprende la captura de bacalao y afines, en el área de la ICNAF, durante

quince años. Arrancan, por tanto, desde un momento de plenitud del esfuerzo industrial español en Terranova. He aquí cómo se desarrolló la curva del volumen anual de capturas para nuestra flota.

	Pescado entero	
1961	208.000	Tons.
1962	206.000	»
1963	225.000	»
1964	230.000	»
1965	234.000	»
1966	241.000	»
1967	240.000	»
1968	391.000	»
1969	294.000	»
1970	276.000	»
1971	269.000	»
1972	238.000	»
1973	181.000	»
1974	184.000	»
1975	122.000	»

Los pesos se refieren a pescado redondo, seco y entero, tal como sale del agua.

En 1968 se alcanza el apogeo de la curva creciente, comenzando a descender después, hasta la tercera parte del volumen correspondiente al año de mayor incremento.

CIFRAS PARA COMPARAR

El mismo año en que la producción de bacalao, en el área nordoccidental, se reducía para España a 122.000 Tons., por encima de tan deprimida tasa se situaban, con las cantidades que se indican, los siguientes países:

URSS	1.167.000	Tons.
USA	990.000	»
Canadá	848.000	»
Polonia	188.000	»

La caída de la producción de bacalao del área nordoccidental aún es más aguda en Portugal que en España. La flota del país hermano había llegado a capturar en 1967 hasta 237.000 Tons. de bacalao fresco. En 1974 ha bajado a 145.000 y en 1975 a sólo 100.000 Tons.

Por lo que a Francia atañe, el proceso parece más complicado. En 1978 había llegado a capturar en el área 176.000 toneladas. Después bajó a 113.000 en 1969, a 73.000 al año siguiente, hasta situarse en los posteriores en torno a las 40.000 toneladas escasamente.

El descenso resulta menos agudo, pero también pronunciado, respecto a Alemania Occidental. Desde las 281.000 Tons. que alcanzó en 1968 cayó a 83.000 en 1974 y a 80.000 en el 1975.

¿HAY BULA PARA LA URSS?

Los datos que acabamos de exponer son reveladores. De tendencias, pero también de enigmas. Nos explicamos que Canadá y los Estados Unidos, al fin privilegiados ribereños, mantengan sus posiciones en el nivel de capturas, pero no otros países.

En primer término la URSS. Si bien en 1973 llegó a extraer 1.357.000 Tons. de bacalao y afines en el área de la ICNAF como es posible que aparezca en la estadística con 1.167.000 Tons. en 1975, si se le ha aplicado la misma norma de reducción de capturas que a España o a Portugal?

La cuestión queda planteada. Merece que se le conceda atención, especialmente en los países que resultan víctimas de excesiva drasticidad en la política de la ICNAF, cuya falta de objetividad y sentido de la justicia distributiva parece confirmada por las cifras.

IRLANDA Y FRANCIA ENTRARAN EN COLISION POR LAS CINCUENTA MILLAS

Irlanda venía amenazando con ampliar las aguas reservadas al usufructo exclusivo de su flota a 50 millas, aun en relación a los países comunitarios. Más o menos explícitamente, la Gran Bretaña compartía tal pretensión.

El 5 de abril se ha celebrado una nueva reunión en Luxemburgo de los Ministros de Negocios Extranjeros de la C.E.E. De ella no salió solamente el ukase de reducir a 124 el número de buques españoles autorizados a pescar en la zona, durante el segundo trimestre del año. El Ministro irlandés anunció que, a partir del 10 de abril, dentro de la zona de las 50 millas, quedaba prohibida la pesca a las unidades mayores de 30 m. de eslora y de 1.100 HP. de potencia.

La primera reacción en contra se ha manifestado por otro miembro de

la C.E.E. Nos referimos a Francia, de la cual trabajan en la zona ahora segregada la mayoría de los grandes arrastreros modernos: 20 de La Rochelle, 12 de Boulogne-sur-mer y 76 de Bretaña, entre los que figuran 34 de Lorient, 18 de Concarneau, 12 de Daurnenez y otros tantos de Etel.

Se sospecha que Escocia, si la medida prospera, tomará por su cuenta, una decisión análoga. Ponerá ante el cual los franceses se preguntan: ¿Qué debemos hacer con nuestros buques? ¿Dónde están las esperanzas que había hecho nacer el Tratado de Roma?

En fin, tengamos fe de que las aguas vuelvan a su cauce, con el esfuerzo de todos en favor de soluciones razonables.



FABRICACION DE REDES SINTETICAS PARA LA PESCA DE ARRASTRE DE GRAN ALTURA

Lo Cerca (Carretera Catral-Alicante)
Apto. 45 - Tlfs. Fábrica 310408-310354, Partc. 310385

CALLOSA DE SEGURA

(Alicante - España)



REDES SALINAS S. L.