

Medio siglo de evolución del sector español de las pesquerías



POR
VALENTÍN PAZ-ANDRADE

(Apunte de M. Riego)

Los anales de medio siglo, referidos a una rama básica de la producción de alimentos, ofrecen campo holgado para la investigación económica. No solo para la meramente especulativa. También en relación a aquella que pueda conducir a resultados útiles, para la marcha futura del sector. Especialmente con el fin de balizar tendencias, detectar movimientos internos y proyecciones externas.

Muchos más en este caso. O sea cuando se trata de una rama tan dinámica como la pesca marítima. No solo a causa de su movilidad espacial. También por hallarse constantemente sujeta al cambio tecnológico en los equipos —tanto de captura como de conservación—, el consecutivo ensanchamiento de las áreas de pesca y la gama de las especies trabajadas, la fluctuación y tendencia del mercado, la vulnerabilidad de la estructura de precios internos a la presión de las importaciones, etc.

Bajo este prisma, las cinco décadas transcurridas desde 1927 a 1977, constituyen un período de acelerada transición. La profundidad de las mutaciones estructurales, que a lo largo de medio siglo ha experimentado el sector pesquero español, resultó insospechable. Sin paralelo en otras fuentes de la oferta alimenticia, como la ganadería —incluso la avicultura racionalizada— o la agricultura propiamente tal.

Seguir la línea de tal proceso de desarrollo sectorial, nos parece un empeño bastante tentador, aunque por su complejidad, arriesgado. Vamos a intentarlo, sin pretensiones de exhaustividad, ni en orden al inventario de las mutaciones, ni en cuanto al radio e intensidad de sus efectos impulsores. Estos, en fin de cuentas, son los que configuran el nivel alcanzado, a escala mundial, por la producción española de las pesquerías.

1927. APERTURA DEL MAR CELTICO

De cuantas líneas pudieran seleccionarse para ordenar la materia, parece que a una debe reconocérsele prioridad. Hace 50 años ¿qué peso tenía la aportación de bio-alimentos marinos en la despensa española? En 1927 el Anuario Estadístico de la FAO no se publicaba. Sus primeras ediciones recogen cifras de 1938, año en el que se atribuye a España una cosecha de 408,5 mil toneladas capturadas, equivalentes a 387,8 desembarcadas.

Partiendo de esta cifra, podría estimarse la correspondiente a 1927, en unas 350.000 toneladas capturadas y sobre 315.000 desembarcadas. La diferencia entre ambos conceptos, como es sabido, se justifica al deducir el desecho de la evisceración a bordo y la selección expulsiva de ejemplares sin interés comercial, por su micro-talla o por su infra-clase.

Para realizar la estimación ha de tenerse en cuenta que 1927, en la historia de nuestra pesca industrial,

no ha sido un año cualquiera. A primeros de Abril la pareja «Los Chimbos», de Gijón, realizaba la primera marea en Grande Sole y Petite Sole, para regresar con las neveras selladas, repletas de merluza y peces planos principalmente. Aquél hallazgo introdujo un giro copernicano en el sistema español de producción de pescado blanco. Principalmente los puertos de Bilbao —entonces pesquera-mente mucho más importante que hoy—, Pasajes, La Coruña, Vigo y Marín, lanzaron sus flotas hacia el Eldorado ictiológico que hasta 1977 sigue suministrando los más valiosos manjares de la despensa española.

La expansión hacia el Mar Céltico, en 1927, del radio de la flota española, representa el segundo movimiento de la misma clase digno de ser registrado. El primero se había orientado hacia Marruecos y el Banco Canario-Sahariano. De entrada utilizando a Algeciras y Málaga como base. Después a Cádiz y Huelva. Finalmente, a Las Palmas de Gran Canaria, con ulterior metástasis a Santa Cruz de Tenerife. En todos los brotes de la expansión meridional del sector, la iniciativa ha partido de Galicia. No ha tardado

en consolidarse, salvo en el primero de los puertos que acaban de citarse.

CREDITO FACIL

MODELOS ANTICUADOS

La incorporación de la constelación céltica de bancos de pesca, al área de la explotación española, tuvo efectos inmediatos en la estructura del equipo. No para mejorar ostensiblemente el modelo tradicional del buque. Si para aumentar en discreta medida su capacidad, y más tarde propiciar el cambio en el tipo de propulsión, obtenida primeramente del carbón y después de carburantes líquidos. Este proceso que pudo haberse operado a partir de 1927, —una vez consolidado el Monopolio de Petróleos en España—, fue resistido durante años, y dando preferencia a la adopción de quemadores de fuel-oil, en lugar de otorgarlo decididamente al motor diesel alimentado con gas-oil. Ha faltado el incentivo oficial, insuficiente para acelerar una mutación tecnológica tan ventajosa en el orden económico. Se desaprovecharon así las ventajas operacionales del carburante líquido, adquirido sin límite y a precio módico.

Cuando la transformación del sistema propulsor estaba en marcha, sobrevino la Guerra Civil Española. Aun no habían transcurrido 10 años desde que la perspectiva de la explotación, se enriqueciera con el acceso a los caladeros del Mar Céltico. Las mejores unidades de arrastre —parejas y bous— fueron requisadas por el Ejército para servicios auxiliares. Algunas se refugiaron en puertos franceses. Pudieron ser recuperadas al cesar las hostilidades.

El nivel de producción —por consecuencia de la requisa y la interrupción de la actividad de los astilleros, en la ejecución de nuevas unidades— decayera sensiblemente. En la política de reconstrucción que se desarrolló como programa de la post-guerra, hubo necesidad de incluir a la flota de pesca, diezmada y envejecida durante el trienio bélico.

Desde 1941 a 1961 el sector fue ayudado financieramente por la primera Ley de Crédito Naval. Préstamos al 2% de interés y veinte años de amortización, sin exigir garantías técnicas en orden al empleo de la inversión. El resultado de tal experiencia fue, en conjunto, poco brillante, a consecuencia de haber recargado la flota con exceso de buques de modelo obsoleto: casco de madera, propulsión a fuel-oil adaptada a los equipos de máquina y caldera, etc. Buques, en consecuencia, de corto radio operativo, condenados a insistir hasta la exahustividad en los caladeros tradicionales.

LA EXPASION

HACIA TERRANOVA

La tónica que acaba de reflejarse fue la que ha dominado durante los años cuarenta. Incluso en su segunda mitad, cuando ya las innovaciones tecnológicas introducidas por la Segunda Guerra Mundial, comenzaran a incorporarse a las flotas de pesca del Reino Unido y la República Federal Alemana, principalmente. Sin embargo, en el lustro final de la década, comenzó a generalizarse la construcción de parejas con casco de acero y propulsión diesel o semi-diesel. El hielo triturado y la sal, aun habían de continuar durante muchos años como elementos de conservación del pescado a bordo.

En el año final de aquel decenio se ha registrado otro avance espectacular: el acceso de las parejas a los bancos de Terranova, para la captura y salazón a bordo del bacalao. Como es sabido, aquella aventura, llamada a perdurar, fue iniciada con audacia desde Vigo por la pareja «Rande» «Rodeira».

Los efectos impulsores de la hazaña no tardarían en registrarse. Primero como una nueva oleada de construcción de parejas, de mayor capacidad y potencia, con mejora de la habitabilidad a bordo, pero sin cambio en el sistema de conservación del pescado en bodega, clave del avance a mayor radio de acción. Se siguió utilizando la sal, como en tiempo de los pioneros lusitanos y vascos.

Esta ola de expansión ha culminado a lo largo de la década de los cincuenta. Pudo sostenerse en coexistencia

con las tres grandes compañías de «trawlers» bacaladeros. La primera —Pysbe— fundada en Pasajes, en el segundo lustro de los años veinte. La segunda —Copiba— en Vigo en el segundo de los treinta. Y la tercera —Pebsa— en La Coruña, años más tarde. Solo la última sobrevive, adaptada a la modernización tecnológica en los equipos de captura. El retardo en aceptar tal evolución fue sin duda la causa que determinó la extinción inesperada de las otras dos grandes empresas bacaladeras.

España, en los años de plenitud del subsector, había conquistado uno de los primeros lugares del mundo, como potencia productora de bacalao y afines. El decrecimiento de la flota no ha sido la única causa del descenso de la oferta, descargada a un nivel mucho más bajo. Mayor efecto depresivo, y desalentador para la acometividad empresarial, ha de atribuirse a la fijación y creciente restricción de cupos de pesca en las sub-áreas nord-occidentales del Atlántico, bajo la jurisdicción de la ICNAF, así como a las limitaciones impuestas por Noruega en los fondos euro-nórdicos.

LA CONGELACION

A BORDO

Las 405,5 miles de toneladas que la estadística internacional atribuye a España, como capturadas por su flota en 1938, no llegarían a duplicarse hasta veinte años después. En 1958 por el mismo concepto se nos asignan 844,9 miles de toneladas, fijándose en 760,3 el monto de los desembarcos.

El ritmo de crecimiento ha sido, durante la época del crédito fácil y generoso, relativamente flojo. Terminó en 1960, año al que corresponde un total de 968,8 toneladas capturadas y 849,3 descargadas.

También en 1960 se funda la primera empresa armadora de buques congeladores para la totalidad de la carga. He aquí el cambio estructural que había de determinar la etapa realmente ambiciosa del crecimiento pesquero español, al ritmo más acelerado. Aquél fue el milagro industrial provocado por Pescanova, S. A. desde Vigo.

Los efectos impulsores desencadenados por la adopción plena de la congelación rápida a bordo, se acusaron en varias direcciones. Principalmente en la estructura de los equipos de captura y en la duración de las campañas, con independencia de la servidumbre que imponían el hielo y la sal, para la conservación del pescado en bodega. La liberación que supone el nuevo procedimiento, permitió asimismo el acceso a pesquerías ultra-distantes. Principalmente, la penetración en el hemisferio Sur, rico de caladeros semivirgenes, tanto en la orilla Occidental como en la Oriental del Atlántico. La fecha del 8 de diciembre de 1961 en que arribó el «Lemos» a los muelles de Chapelá y la del 30 en que lo hizo el «Andrade», adquirieron rango histórico. El primero procedía de la meseta patagónica y el segundo de mares sud-africanos.

Las ulteriores expansiones de la geografía activa, donde opera la flota pesquera española, se orientaron hacia el Mar de Boston, frente a la costa norteamericana y hacia Madagascar, frente al litoral de Mozambique, en el Índico. Por el lado occidental, algunos grandes atuneros vascos, a través del Canal de Panamá, vienen operando en el Pacífico central. Hasta el momento que cierra el campo de la presente recapitulación, el sistema pesquero español no ha llegado a mayor radio en su órbita operativa. El alcanzado, solo por dos macropotencias mundiales —Japón y la URSS— ha sido superado.

PREDOMINIO DE LA PRODUCCION

MAS VALORIZADA

Durante el medio siglo, otro rasgo importante se ha desarrollado en la estructura de la oferta, que el sector aporta a la despensa española. En 1927, la gama de especies desembarcadas venía, como en épocas remotas, dominada por la sardina, el bocarte, el jurel, la caballa, el espadín... Calidades mas selectas de productos bióticos de la mar, como la merluza, la gamba, el calamar... tenían una presencia relativamente reducida, en las descargas. Al menos si se las compara con el nivel que era susceptible de alcanzarse.

Esta evolución hacia la diversificación y enriquecimiento de la oferta, se fue acelerando en años posteriores. Desde hace ya bastantes, notoriamente desde la arrancada hacia la congelación rápida, España conquistó altas posiciones en orden a la calidad de la oferta. Durante muchos años y hasta los más recientes, el bacalao podría invocarse como ejemplo. Ahora habría que colocar en el ápice al langostino, cuyo nivel de capturas ha adquirido un espectacular crecimiento.

También es de señalar la misma tendencia en el subsector de los cefalópodos, especialmente calamar, pulpo, pota... Contrariamente a lo que era tendencia tradicional, el aumento sobrenado en el volumen de capturas, no se ha traducido en descenso de los precios al mayoreo. Nuevas fuentes de demanda, singularmente para exportación, han desencadenado efectos revalorizadores, que en buena parte han neutralizado la escalada de los costos de explotación.

Incluso después de la agudización repentina y desorbitada, que experimentaron en las postrimerías de 1973, a consecuencia de la vertical subida en las cotizaciones de carburante y lubricantes. Interesante tendencia del mercado que evidencia una sensible progresión en las preferencias del consumidor hacia los alimentos marinos. Sin embargo, en la explicación del fenómeno entra también, como factor coadyuvante, la realidad de que el encarecimiento sea mucho mayor en los alimentos cárnicos.

Otros factores que inciden en la expansión de la demanda, resultan menos específicos. Nos referimos al incremento del número de bocas a alimentar —crecimiento de población— y al aumento del nivel de vida. Uno y otro han operado aceleradamente en la distorsión de los precios, singularmente en los del detall. Los de mayoreo han mantenido un ritmo discreto de progresión, especialmente si los referimos al pescado blanco congelado.

LA AMPUTACION DEL ESPACIO MARITIMO

Al cerrar éste acelerado análisis del medio siglo, resulta inevitable referirse a un problema abrumador para el presente y futuro del sector. Cuando el período arrancó, y durante mas de un decenio, los de la mar eran bienes libres. Solo la faja adyacente de tres millas quedaba bajo la jurisdicción del país ribereño, sustraída al acceso de las flotas de cualquier país.

Entre las macro-secuelas de la Segunda Guerra Mundial, tal vez ninguna tan perturbadora como la que se viene registrando en la apropiación del espacio marítimo. Primero, al final de los años 40 por la confabulación trilateral de Perú, Ecuador y Chile, dando a su mar territorial una anchura de 200 millas. Después, al mediar los años 70, por allanamiento de la mayoría de los demás países, a la adopción menos radical del mismo módulo. Conceptuando tal extensión, superpuesta al mar territorial, como zona económica, con derechos exclusivos para el ribereño al usufructo de los recursos, minerales o bióticos, y permitiendo el acceso de las flotas de otros países, tan solo mediante tasas y cupos.

El impacto de semejante mutación en el cuadro jurídico-espacial de las pesquerías, ha alcanzado de lleno al sistema pesquero español. Lo ha convertido en pocos años en víctima propiciatoria de las revanchas del tercer mundo, contra las macro-potencias colonizadoras. Primero imponiendo aumentos desorbitados a los crudos de importación. Después restringiendo el libre acceso de la flota de pesca a los caladeros en que tradicionalmente, al amparo de un consenso internacional, ha venido operando pacíficamente año tras año. Con la agravante de que la intransigencia del tercer mundo en la materia, haya sido adoptada, con pocas atenuaciones, por las potencias y super-potencias del primero.

Todo ello sin respeto al estado de derecho que parecía milenariamente consolidado, ni a la libertad elemental del hombre de luchar contra el hambre.



VENDEDORES-EXPORTADORES PESCADO FRESCO
 EXPORTADORES PESCADO CONGELADO
 ARMADORES BUQUES DE PESCA
 INSTALACION FRIGORIFICA EN MOS (Porriño)



Teléfonos

}	Particular	22 14 41
		21 47 76
	Almacén	23 32 51
	Oficina	23 25 72
		29 00 12
		29 00 16

Telegramas: TROULO-Vigo

Dirección Postal: Avda. Beiramar, 41-43

Apartado 1.001

VIGO