

LA PREFERENCIA DEL ESTE POR EL NAVIO-FABRICA

por MAREIRO

EN setiembre de 1965 cumple su primer año de actividad el pionero de los buques-factoría de la flota española. Antes de fin de año será puesto en explotación, por distinta empresa, el segundo. Al mismo tiempo, el Estado abre una línea especial de crédito duro para buques pesqueros de gran autonomía.

Los rasgos de la situación que acabamos de recoger, confieren actualidad al problema de la rentabilidad de los navíos-madre. Cuestión que ya tiene sus años, y cuya proyección afecta a toda la economía pesquera occidental. Aunque España, por impulso directamente empresarial, haya iniciado el camino de la gran empresa de pesca a larga distancia, eliminando en lo posible los tiempos muertos que en el sistema tradicional se consumen en la transferencia de la carga a tierra, dentro del país y en el resto de Europa, se mantienen reservas en torno al futuro de tales explotaciones.

Conviene, en consecuencia, dedicar alguna atención al asunto.

Precursores del buque-madre

Recientemente un periódico francés dedicado a la información marítima, recordaba que la noción del buque-madre no es nueva en la pesca. Añade que después de una docena de años ha encontrado largo desarrollo principalmente en el Japón. Lo que comenzó allí como expediciones salmoneras al Pacífico setentrional y de pesca del "king crab" en el Mar de Bering, se ha generalizado en el dominio de las otras grandes pescas: la de túnidos y la de peces de fondo.

Los primeros imitadores del Japón fueron los rusos. Otros países del bloque del Este, principalmente Polonia, siguieron la misma línea.

"¿Por qué los países del Este —pregunta "Le Marin"—, han adoptado esta fórmula, en lugar de contentarse, como la Gran Bretaña, Alemania, Francia, España, Italia, Grecia... con el arrastrero de pesca a larga distancia y capacidad limitada?"

Sin duda, por una cuestión de rentabilidad. Aún siendo el Estado en los países comunistas el llamado a ganar o a perder en la explotación, el hecho de que los japoneses fueran los introductores y más eficaces propagadores del mismo modelo de explotación, debía descartar razonablemente las dudas sobre su rentabilidad.

La U.R.S.S. y el Japón

La evolución de las grandes flotas del Este hacia el buque-madre se halla aún en fase de creciente desarrollo. La URSS

viene imprimiendo a la construcción de equipos de esta clase un ritmo y una dimensión desorbitados. Mientras los demás países fabrican escalonadamente uno o dos navíos-factoría, con flotilla auxiliar o autoarrastreros, los rusos construyen series múltiples.

De 24 fue la primera. Salió de los astilleros de Copenhague y Kiel. Se trata de la serie **Puskin** de rampa por popa, contemporánea del primer **Fairtry** británico. Después el número de buques-fábrica de la URSS siguió aumentando, pero recientemente volvió a impulsarse el proceso de desarrollo, de este tipo de flota.

El número de julio de "Commercial Fisheries Review" da cuenta de la entrega por el Japón de dos grandes unidades a Sudoimport, de Moscow. Fueron construidas en astilleros de Yokoama y tienen las siguientes dimensiones y características:

Eslora entre p. p.	160	metros
Manga	24	"
Puntal	14,8	"
Motor propulsor	5.500	HP.
Velocidad de crucero ...	14	nudos
Tonelaje de r. b.	19.000	tons.
Capacidad de carga	10.000	"

Se trata de una serie de ocho unidades. La primera, "Spassk" fue entregada el 14 de enero de 1965. La segunda, "Slavjansk", el 22 de abril.

Llevaron un equipo moderno de congelación, conserva y salazón. También tienen instalada una planta reductora de harina de pescado y aceite de hígados. Durante las campañas del arenque se espera po-

der tratar hasta 350-40 tons. al día. Cuando se dediquen a pescado de fondo, la capacidad de tratamiento se calcula en 200-250 tons. cada 24 horas.

Espectacular avance moscovita

Las programaciones de Rusia en el campo de los buques-madre para la pesca aun llegan a más. Cinco unidades especiales para la pesca y conserva del atún se construyen también en el Japón para la flota soviética. El modelo es de 5.100 tons. y ya fueron entregadas tres, por lo menos. En enero último lo fue la denominada "Iakie Luchi", que como las otras lleva a bordo 6 pequeñas unidades pesqueras.

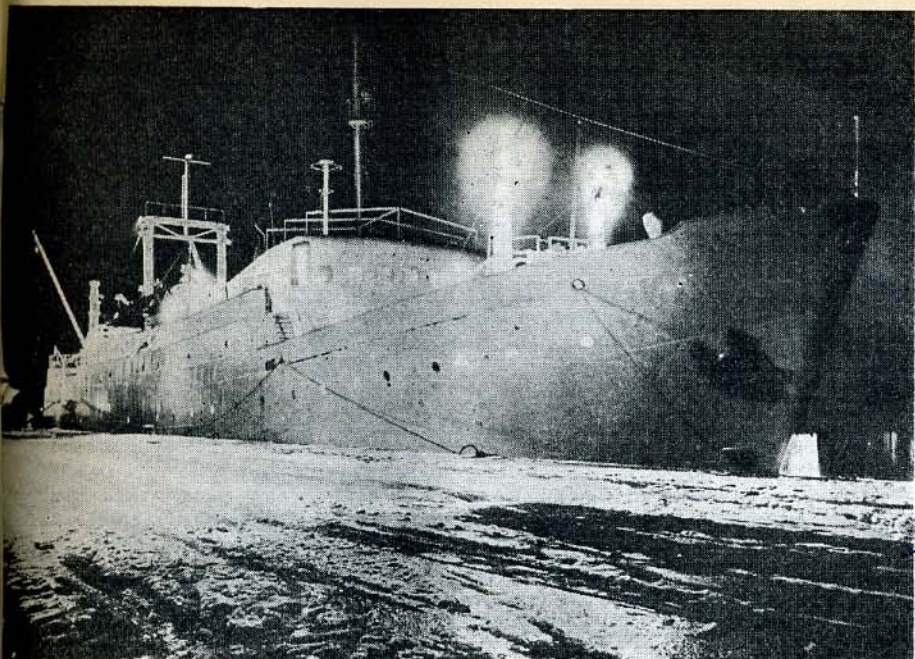
El último pedido importante cursado por la URSS a astilleros de otros países es el de la serie **Vostok**. Se trata de grandes buques-madres, con una eslora de 224 metros, cuyo tonelaje de registro bruto será de 43.000 tons. Llevarán a bordo unos 600 hombres cada unidad, dispuesta para congelar, salar, fabricar enlatados, harina, filetes, etc. La serie se destina a los mares tropicales del Pacífico, el Índico y el Atlántico.

Suponemos que para el abastecimiento de estas super-factorías, la URSS viene construyendo la serie **Tropiks**, de arrastreros congeladores de rampa por popa, para 2.600 tons. cada uno. Han sido encargados a los Astilleros del pueblo, de Stralsund, Alemania del Este, que ya en diciembre último había entregado el buque número 43 de la serie.

También en Copenhague viene fabricándose otra serie de buques de arrastre por popa congeladores, para los Soviets. Se trata de la serie **Skryplev**, cuya primera unidad fue lanzada en 1962. En 30 de marzo último se ha lanzado el "Zanoljarny" con eslora de 91 m., propulsión de 3.530 HP. y tonelaje de 2.600.

"¿Esta fórmula del buque-madre tiene probabilidades de ser adaptada un día por los otros países pesqueros tradicionales de Europa y América?", se pregunta el mismo semanario galo. Y añade, por su cuenta: "No parece que así suceda. Es una fórmula costosa y no está probado que resulte rentable en los países capitalistas".

Vuelve a olvidarse la experiencia del Japón e Inglaterra y también, las que en



Buque-factoría de la serie Puskin, con que inició la U.R.S.S. su evolución acelerada hacia este modelo de explotación.

otra escala ya se están realizando por Noruega y España.

Polonia sigue a la U.R.S.S.

Sin ser Polonia en la actualidad un país de economía capitalista, debemos considerar improbable que tuviera fuerzas suficientes para emprender el camino de la construcción de grandes buques-factoría, si no estuviera probado que su explotación racionalmente conducida proporciona altos rendimientos.

Primero convirtió en buque madre el antiguo carguero Wisconsin. Hoy tiene el nombre del más ilustre músico polonés: "Fryderyk Chopin". En 1952 ha construido el "Morska-Vola" de 3.338 toneladas, en 1954 el "Kaszuby", en 1959 el "Pulasky" de 7.083...

Todos estos navíos tienen su base en Gdynia y pertenecen a una empresa estatal. Cuando los lanzó se denominaba Dalmor y ahora se ha organizado como servicio especial de gestión, Szczecin, coordinador de las operaciones de pesca y de suministros a la flota.

Este organismo controla los resultados de la explotación. Según los datos que publica, mientras en 1954 la producción de barriles de arenque fue de 205.919, en 1964 fue de 517.817. Ciertamente también aumentó la flota dedicada al mismo recurso, pero tampoco los años de la costa del arenque resultaron todos buenos en el Mar del Norte, que es donde la flota polaca trabaja.

Se afirma que los navíos-madre actualmente en explotación han proporcionado un incremento suplementario de 12.000 toneladas por año a la producción de Po-

lonia. No parece demasiado, pero lo cierto es que alentada por tal experiencia aquella nación ha programado la cons-

trucción de tres buques-madre de 14.000 tons. cada uno de registro bruto, para servir de base a arrastreros tipo B. 20, que operan en el Atlántico Norte.

Se espera que, incorporando estos navíos pescadores al madre, mediante operaciones en flotilla, el incremento sobre el nivel actual de producción será de 15.000 tons. de pescado blanco al año.

Rentabilidad y disponibilidad de recursos

Los cálculos de rentabilidad de este modo elemental establecidos pueden variar fuertemente en la realidad. No parece entrar en ellos, en su verdadero alcance, el factor de la disponibilidad natural, la densidad de los "stocks" vivientes que han de ser objeto de captura.

Si las operaciones en flotilla se ejecutan sobre el Mar del Norte, cuyos caladeros están sujetos a una extracción intensiva constante, el rendimiento no puede ser el mismo que si se sitúan las flotas en la Patagonia, en Sud-Africa o al Sur de Australia. Ciertamente los costos de explotación también aumentan desorbitadamente en razón directa de la distancia, pero unos y otros factores, los positivos y los negativos, han de someterse a cálculo y a plan. Sin un cuidadoso control contable y técnico, ningún cálculo de rentabilidad ofrece garantías.

EL LIBRO DEL LENGUADO



Entre los personajes más distinguidos de la fauna marina, el lenguado ocupa el primer puesto. Es un pez de irreprochable silueta ovalada, permanentemente vestido de etiqueta. Al menos por el lado oculto a la radiación solar, sobre el cual vive acostado en la camada del bentos.

Los dos ojos en los ejemplares adultos aparecen colocados en la cara manchada. Uno nació allí. El otro sufrió una breve transmigración desde la cara impoluta, donde la simetría genética lo sitúa originariamente.

Pertenece el lenguado a una familia ilustre, la de los soleidos o pleuronectos. O sea, animales que nadan de lado, sobre la pleura. En la misma estirpe figura el rodaballo, de diseño más acentuadamente rómbico, aunque con menos nitidez cromática. Y se pudiera completar el grupo con la lista civil de los restantes peces planos.

Después de trazada esta breve referencia a nadie puede extrañar que el lenguado sea un pescado favorito en la mesa de los ingleses. No en vano el "lemon sole", como ellos lo denominan, es el "gentleman" del mar, capaz de mantener su incorruptible elegancia durante veinte o más años, a pesar de vivir sumidos en los bajos fondos.

Como era de esperar, la biografía del

lenguado acaba de publicarse en Londres. El libro se titula "The Lemon Sole", y pertenece a la colección de la Buckland Fundación. Su autor es un profesor escocés, Mr. Bennet B. Rae (1).

Ya sabemos que lo de biografía es un decir. En el libro lo que se hace es biología, pero bajo ángulos no exclusivamente científicos. Dentro de este rango de conocimientos entra sin duda la determinación de la edad, a través de las escamas, la distinción entre la fase pelágica o trashumante de las poblaciones juveniles y la sedentaria, el cálculo del período de madurez sexual de machos y hembras...

Problemas todos de interés económico, porque la madurez sexual es la que determina el asentamiento sobre el fondo, tras la migración desde las zonas costeras y soleadas. Gran número de peces planos, desde el lenguado al rapante, perecen antes de tiempo. O sea, antes de la huida determinada por la fase de plenitud vital.

¿Cuántos años tiene entonces el "lemon sole"? Parece que los machos son más precoces que las hembras. Los primeros tardan dos años en hacerse adultos. La segunda cuatro o cinco. Pero todos viven bastante, a juzgar por la cronología de las escamas investigadas. Viven, naturalmente, cuando los dejan.

(1) Fishing News (Books) Ltd, 110 Fleet Street, London, F. C., 4.