

El comercio exterior de la pesca española en 1985

■ MAREIRO.



No tardarán en publicarse, por la Dirección General de Aduanas, los datos del comercio exterior de la pesca, referentes al primer semestre de 1986. Se trata de un periodo especialmente interesante, por ser el primero de nuestra incorporación efectiva a la Comunidad Económica Europea.

Aunque no dispongamos de tal información puede anticiparse con certeza, sin esperar más tiempo, que no han de producirse grandes sorpresas cuando podamos encarar el tratamiento del tema con pleno conocimiento de causa. Lo cierto es —aunque la certidumbre sea por ahora base de impresión y no de cifra— que la incorporación del dúo ibérico al coro de los diez no ha producido el menor desafiñamiento. Y que las precauciones impuestas por los diez que serraban de arriba al articulado del Tratado de Adhesión... se pasaron de rosca.

Lo acontecido no tenía porque sorprender a nadie, si no fuese por los prejuicios y reservas injustificables con que se nos ha acogido. Si el asunto, especialmente por Francia, se hubiera encarado serenamente, sin oído a las voces sistemáticamente obstruccionistas que siempre se oyen en tales ocasiones, el Tratado de Adhesión hubiera sido menos injusto con España. Lo cual hubiera sido beneficioso para el Tratado mismo.

No ha ocurrido así, y no precisamente por culpa de nuestros negociadores, a los que siempre hemos reconocido su abnegación al actuar, y su servicio a los intereses que representaban en la larga pugna. Otra cosa es el acierto en todo caso y la fortuna objetiva en los puntos negociados.

* * *

La estadística de 1985 del comercio pesquero español acusa un modesto repunte de las exportaciones sobre las importaciones. Mientras las primeras han llegado a unos 53.000 millones de ptas. las segundas han alcanzado a 46.000 millones. La diferencia positiva de 7.000 millones no es como para echar las campanas al vuelo, dado el nivel potencial de captura de la flota de nuestro país, su dilatado radio de acción y el factor cualitativo que la distingue. Nos referimos a que la casi totalidad de los desembarcos se destinen a consumo humano, mientras una gran parte de los de Dinamarca, por ejemplo, se destinan a la reducción en subproductos: harina y aceites de pescado.

La descomposición por partidas de las exportaciones ofrece el siguiente desglose:

	<u>Tons.</u>
Pulpo, choco, etc.	42.000
Túridos	30.000
Bacalao	22.000
Mejillones	16.000
Sardina y arenque	9.000
Jibias y afines	6.000

El valor ya queda cifrado. En cuanto a las importaciones las principales partidas fueron:

	<u>Tons.</u>
Anchoas, boquerones	40.000
Sardinias, arenques	25.000
Merlúcidos	26.000
Calamares y pota	16.000
Túridos	21.000
Langostino, gambas, etc.	7.500
Cigalas	3.000

La comparación de las precedentes cifras ayuda a obtener algunas interesantes deducciones.

* * *

Las cifras referentes a túnidos revelan que España se mantiene como la primera potencia productora del Atlántico, y tal vez del Índico nordoriental. Esto no quiere decir que tal partida sea la más importante de nuestra balanza de comercio exterior, pues la partida más importante desde hace muchos años sigue siendo la de pulpo, calamar y otros cefalópodos al Japón.



La más adversa para nuestra economía de las partidas de importación volvió a ser el bocarte, boquerón o anchoa, bendición estacional y primaveral del Cantábrico que desde hace dos o tres años casi ha desaparecido. Es de esperar que vuelva algún día en su viejo alarde de abundancia, con lo que esta partida parece mejorable y hasta eliminable a plazo corto.

No ocurre lo mismo con los merlúcidos de los que el Mercado Común viene introduciendo entre 25 y 30.000 tons. en el mercado español, sin que esta situación parezca notoriamente aliviada con las 18.000 que nos otorga el Tratado de Adhesión.

Poca justificación aparente tiene la superioridad de las importaciones sobre las exportaciones en cuanto a sardinas y arenque. Parece necesario ahondar en el análisis para aclarar la cuestión. Labor que naturalmente excede del espacio de que en la ocasión disponemos.

RADAR INTELIGENTE

Investigadores noruegos han desarrollado un radar llamado "inteligente" que es capaz de reconocer, por sí mismo, aviones, barcos, automóviles y otros objetos o vehículos. También ha sido preparado para la medida de olas marinas, espesores de nieve, detectar cursos de aguas, detectar y "ver" la vegetación.

El Consejo Real Noruego de Investigaciones Científicas e Industriales ha establecido una empresa especial —A/S Susar— para la comercialización nacional e internacional del invento. El radar, que tendrá el mismo nombre ha sido desarrollado por el Profesor Dag Gjessing, quien trabaja para el programa de técnicas del medio ambiente del NTNF.

El aparato puede ser programado de manera sencilla, gracias a la tecnología puesta a punto por los noruegos. A/S Susar orientará la comercialización inicial en tres direcciones: vigilancia de puertos, radar barato anti-colisión para barcos de pesca y recreo, y radar para detectar corrientes de aire verticales peligrosas sobre aeropuertos.

Talleres Mecánicos y de Fundición desde 1860

FUNDITESA SANJURJO



Repuestos para Motores Diesel Marinos



Camisas de cilindro, culatas y otros repuestos de calidad para motores diesel marinos.

La tecnología más moderna, con el aval de una vieja experiencia.



FUNDITESA SANJURJO

VIGO · ESPAÑA

Apartado 634
Teléfono 20 53 12
Télex: 83244 FDTSE
VIGO