

LA CURVA DE LA CAMPAÑA ACTUAL

El desarrollo de la campaña bacaladera en Terranova no puede considerarse favorable a la flota española. Estamos en la mitad de la campaña, y se da el caso de que para bastantes parejas la segunda parte ya no será intentada. El abandono se ha iniciado en la flota de Pasajes. En relación a la de Vigo sabemos que, cuando menos, tres de las parejas que volvieron recientemente de los mares occidentales no volverán a frecuentarlos, al menos durante el año actual. Se trata de unidades expresamente construidas para el bacalao, y que desde su primera salida no habían sido empleadas continuamente en la pesca de arrastre para consumo en fresco.

La razón de este cambio de utilización del equipo está a la vista. Las parejas que como en zaron haciendo cuatro o cinco expediciones al año, número que después descendió a tres, ahora solamente logran cubrir dos.

Cierto que, en algunos casos, la reducción de expediciones se combina con la utilización de buques de transporte, a los que se transfiere la carga en la base de Saint Pierre et Miquelon, pero esta circunstancia no modifica sustancialmente la apreciación del bajo rendimiento que se está obteniendo.

Alguna de las parejas que ha descargado días pasados en Vigo alrededor de 500 toneladas, otros años llegó a alijar casi 650 realizando tres expediciones al año. Esto demuestra que el descenso de la curva de beneficios es tangible, y puede llegar a extremos de poner en peligro la rentabilidad, como en casos demasiado conocidos ha sucedido ya.

El número de parejas españolas asignada en principio a los bancos de Terranova pasa de 50. Si la desbandada cunde, la presencia de unidades arrastreras grandes en Africa nord-occidental y en Grande Sole, se elevará copiosamente. Tenemos entendido que los seis buques que abandonaron en Vigo la campaña del bacalao, siguiendo el ejemplo de los cuatro grandes "trawlers" de Copiba, se dedicarán al pescado blanco en las proximidades de Cabo Blanca.

Las consecuencias previsibles de esta transferencia de flota, no son en principio al menos satisfactorias. La presión de un mayor número de grandes artes puede disminuir la productividad de las pescas, especialmente en una zona ya afectada de exhaustividad como es la del Mar Céltico. Tanto la productividad física como la económica, porque la oferta adicional derivada de tal transferencia hará sin duda bajar los precios del pescado blanco para consumo diario.

Por otra parte, el cambio puede afectar al comercio interior y exte-



rior del bacalao. Ahora que España se acercaba a la auto-suficiencia en orden a este recurso, e incluso había iniciado la actividad exportadora a Portugal y algunos países ibero-americanos, el abandono de la gran pesca

por una parte de la flota puede representar un contratiempo en la marcha tan certeramente emprendida.

No podemos considerarnos en posesión de todos los datos, para establecer un diagnóstico completo del fenómeno a que estamos refiriéndonos. Sin embargo, las estadísticas de la ICNAF que solemos comentar en estas páginas periódicamente, no acusan en la productividad de los bancos una curva que justifique las consecuencias que ahora comienza a experimentar la flota española. Esto nos obliga a sospechar que la tecnificación del esfuerzo español sea en conjunto inferior a la alcanzada en otros países, concurrentes con sus flotas a las mismas áreas de pesca.

Si fuese así, no habría otro remedio que pensar en renovar la estructura de nuestros equipos, dotándolos de mayor eficiencia. En el caso de Copiba, que inició el desfile, esa necesidad se ha mostrado con concluyente evidencia. También pudiera confirmarlo la evolución de Pysbe, que viene realizando una sistemática reforma de las unidades desfasadas, con bastantes sustituciones.

Partiendo de estas apreciaciones, hilvanadas con la enseñanza que proporcionan los hechos más recientes, se abre un campo de trabajo muy activo, para la reordenación de la actividad bacaladera española. Parece llegado el momento de acercarse al problema y tratar de enderezarlo hacia soluciones positivas. Aquellas que mayor garantía de equilibrio representen para el sistema arrastrero español y aquellas que aseguren un mayor provecho para la despensa nacional.

Ambos intereses parecen estar en juego.