

	1967	1969	1971
Pesquero, general ...	869	1.576	1.773
Renovación flota	458	556	703
Créditos especiales ..	72	47	81
Total	1.399	2.279	2.557

El cuadro representa la distribución por líneas de las cuentas de crédito y

EVOLUCION DE LAS PARTIDAS

La evolución de los componentes de las cuentas de crédito da origen a otro cuadro:

1967 ...	166	1.189	210	1.399
1968 ...	192	1.617	260	1.876
1969 ...	167	1.917	362	2.279
1970 ...	233	1.833	509	2.342
1971 ...	231	1.980	576	2.557

Es significativo que el número de créditos no dispuestos después de concedidos haya disminuido en 1971, primer año de la experiencia de aumento a buques no mayores de 250 toneladas de esta fuente de financiación.

Como una exposición de factores explicativos de las cuentas de crédito, conteniendo las variaciones netas anuales, la Memoria incluye un cuadro final. Referido a los tres últimos años ofrece los siguientes datos:

	1969	1970	1971
Pagos	586	284	525
Reembolsos	194	237	303
Variación deudores	11	15	- 7
Total cuentas ...	403	63	215

Las cifras, como en los cuadros anteriores, representan millones de pesetas. La rúbrica de variación de deudores comprende los que lo son por intereses vencidos, tanto se hallen sin clasificar o sean objeto de discrepancia.

DEDUCCION FINAL

De toda la información, bastante árida, se deduce que la necesidad de utilizar esta fuente de crédito es considerable y creciente. Bastó ampliar a 250 toneladas el límite de los buques cuya construcción puede en principio ser amparada por el Crédito Social Pesquero, para que el número de solicitudes y concesiones aumentara considerablemente.

La institución de esta forma de crédito tiene la ventaja de la especialización. ¿Porqué ha de limitarse a los buques no mayores de 250 toneladas y a un volumen de crédito de 30 millones de pesetas?

Nos parece que valdría la pena reconsiderar la respuesta a esta cuestión. Tal vez si se estudia a fondo se llegue a la conclusión de que una fuente de crédito especializada constituye una necesidad general de la industria pesquera en España.

Cuando menos debe contarse con esta experiencia, en especial para impulsar la modernización de la flota de superficie.

La réplica de la industria del atún en Francia

La competencia en la captura del atún tropical en el Atlántico parece haber entrado en una fase aguda. Como se sabe, las capturas del de cieta amarilla en el Pacífico están sometidas a cuota anual, de unas 127.000 tons. Cuando estaba próxima a alcanzarse la del año actual, treinta grandes atuneros de cerco norteamericano se trasladaron a las aguas del Oeste africano.

Se afirma que de estas unidades las que comenzaron a trabajar a primeros de año, lograron ya un volumen de capturas de 1.800 tons. por buque. Parece que 23 unidades se hallan en tal caso.

Los atuneros vasco-españoles concurren también en primera línea en la lucha del atún tropical. Trabajan en esta modalidad una veintena de navios, número que será incrementado próximamente con los que se hallan en construcción. Se calcula que la producción del grupo debe exceder de las 20.000 tons. en conjunto.

Esta toma de posiciones no resulta indiferente a los armadores franceses, que tradicionalmente han disfrutado de estratégicas apoyaturas en Dakar, Abidjan, etc. para sus campañas del atún tropical. Por otra parte, Francia suele exportar con preferencia conservas de listado a Puerto Rico y Je albacora a Italia, mercados en los que se encuentra cada día con mayor presión de la oferta española de los mismos productos.

A estas circunstancias parece haberse unido el temor de que se imponga en el Atlántico el régimen de cuotas vigente en el Pacífico. Frente a esta eventualidad y por el juego de los otros estímulos, Francia ha decidido aumentar su flota atunera de larga distancia con 20 unidades más, de 47 a 75 metros de eslora cada una. Se destinan a doce firmas armadoras y deben entrar en servicio en un plazo de dos años.

En el primer trimestre de 1973 habrán de ser entregados dos grandes cerqueros que se construyen en España: el "Navarra", gemelo de los denominados "Alava" y "Guipuzcoa", ya en plena explotación, y otra de

75 m. y 4.000 H.P., destinado a un grupo de armadores y conserveros de Douarnenez. Antes de terminar el año se espera la entrega en Concarneau del atunero Trenova, de 41 metros y 1.200 H.P.

También están programados para entrega en 1973 seis atuneros de 60 metros de eslora y 3.650 H.P., más otra unidad de 56 m. y 2.800 H.P. también para sumar a la flota de Concarneau.

En junio de 1973 se espera la recepción de otro gran atunero de 62 metros de eslora con potencia propulsora de 3.650 H. P. Se denominará Christophe-Colomb y cuenta con cámara frigorífica para almacenar 700 tons. Le ha sido concedida al astillero francés que construye esta unidad, opción para fabricar otra gemela para los mismos armadores. Se proyecta la construcción de otra unidad del mismo tipo para una sociedad armadora de El Havre.

Aun llega a más la réplica francesa. Una sociedad armadora establecida en San Juan de Luz y en Concarneau se propone construir, para poner en explotación en 1964, otro atunero grande. Será o de 62 m. y 3.650 H.P. o de 75 m. y 4.000 H.P. También una compañía bretona de cargeros frigoríficos, ha acordado construir otro atunero grande, para incrementar la flota de Concarneau.

Por otra parte, se ha concedido opción a un astillero de Chimbote (Perú) para construir seis unidades atuneras de 47 m. y 2.200 H.P. cada una. El primero debe ser entregado en noviembre de 1973 y en meses sucesivos, a uno por mes, el resto de la serie. Aun se espera construir para entrega en 1973 un grupo de tres atuneros más, dos para el puerto de Cherburgo y otro para Boulogne. Son de 38 m. de eslora, para cargar 160 toneladas.

* * *

Como el programa se halla en ejecución, no hay duda que Francia se situará rápidamente en primera línea, frente a la batalla industrial por los tñidos del Atlántico.