

EL INCREMENTO DE LA FLOTA DE PESCA EN 1967

UNA de las contribuciones positivas de la Dirección General de Pesca Marítima al conocimiento de la estructura del sector, que en tres años, es el anuario de la Flota Pesquera Española. Se han publicado los de 1965 y 1966 a comienzos del año siguiente. Ahora acaba de llegar a nuestras manos el correspondiente a 1967, cerrado al 31 de diciembre como los precedentes.

La obra no es solo una lista de buques. Las clasificaciones que contiene permiten deducir la evolución que de año a año experimenta el equipo de captura en todas sus modalidades, tanto en orden a la flota industrial como a la artesanal. Una serie de gráficos ayuda a completar las imágenes cuantitativas que de los cuadros se obtienen, incluso en relación con el personal embarcado en las distintas categorías de buques.

EFFECTIVOS DE LA FLOTA INDUSTRIAL

En una de las páginas del anuario, se ofrece un resumen de los efectivos de la flota pesquera española el último día de 1967, con separación entre la industrial y la artesanal. Comenzando por la primera resulta de interés destacar los siguientes datos:

a) Buques mayores de 750 tons. de registro bruto: 75. En total representan una capacidad de arqueo de 94,316 tons. y dan ocupación a 3.672 tripulantes; o sea a 1 por cada 25,7 tons.

b) Buques comprendidos entre 250 a 750 tons. r. b.: 267. En total representan 99.355 tons., pero el número de tripulantes se eleva a 5.719, lo que hace bajar la proporción a 17,4 tons. por tripulante.

c) Buques mayores de 150 sin pasar de 250 tons.: 659, que totalizan 125.558 toneladas. El personal asignado a este grupo se eleva a 10.189 tripulantes, que viene a dar una media de 12,2 tons. por hombre.

d) Buques mayores de 75 tons. hasta 250: 1.013 con un tonelaje total de 109.136 con una asignación global de 16.318 tripulantes, bajando la media a 6,7 tons. por tripulante.

e) Buques mayores de 20 y no de 75 toneladas r. b.: 2.120, con 93.605 tons. en total, y 28.310 tripulantes, lo que hace descender la media a 3,3 tons. por hombre embarcado.

En resumen, la flota industrial se componía en 31 de diciembre de 4.134 unidades, con 521.970 tons. de r. b. en total y 64.208 tripulantes, con una media general de 8,1 tons. por tripulante.

Se ha registrado, con relación a 1966, el aumento deducible por comparación con estas cifras: 3.968 como número de buques, 468.842 como tonelaje total, 60.553 como tripulantes y 7,7 relación ton.—hombre.

UNIDADES EN CONSTRUCCION

A la misma fecha existían en construcción nada menos que 386 buques en los astilleros españoles. También acusa aumento sobre el mismo dato de 1966, en cuyo 31 de diciembre el número de pesqueros en construcción era de 347. La misma diferencia se aprecia entre el tonelaje que se aumenta: 90.867 contra 74.276 tons.

La proporción de aumento es menor en los buques de máximo tonelaje. Así en la categoría comprendida desde 750 tons. para arriba en 1966 había 32 buques en construcción y 15 en 1967. En la siguiente hacia abajo se advierte un repunte de 34 a 54.

Del grupo comprendido entre 150 y 250 tons., se hallaban en construcción 56 buques, contra 34 de 175 a 250 en el año anterior. El más numeroso es el grupo siguiente, de 75 a 150 tons., que en 31 de diciembre último presentaba 127 unidades en construcción, mientras al final de 1966 de 100 a 175 tons. el número era solo de 118.

De 20 tons a 75 también se experimentó aumento fuerte, pues se cerró el año con 134 unidades en obra. En fin del año anterior, de 20 a 50 tons. se construían 62 y de 50 a 100 otras 67.

LA MERLUZA EN FRANCIA

el consumo humano. De todos modos, en este último sentido se está avanzando bastante. Destinar la merluza a harina de pescado principalmente, como aun se hace en Chile, constituye una aberración económica, más notoria cada día.

En Europa tampoco la aceptabilidad preferencial de la merluza está muy difundida. España y Portugal son en este punto los países que han logrado desarrollar un consumo más intenso de merluza atlántico-oriental, principalmente nórdico y capensis. Ahora bien, se empieza a caer en la cuenta de que la merluza es un manjar de calidad superior a lo que muchos le reconocen.

Tal es lo que está ocurriendo en Francia, por ejemplo. Allí el kilo de merluza en los mercados de París y de las otras grandes capitales de la República se paga hasta a unas 300 ptas., precio al que nunca, ni en momentos de mayor escasez, se ha llegado en el mercado español, el más adicto a la merluza de todo el mundo.

Pero lo cierto es que por la misma cantidad de dinero en el mercado de Madrid o Barcelona podrían adquirir seis kilogramos de merluza. No hagamos distinción entre fresca y congelada, porque es demasiado sabido que en este punto está generalizada en el mercadeo detallista la costumbre de dar gato por liebre.

El lector preguntará seguramente: ¿Porqué no se exportan a Francia los excedentes de merluza que produce España? La cosa no es tan fácil como parece. Se ha intentado antes de ahora, se ha conseguido relativamente, abrir esta puerta grande del consumo europeo, pero el Mercado Común es una realidad, y otra que nosotros estamos fuera.

Lo cual no quiere decir que se deba abandonar el campo. Sin esperar a que España se asocie al Mercado Común, pueden existir medios para que el mercado francés se beneficie de los excedentes de oferta que en España se producen, pero es necesario buscarle los cuatro pies al gato. Que los tiene, sin duda...

DISTRIBUCION DE LA FLOTA INDUSTRIAL

Otra de las informaciones que nos brinda la nueva publicación es la concierne a la distribución de la flota por provincias y regiones marítimas. Solo en lo referente a estas y la flota industrial—o sea de buques no inferiores a 20 tons.—, el panorama que ofrece es el siguiente:

Regiones	n.º buques	tonelaje
Cantábrica	1.090	157.899
Noroeste	958	171.959
Suratlántica	823	104.656
Surmediterránea	273	16.115
Levante	361	24.364
Tramontana	380	15.019
Balear	47	1.719
Canaria	195	29.950
Prov. africanas	7	292
Total	4.134	521.970

Se observa entre las dos primeras regiones que si bien la Cantábrica tiene algunos buques más que la gallega, son de mayor tonelaje los buques de la flota industrial de este región.

LA FLOTA ARTESANAL

El panorama cambia bastante si descendemos al sub-sector de la flota artesanal, que practica la pesca de especies de superficie, mientras la industrial utiliza el arrastre como «modus operandi». En la flota artesanal se incluyen los buques menores de 20 tons. sin distinción, pero auto-propulsados. Las unidades de la micro-pesca, movidas por la energía del viento o del brazo, no se computan.

Las otras se distribuyen por regiones en la proporción siguiente:

Regiones	n.º buques	tonelaje
Cantábrica	1.353	5.782
Noroeste	2.971	16.743
Suratlántica	656	5.117
Surmediterránea	420	2.968
Levante	376	2.061
Tramontana	1.735	8.540
Balear	642	1.541
Canaria	647	3.351
Prov. africanas	19	123
Total	8.819	46.226

BAJAS POR NAUFRAGIO

La flota pesquera española también ha tenido sus bajas en 1967. El número de las unidades perdidas por naufragio fue de 27, entre los cuales el más importante de los buques fue el «Santa Mónica», de 1.259 tons. y después el «Adara» con 747, el primero construido en 1957 y el segundo en 1965.

En el año 1966 las pérdidas por naufragio habían ascendido a 74, pero sin incluir buque alguno de gran tonelaje y construcción reciente. Encabezara la lista el «Océano Atlántico», de 292 tons. construido en 1917.

De los 27 buques pesqueros que naufragaron en 1967 y se perdieron, 11 lo fueron a causa de vía de agua, 8 por varada, 3 por abordaje, 3 por mal tiempo, 1 por explosión de caldera y 1 por incendio.

* * *

La publicación objeto de esta recensión ofrece aun otros datos de interés, que no podremos comentar hoy. Nos

complace registrar la utilidad de un esfuerzo tan brillante y felizmente conducido, que se debe principalmente a la iniciativa y el celo de nuestro distinguido colaborador y amigo don Mariano Lobo Andrada, alto funcionario de la Dirección General de Pesca, y al personal que le secunda.

M.

LA GRAN PRODUCCION PESQUERA DE ISLANDIA

Islandia, con sólo doscientos mil habitantes, está situada entre los diez primeros países pesqueros del mundo. Este pequeño país, que emplea las más modernas técnicas de captura de pescado, ha pasado de una producción de 640.800 toneladas métricas en 1959 a 1.238.000 toneladas en 1966. Por lo que respecta al valor de esta pesca hemos de señalar que ha pasado de los 11.500 millones de pesetas, en números redondos, en el año 1960, a cerca de los 28.000 millones en 1966.

Todo ello ha contribuido a proporcionar a este país una gran flota pesquera que, si bien resulta aún pequeña en número de unidades, está formada por barcos de los más modernos y eficientes. Cuenta con 99 plantas frigoríficas y 50 factorías de aceite y harina de pescado.

Como señalábamos en el párrafo anterior, la flota pesquera de Islandia se ha modernizado enormemente. Su desarrollo se ha dirigido aparte de construir mayores unidades, a dotarlas de grandes adelantos científicos. De 1957 a 1966 la flota islandesa se redujo de 42 unidades a 32, de las cuales solamente 22 han estado operando actualmente. En 1957 había 50 embarcaciones de más de 100 toneladas de registro bruto y 599 por debajo de este tonelaje. En 1966 los barcos que sobrepasan las 100 toneladas hacen un número de 181 y los de menos han disminuido ligeramente, sumando en la actualidad 575 unidades.

A la vista de los datos anteriores se ve claramente que Islandia está reduciendo su flota pesquera de barcos pequeños y aumentando la de los grandes.

Islandia dedica parte de sus pesqueros—200 embarcaciones— a la captura del arenque, en la que emplea a 1.400 hombres de los 6.000 pescadores con que cuenta este país. Estos 200 barcos, fuera de la temporada del arenque, se de-

dican a la captura de especies demersales, del bacalao y del capelán; pero es durante la gran temporada de verano-otoño, entre el Nordeste y Sudeste, cuando realizan grandes pescas. El pasado año de 1966 capturaron casi la totalidad de las 677.744 toneladas de arenque, y a esto hubo que añadir 124.666 de capelán, producción muy superior en esta última especie a la del año 1965, en que sólo se pescaron 49.372 toneladas.

Por lo que respecta a la industria de harina de pescado, que comenzó a funcionar en el 1917, hay que señalar que hoy día tienen en funcionamiento en este país 40 factorías, que tratan de obtener la mayor cantidad posible de producto en crudo. La producción de pescado blanco ha sufrido un período de diez años—de 1940 a 1950— de capturas muy deficientes; dicho período fue malo en Islandia para la pesca en general.

Sin embargo, después de 1951, como consecuencia de la localización de bancos de arenques, realizada por el barco de investigación «Aegir» mediante el empleo del «asdic», se empezaron a lograr resultados positivos, mejorados después con el empleo de otros aparatos más modernos que el mencionado.

En 1967, sin embargo, Islandia parece haber alcanzado la última fase de su desarrollo pesquero, ya que no se ha logrado mantener el ritmo de crecimiento de los años anteriores y se han producido descensos en la producción de alguna especie, así como en la de pescado congelado. No obstante, si bien no se presenta un futuro inmediato muy optimista para la producción pesquera de este país, dadas las condiciones económicas por las que está atravesando, hay que resaltar que esta industria ha tenido que enfrentarse en otras ocasiones con situaciones peores.