

ASAMBLEA SOBRE EL MARISCO CONGELADO EN HUELVA



por MAREIRO

AGRUPACIONES DE FLOTA MARISQUERA

El Grupo Sindical Autónomo de Armadores de Buques Congeladores de Huelva da señales de vida, perceptibles en el resto del litoral. Convoca para los días 9, 10 y 11 de abril de 1970 una Asamblea Nacional de Armadores de Marisqueros Congeladores.

Ante todo, y resulte lo que resulte del experimento, como ejemplo nos parece plausible. Cuando menos hay un grupo de industriales que intenta algo por cuenta propia, para que la problemática de su industria se ordene y normalice. Tal vez el empeño debiera prepararse con más tiempo, pero aun así lo estimamos digno de aplauso.

Parecía que se había perdido la fe en la utilidad de los debates abiertos, sobre los problemas vivos, o que estos no existieran y la industria pesquera viviera ahora en el mejor de los mundos. Como infortunadamente las cosas no son así, debemos registrar que en un núcleo despierto de la actividad pesquera nacional se inicie una reacción constructiva, que deseamos fecunda.

Por primera vez un subsector de la pesca de arrastre comienza, con la asamblea que se anuncia, a hacer rancho aparte. La razón está sin duda en la especialización del mercado de los crustáceos finos congelados, al que se dedican tres importantes grupos de la flota congeladora española:

1) El más numeroso es el centrado en Huelva como parecía obligado. Huelva es el puerto tradicional de la gamba y la cigala principalmente, a escala industrial. No a escala artesanal, como la pesca del langostino en Castellón, por ejemplo.

Componen la flota marisquera congeladora onubense 53 buques, entre los cuales figura uno de 756 toneladas —“Juan de Urbietta”— y 5 más superiores a 500 —“Montehaya” y “Notos”—. En total, la flota del Odiel suma un arqueo de 16.229 tons. de r. b. con 720 de capacidad de congelación por día.

2) El segundo grupo en importancia tiene su base en Cádiz. Se compone de 21 unidades, de las cuales 5 ó 6 pertenecen a empresas domiciliadas en Galicia. Dos de los buques —“Ribera Andaluza” y “Ribera Gaditana”— tienen 929 toneladas cada uno. Los demás son inferiores a 500 y mayores de 160. En total suman un tonelaje de 7.496, y la capacidad de congelación por día es de 193 toneladas de marisco.

3) El tercer grupo corresponde a Vigo. Lo integran dos firmas armadoras: Pescanova, S. A. con 9 unidades, 3 de ellas superiores a 500 toneladas, y Pleamar con 8, una de ellas de 765. Las demás son inferiores a 500. Entre las dos firmas reúnen la primera 3.614,73 toneladas de arqueo con una capacidad de congelación de 104 de marisco al día y la segunda 3.671 y 55 respectivamente.

En conjunto la flota de los tres puertos destinada al marisco se compone de 93 buques, con un tonelaje bruto de 32.587,73 y una capacidad diaria de congelación de 1.092,20 toneladas, que es un nivel considerable.

AUMENTO DE LA FLOTA

¿Son muchos o pocos buques en ésta especialidad pesquera? He ahí uno de los extremos que van a debatirse en la asamblea de Huelva. La propuesta de la organización parece ser contraria a que esta clase de flota siga aumentando, a pesar de reconocer que en el mercado no hubo prácticamente resistencia para la aceptabilidad del marisco sometido a congelación y que existe demanda exterior para ciertas calidades.

La flota que acabamos de describir globalmente se integra por unidades específicamente marisqueras y otras que se llaman impropriamente marisqueras. Las primeras son las expresamente construidas para la gamba, la cigala, el langostino, el moruno... congelados a bordo. Las segundas son las que destinadas en principio a la merluza del Cabo se replegaron después de acusarse el fenómeno de la superproducción en esta última modalidad.

El grupo de los... adheridos representaba en 1968 el 44,45% del total y en 1969 ha representado el 44,33%. El porcentaje no ha variado sensiblemente, a pesar de haberse pasado al marisco 11 buques más procedentes de la merluza, entre ellos algunos de elevado tonelaje como el “Nuevo Mundo”, “Montehaya” y los dos “Riberas”. En total las incorporaciones al grupo fueron 27 unidades en 1969.

La alarma procede de que habiéndose terminado el año 1968 en la actividad del marisco congelado, a finales de 1969 el número se ha eleva-

do a 93 buques, lo que ha supuesto el aumento del 72%, en el tonelaje en actividad.

Pero ¿está aquí realmente el nervio del problema?

CAPACIDAD DE CONGELACION

La capacidad de congelación instalada en la flota así calculada —cuyos efectivos en 1970 han disminuido por retorno a las pesquerías sud-africanas de bastantes unidades— permitiría congelar diariamente 1.092,20 toneladas de producto. Si se trabajarán 300 días al año el total de capturas podría llegar a 327.660 toneladas al año.

En 1969 no se han capturado más que 13.096, con una media de 140 toneladas por buque y año, cifra a todas luces exigua. El mes de mayo-res capturas fue el de setiembre con unas 1.450 en conjunto, cifra a la que se aproximó febrero. Los demás meses de mayor producción, por debajo de tales medidas, fueron abril, agosto, noviembre y diciembre. En los demás no se alcanzaron las 1.000 toneladas por mes entre toda la flota.

NUEVAS INCORPORACIONES

Durante el año en curso se prevén nuevas incorporaciones a la flota marisquera propiamente dicha. Se trata de 17 buques, la mayor parte para firmas armadoras de Huelva, con un tonelaje total de 5.093. Dos de ellos pertenecientes a la empresa Alvarez Entrena S. A. suman 1.720 toneladas y tres de Pesquerías G. González S. A. unas 1.266.

El aumento que se espera en este año es del 27% de la cifra de 1969. De cualquier modo, las nuevas construcciones no dispondrán de crédito naval en 1971, como ocurre para todas las de congelación a bordo para el arrastre, lo que permite suponer un frenazo en el incremento de flota.

Parece proponerse la implantación de un sistema de licencias de pesca, para acomodar a la oferta a la demanda creciente. En el mercado interior este crecimiento se calcula en el 15% anual, si el turismo no deja de concurrir.

TAMAÑO DE LA EMPRESA

En el temario de la asamblea de Huelva, tal vez por primera vez, quiere abordarse el problema del tamaño de las empresas pesqueras. Existen en España 18.229 según el Servicio Sindical de Estadística. Del total unas 12.000 están integradas por de una a cinco personas. Naturalmente éstas no son empresas, sino trabajadores autónomos dedicados a la micro-pesca.

La concentración de empresas no puede llegar tan abajo. Son las empresas plenamente industriales —y no siquiera las artesanales—, las que tendrán que abordar los problemas competitivos, incluso el del acceso al Mercado Común. Para las empresas con inversiones importantes el problema es arduo, porque en efecto los países del Mercado Común se disponen a intervenir en el comercio de la pesca, modernizándolo, mientras

que en España nadie se atreve a poner el cascabel al gato.

GEOGRAFIA DE LOS CALADEROS

Otra de las cuestiones a tratar en Huelva versa sobre la geografía de los caladeros explotables por la flota marisquera. Nos referimos a los no tradicionales y de corta distancia. Entre los otros durante el año 1969 se han trabajado los de Dakar, Golfo de Guinea, Angola y Mozambique. Al final del ejercicio la aventura del Indico se había abandonado y la de Guinea poco menos.

a) *Dakar*.—Unos 25 buques han trabajado en este caladero durante el año último con rentabilidad escasa, especialmente después del primer trimestre, en que los precios bajan. Solo aguantaron durante meses con capturas en torno a los 200 kilogramos diarios, los buques de menor coste y capacidad.

b) *Guinea*.—También resultó un caladero sólo estacionalmente productivo: primavera y verano. La calidad del langostino es excelente. Pudiera haber influido en tipo de arte utilizado, lo que se traduce en el propósito de cambiar en 1970 para el aparejo camarero modelo americano.

b) *Angola*.—Unos 40 buques operaron en esta área en 1969, que resultó algo más productivo que el anterior. Las mejores pescas se realizaron de agosto en adelante, decaendo al final del año.

c) *Mozambique*.—La experiencia del Indico comenzó bajo excelentes auspicios, pero terminó en desastre. El grupo "Notos" se sostuvo bastantes meses, hasta abandonar la lucha. A fin de año solo quedaban en el área de Mozambique el "Nuska", el "Montehaya" y el "Tere-Meli". Las corrientes del Canal han influido en contra de los buques de menor porte, y en parte el desconocimiento de las circunstancias locales de esta pesca. Por otra parte, los puertos de Beira

Lourenco Marqués son excesivamente caros en orden a suministros, despachos, reparaciones, etc. Y la calidad del "gambon" mozambiqueño inferior a la de nuestra gamba.

El panorama así resumido obliga a pensar en nuevos caladeros, habiéndose enviado ya algunas unidades a las costas de Guayana y Brasil.

INVESTIGACION

La necesidad a que acabamos de referirnos apunta a otro tema: la necesidad de dedicar un mayor esfuerzo de investigación a la pesquería del marisco. Debiera comprender tanto la tecnología del buque, como la conservación y tratamiento del marisco a bordo, la exploración de otros caladeros mediante el buque especializado, etc.

Respecto al buque se pretende perfeccionar el modelo de marisquero, en orden al diseño, capacidad, potencia, mecanización, etc. También debería estudiarse la selección del sistema ideal de congelación entre túnel, armarios de contacto y tanque de salmuera, que se utilizan indistintamente ahora.

También debe entrar en revisión el problema de los conservantes químicos.

COMERCIALIZACION

Desde el punto de vista del mercado la asamblea tiene bastante tarea. La producción por especies integrantes de la oferta masiva no es constante. En el primer trimestre del año domina la gamba, en primavera los langostinos y en el segundo semestre los morunos y los alistados. El sistema de congelación influye en la calidad con diferencias de 15 a 20 pesetas en kilogramo.

La aceptabilidad del marisco congelado es general en el mercado español. La gamba es popular en todo el país, pero con preferencia se solicita cruda en el Centro y cocida en Levante. Los alistados y moluscos son preferidos en Barcelona, Valencia y Levante en general, como ligados a la paella.

En cuanto a los mercados extranjeros, los Estados Unidos prefieren el moruno eviscerado y descabezado en cajas de cartón parafinado de 5 libras, sin... bórico. En Europa solo Francia e Italia son mercados más posibles que efectivos.

¿Y LA IMPORTACION?

Advertimos en el cuestionario hasta aquí glosado una omisión. Poco importa que se frene el crecimiento de la flota marisquera española o la desviación de la merluquera si a través de las fronteras las importaciones encuentran tantas facilidades como ahora. De momento, aquí está una de las claves del problema, al menos para el marisco en general. Que todo viene ligado, porque los buques que no se defiendan al pulpo o al calamar, también tendrán que derivar hacia los crustáceos finos antes de sucumbir a la competencia de los asiáticos.

SECRETARIO

EJECUTIVO ADJUNTO

DE LA ICNAF

La International Commission for the Northwest Atlantic Fisheries —Comisión Internacional de las Pesquerías del Atlántico Noroeste— convoca en todos los países miembros, entre los cuales figura España como es sabido, un concurso para proveer una plaza de Secretario Ejecutivo Adjunto —Assistat Executive Secretary—, dotada con un sueldo de 14.889 a 19.820 dólares canadienses al año.

Los aspirantes deben ser graduados de Universidad, tener especialización en biología y estadística pesqueras, y a ser posible experiencia industrial en el sector. Deberá poseer conocimiento de lenguas y especialmente del idioma oficial de la Comisión que es el inglés.

Los aspirantes que lo deseen pueden dirigirse desde su país a The Executive Secretary, ICNAF, P. O. Box 638, Dartmouth, Nova Scotia, Canadá.