

Desde Terranova y Gran Sol

# LA AGONIA DE LA PESCA ESPAÑOLA

*Ya no hay humo en las tabernas. Se perdió el chacoli, porque se perdieron las viñas.  
Los barcos resultan demasiado caros para ir por besugo... y se perdió  
el besugo asado para el pescador en las tabernas. No hay humo, porque no hay besugo y porque  
los pescadores están ausentes, faenando en Africa.  
A los viejos pescadores sólo les queda la nostalgia del pasado...*

PERU ERROTETA



Pescadores vascos dedicados a la caza de la ballena, en un viejo grabado.

El martes 26, los armadores de Ondárroa discutían. Sus gritos se oían desde los muelles, donde gallegos y andaluces de las tripulaciones de arrastre esperaban junto a los buques la orden de embarcar. Esposas y familiares de los propietarios de los buques merodeaban frente al edificio de la Unión Sindical a la espera de noticias. Los "arrantzales" (pescadores) de bajura descargaban atún, y más allá de los tinglados y el ajetreo portuario, todo el pueblo se interrogaba con angustia sobre su futuro.

La expulsión de la flota de altura del área de Gran Sol rompió los nervios y los destellos de esperanza que aún se percibían en la costa hacía unos días. Trescientos pesqueros de altura se encontraban paralizados y la situación se hacía tan insostenible que la decisión de amarrar los 513 barcos que integran la totalidad de la flota cantábrica saltó a la palestra.

Lo mismo que sus colegas de Ondárroa, los armadores se reunían en Pasajes, La Coruña y Vigo, donde también se oyeron los gritos. Los gravísimos problemas coyunturales, junto a los menos preocupantes de carácter estructural y a la arbitraria concesión de licencias han colocado a los armadores ante el paroxismo del "sálvese quien pueda", rompiendo su unidad y multiplicando la confu-

sión. En medio de rumores, todos pesimistas, los puertos ignoran la orientación política del Gobierno y de la Comunidad Económica Europea respecto a la cuestión de la pesca.

En este momento es el tema de las licencias el principal caballo de batalla entre armadores. El Gobierno español presentó ante la CEE una lista de 124 barcos, exigida por los comunitarios para continuar las negociaciones. Por entonces, la Dirección General de Pesca ignoró el caballaje de los pesqueros y otras condiciones impuestas por la CEE para la concesión de las licencias, por lo que hoy faenan libremente en las aguas comunitarias barcos de mayor caballaje que el estipulado. Todo ello ha hecho que los armadores se dividan en tres grupos: los que disponen de licencia y quieren seguir poseyéndola a toda costa; los que poseen buques menores de 700 caballos (límite máximo impuesto por la CEE) que se consideran con derecho a ella y el resto.

De otro lado, en algunos puertos del litoral se dice que los barcos que faenaban en Gran Sol y que han decidido retornar lo han hecho de forma precipitada, mientras en otros se considera una decisión conveniente puesto que Inglaterra e Irlanda han amenazado seriamente con detener a todos

aquellos que se encuentren en el interior de sus aguas.

## Una agonía que se prolonga

El régimen provisional de pesca impuesto por la CEE a España caducaba el 31 de julio, pero los comunitarios han decidido prolongarlo hasta el próximo 20 de septiembre, cosa que ha sido interpretada en los puertos como un golpe contundente más "ya que posibilita el apresamiento de 389 barcos que no tienen licencia", en palabras de un armador de altura. Sin embargo, los barcos de bajura

se congratulan con la medida, ya que se sigue exceptuando a los pesqueros con régimen de licencia. Todo ello al margen de las autoridades galas, que siguen haciendo caso omiso de esta disposición comunitaria.

El rizo sigue rizándose con la pretensión de la CEE de aumentar las licencias de la flota de arrastre de 124 a 205 barcos, marginando con ello la flota de bajura, unos 500 barcos que ahora faenan libremente en aguas comunitarias.

El embajador de España ante la CEE, señor Bassols, y el director general de Pesca, Félix Bragado, se opusieron a este cambio, con-



También la lucha de clases atraviesa el sector pesquero, a veces con trazos más descarnados que en cualquier otra industria metalúrgica o química.



La CEE pretende mantener la situación de los pesqueros en un "impasse", a la espera de que nuestro Gobierno ceda en cuestiones tan vitales como la agricultura o las exportaciones.

trario a los intereses del Cantábrico, alegando que no se puede renunciar a los acuerdos con Francia de 1967, todavía en vigor, a cambio de un aumento en el número de licencias para la pesca de arrastre y en el volumen de capturas de merluza.

En conclusión, puede afirmarse que a pesar de las declaraciones del ministro de Asuntos Exteriores, Marcelino Oreja, poco antes de su partida a Bruselas, la Comunidad Europea pretende mantener la situación en un callejón sin salida a la espera de que el Gobierno es-

pañol ceda en cuestiones tan vitales como la agricultura o las exportaciones.

También hay que tener en cuenta que las medidas de la Comunidad están orientadas a proteger las especies marinas después de muchos años de depredación y, en consecuencia, aparece el interés en reducir las flotas excesivamente saturadas, como es el caso de la vasca y la gallega.

Las palabras de Marcelino Oreja dejando entrever que la flota española está muy atomizada y que no hay pescado en el contorno peninsular, podrían ser un avance de las intenciones políticas respecto al sector pesquero. "Hay posibilidades de pesca y de negociación en países lejanos —agregó el ministro—, pero ello exigirá contar con barcos congeladores, y de éstos tenemos pocos", dando a entender con ello que habrá que ir a una progresiva reconversión de la flota, cosa en la que armadores, pescadores y sectores relacionados con la pesca parecen encontrarse de acuerdo. De todos modos, el problema en saber qué tipo de reconversión se abordará, ya que según todos los indicios comienza a delinearse una estrategia monopolista en la que tendrían todas las de ganar los armadores fuertes y quizá sectores capitalistas interesados en el sector, mientras los armadores modestos serían condenados a desaparecer.

### Las claves de la bancarrota

Desde el año 1972 en que se desembarcaron 1.600.000 toneladas de pescado, las capturas han ido descendiendo de forma alarmante. En 1974 las estadísticas indican que tan sólo llegaron a desembarcarse 1.400.000. Desde entonces la palabra "crisis" suena en el litoral, a pesar de que

el poder central siguiera recurriendo a la magia de las palabras apologeticas de un sector que comenzaba a hundirse.

Según los estudios realizados hasta el momento, la mayoría de ellos producto de la iniciativa privada, cinco son los factores determinantes de la crisis pesquera:

- Exceso de barcos.
- Inflación de los costes de producción.
- La falta de una política pesquera planificada.
- La inadecuada red de comercialización.
- La existencia de caladeros libres.

El crecimiento de la industria pesquera ha estado basado en un modelo de construcción masiva de embarcaciones, sin tener para nada en cuenta la demanda y los recursos marinos.

Este descontrolado proceso de construcción de buques contó con el apoyo de la Administración, mediante la promulgación de la Ley de Renovación y Protección de la Flota Pesquera de 1961, renovada en todos y cada uno de los planes de desarrollo. En el período de 1961 a 1971 se establecieron inversiones por un monto de 4.000 millones de pesetas, y en 1968 se había doblado la cifra prevista como consecuencia de la fiebre constructora y las facilidades crediticias. Según algunos cálculos, éstas alcanzaron tales límites que un 80 por 100 del valor del barco podía ser financiado a base de créditos, sin contar las primas a la construcción y las ventajas fiscales.

A partir de 1966 interviene además la Banca privada, que a base de concesión de créditos contribuyó notablemente en la creación de grandes grupos monopolistas. De todos modos, la discriminación fue patente, ya que



El crecimiento de la industria se ha basado en un modelo de construcción masiva de embarcaciones, sin tener en cuenta la demanda y los recursos marinos.

## LA AGONIA DE LA PESCA ESPAÑOLA

los créditos eran canalizados hacia flotas de altura y gran altura, mientras las de bajura y costera eran relegadas a un segundo plano.

El fenómeno de la construcción indiscriminada de buques alcanzó tales proporciones que las previsiones del I Plan de Desarrollo fueron superadas en un 25 por ciento, y las del II y III se superaron en un 10 y un 17 por ciento, respectivamente.

En otro orden de cosas, la galopante inflación junto al aumento de precio de los carburantes han encarecido los costes hasta límites insospechados hace solamente algunos años, contribuyendo así a minar la ya deteriorada coyuntura pesquera.

Pero hay más. Una red de comercialización rudimentaria, sometida a la voracidad de múltiples intermediarios, es otro de los factores estructurales que mediatizan la producción pesquera. El carácter arcaico del sistema de ventas a subasta, íntimamente ligado a las redes de comercialización, es otro de los grandes vicios de origen en la industria pesquera.

Factores de diversa índole, entre los que indudablemente destaca una política de capturas auténticamente esquiladora, ha logrado en pocos años que las capturas disminuyan alarmantemente o que los bancos de pescado se alejen de las costas, haciendo cada vez más costosas y arriesgadas las campañas.

Todos estos factores coyunturales y de estructura, unidos al problema de las 200 millas, han colocado a la flota cantábrica al borde de la bancarrota, a pesar de la revalorización de las capturas, que en el mercado al consumidor han alcanzado tasas exorbitantes.

La gravedad de la presente coyuntura hace soslayar a los armadores los problemas planteados con la reciente devaluación de la peseta, pero no hay que olvidar que los costes están abocados a nuevos y acelerados aumentos, lo que podría plantear de nuevo otra crisis tan grave como la que se dio con el aumento de los combustibles, que llegó a paralizar todas las flotas del país.

### Las 200 millas, el golpe de gracia

La ampliación de las aguas jurisdiccionales de la CEE a 200 millas que entró en vigor el primero de enero de este año ha sacudido de forma particular la ya precaria si-



tuación de la producción pesquera cantábrica.

La flota de arrastre de los puertos cantábricos opera principalmente en las costas francesas, golfo de Vizcaya y caladeros de Gran Sol y aguas de Irlanda, todas ellas pertenecientes actualmente a la CEE, quedando con ello las flotas fuera de juego.

De otro lado, las flotas de gran altura también se encuentran afectadas por la decisión de las autoridades canadienses de establecer un cupo de 300 toneladas de bacalao por buque, cuando las posibilidades de captura de estos barcos alcanzan las 2.000 toneladas. En este sentido se ha considerado la posibilidad de que solamente se hagan a la mar 10 buques de los 46 con que cuenta actualmente la flota bacaladera española, medida que repercutiría enormemente en el puerto guipuzcoano de Pasajes, principal eje de la producción de bacalao en el país.

Finalmente, la flota de bajura que sigue defendiéndose a pesar de sus métodos artesanales ha visto cómo se fijaban cupos a sus capturas, en los que se limitaba la pesca de merluza a 3.200 toneladas en algunas de las zonas y a 10.000 toneladas el chicharro en otras, así como las trabas aparecidas para abastecer de cebo vivo, necesario para la pesca del atún.

Así, los pesqueros se ven forzados, por puro afán de supervivencia, a alejarse de las bases en busca de nuevos caladeros. La pesca de arrastre comienza a trasladarse a Sudáfrica, Dakar y la zona del banco sahariano, mientras la de superficie llega hasta Azores y Mozambique. Pero también por aquellos pagos los proble-

mas empiezan a ser preocupantes, ya que muchos países ribereños se plantean la necesidad de proteger sus "stocks", ante el grave peligro que acarrea a la producción natural ante las capturas indiscriminadas.

Se comienza a hablar de la ampliación a 200 millas de las aguas jurisdiccionales españolas, cosa que en opinión de los armadores no tendría gran incidencia, dado que las costas de la Península Ibérica carecen prácticamente de bancos. Se argumenta a favor de la ampliación que los barcos mercantes y petroleros de la CEE podrían ser obligados a navegar más allá de las seis millas en que ahora lo hacen, contribuyendo de este modo a presionar ante las instancias comunitarias, pero hay que reconocer que la medida parece adolecer de la suficiente envergadura como para arrojar algún resultado positivo en favor de los pescadores.

### La zancadilla de las importaciones y la dispersión administrativa

En 1974 fueron importadas en España 200.000 toneladas de pescado, a pesar de encontrarse la flota del país situada en un tercer puesto mundial en lo que a efectivos se refiere. En 1975, 14.153 toneladas de bacalao esperaban en los muelles del Cantábrico sin poder ser vendidas. Al mismo tiempo, el Gobierno concedía una licencia de importación de 31.000 toneladas valoradas en 3.000 millones de pesetas.

Este problema de competencia con las importaciones se ve agravado por una tremenda dispersión administrativa en los asuntos de la pesca. Tres Ministerios cuentan con jurisdicción en ella. Por un lado el de la Marina, por otro el de Comercio (Dirección General de Pesca) y en tercer lugar el de Obras Públicas (Juntas de Obras del Puerto, lonjas y muelles). Y por si todo esto fuera poco, los trabajos de investigación pesquera se llevan a cabo desde el Ministerio de Educación y Ciencia, a través del Instituto de Investigaciones Pesqueras, y el de Comercio y Subsecretarías de la Marina Mercante, con el Instituto Español de Oceanografía.

Ante todo este galimatías administrativo, la I Asamblea Nacional de Pesca de Arrastre, celebrada en 1974, proponía la creación de un Ministerio de Pesca o de una Dirección General dependiente del de Agricultura, tendiendo siempre a simplificar y concentrar las actividades de la pesca.

El martes 27, los armadores de Ondárroa no deseaban hablar. Una tensa reunión a lo largo del día había puesto los nervios a flor de piel. Víctor Portu, de la Unión Sindical de Armadores de Altura, se limitó a constatar la división surgida del inverosímil entrecruzamiento de problemas que afectan al sector. Y el silencio de los armadores contrastaba con el deseo de hablar de los tripulantes, que al caer la noche daban un último beso a los familiares antes de que el barco cruzara la barra haciendo sonar roncamente la bocina.

“Vamos hacia Gran Sol, donde seguramente seremos arrestados por algún guardapesca. De todos

modos, el armador quiere que salgamos aunque navegamos al gairete. Es la vida del pescador".

### Las clases en la pesca

A pesar de las novelas rosas a lo Pierre Loti que pretenden hacer de los puertos pesqueros idílicos oasis de igualitarismo, a pesar de los consumidores de tipismo, a pesar de los intentos de interclasismo de toda especie, también la lucha de clases atraviesa el sector pesquero, a veces con trazos más descarnados que en cualquier factoría metalúrgica o química. La impresionante huelga pesquera del pasado invierno en Ondárroa fue buena prueba de ello.

Un sector absolutamente proletarizado y constituido en su inmensa mayoría por gallegos y andaluces puso a prueba muchos años de paternalismo y de imágenes reconciliadoras, exigiendo un salario mínimo garantizado, que sustituyera el anacrónico sistema de "a la parte", la confección de un calendario laboral, con sels días de descanso al mes y fiestas navideñas, así como las cotizaciones reglamentarias a la Seguridad Social. "Algo de todo aquello ya conseguimos —declara un tripulante—. Ahora cobramos 24.000 pesetas haya o no pesca, y luego nos repartimos un tanto por ciento de las capturas. También cotizan los armadores a la Seguridad Social y en caso de crisis no estamos dispuestos a transigir ni un ápice. Tenemos derecho al seguro de desempleo y a indemnizaciones, y por ahí no cederemos".

"Lo que pretenden los armadores —dice un 'arrantzale' gallego— es agotar la paciencia de las tripulaciones y no parar los barcos de ninguna manera. Y así nosotros nos vemos condenados a la inseguridad y al riesgo que comporta salir a la mar en las actuales circunstancias. Prefieren pagar las multas que indemnizarnos".

Interviene otro marino joven para aclarar que es importante sindicarse y que ya están empezando a hacerlo casi todos. "Pagamos una cuota de 250 pesetas, pero todavía sabemos poco de todo eso. Los armadores van por delante, aunque no conseguirán engañarnos".

Solidaridad de Trabajadores Vascos fue el primer sindicato en dar la voz de alarma en Euskadi, planteando una serie de reivindicaciones prácticamente coincidentes con las expuestas por CC. OO. después de una reunión celebrada en Madrid con representantes de diversas nacionalidades y regiones.

Después de reafirmar el derecho de los trabajadores a mantenerse en los actuales puestos de trabajo, CC. OO. exige al Gobierno que renegocie el número de licencias concedidas por la CEE y que obligue a los armadores de los pesqueros que faenan en aguas comunitarias a cumplir los reglamentos en tamaños de peces, especies, mallas, vedas, etcétera; que participen las centrales sindicales en todas las negociaciones que se realicen para resolver el problema; que consideren prioritario el enrole de tripulaciones españolas en la Ley de Constitución de Empresas Pesqueras Conjuntas, y que se mantengan los puestos de trabajo para los hombres del mar.

La Federación de Pesca de Comisiones Obreras, así como la de ELA-STV, advierte que no permitirá que se venda en nuestros puertos pescado de otros países de la CEE, mientras nuestros barcos no puedan pescar. Y considera urgente que se atienda a los trabajadores en situación de paro. Para ello sugiere que el seguro de desempleo sea al ciento por ciento del salario durante todo el tiempo que dure el paro; que las medidas contra el paro se apliquen globalmente por puertos y distritos marítimos; que se arbitre la formación profesional especial y pagada para la reconversión del personal, y que se consulte a las centrales sindicales para conceder los créditos que la Administración arbitre para paliar la crisis en el Norte.

En este sentido no deja de resultar curioso el desequilibrio existente entre el interés de algunos partidos y de algunos recién elegidos parlamentarios por el problema de los armadores y los acusados silencios en torno al gravísimo de los pescadores. "Llevo veinticuatro días sin hacerme a la mar", dice un atezado "arrantzale" ondarrés. "Mientras dure el paro, yo sigo sin cobrar. Esto debe solucionarse de alguna forma, porque si no seríamos los marinos los que amarraríamos las flotas".

Eran las nueve de la noche del martes 26 en Ondárroa. Algunos armadores seguían discutiendo frente al sindicato. Otros trataban de convencer a los barcos expulsados de Gran Sol de que permanecieran al gairete o como fuera, pero que no retornaran a los puertos. Lluve con viento racheado. Y en todas las tascas del pueblo sólo se habla del futuro de la pesca. Varios miles de familias viven de ella y no entienden de transacciones comerciales, de alta política o de cuentas corrientes. Su vida es el mar ■ P. E.

## EN EL NUMERO DE AGOSTO DE TIEMPO de HISTORIA



### Antonio Elorza LA FUNDACION DE LA F. A. I.

En el transcurso de diversas sesiones celebradas por una serie de delegados de grupos anarquistas durante los días 24 y 25 de julio de 1927, nace la Federación Anarquista Ibérica (FAI). Cuáles fueron las motivaciones de tal nacimiento, cómo fue desarrollándose esta organización y qué peso específico llegó a alcanzar en los años finales de la Dictadura y en la República, son aspectos minuciosamente estudiados por Antonio Elorza en un trabajo que publica el último número de TIEMPO DE HISTORIA.

Además de este tema, el número 33 de TIEMPO DE HISTORIA incluye:

A LOS CUARENTA Y CINCO AÑOS DEL 10 DE AGOSTO: SANJURJO, ¿QUISO SER EL GENERAL DE LA REPUBLICA?, por Pedro Rico (alcalde popular de Madrid) ● ANTE UNAS NUEVAS CORTES CONSTITUYENTES, ¿COMO SE ELABORO LA CONSTITUCION DE 1931?, por Eduardo de Guzmán ● HISTORIA DE LA REPUBLICA ESPAÑOLA EN EL EXILIO (1939-1977) (y II), por José A. Ferrer Benimeli ● ENTREVISTA CON FERNANDO VALERA, ULTIMO PRESIDENTE DEL GOBIERNO DE LA REPUBLICA EN EL EXILIO: "HEMOS SALVAGUARDADO LA LEGITIMIDAD POPULAR", por J. A. F. B. ● SALMERON Y EL KRAUSISMO, por Fidel Villar Ribot. Seguido del texto completo de una CARTA DE NICOLAS SALMERON AL SEMANARIO "EL MOSAICO" ● 1914-1918: LA "GUERRA DE PROPAGANDAS" EN ESPAÑA, por Jesús Longares Alonso ● UNA MUSICA NACIDA DEL PUEBLO. ORIGEN Y MODALIDADES DE LA RUMBA, por Raúl Martínez Rodríguez y Pedro de la Hoz ● ESPAÑA, 1947. Selección de textos y gráficos, por Fernando Lara y Diego Galán ● EN RECUERDO DEL GRAN HISPANISTA DESAPARECIDO. EL PROCESO DE MARIA CAZALLA, por Marcel Bataillon ● LIBROS: Memorias de exilio. La alternativa del Frente Popular. De "Flechas y Pelayos" a "Butifarra". Juan Guerrero: Medio siglo de "Verso y Prosa".

EN EL NUMERO DE AGOSTO DE

## TIEMPO de HISTORIA