

Recientes conversaciones mantenidas entre las industrias pesqueras de ambos países, han demostrado que Estados Unidos comprende el problema que entraña el ingreso de España en la C.E.E., y que se ha dado cuenta también de que su mayor interés reside en dos mercados principales: el español —sobre todo— y el italiano.

Han mostrado los Consejos Regionales su interés en negociar acuerdos a largo plazo con ambos países, si bien es mucho más fácil concluirlos con España que con Italia, por pertenecer este último a la C.E.E., lo cual implicaría llevar a cabo negociaciones con Bruselas para alcanzar un convenio de esta índole.

Este acuerdo a largo plazo que se desea negociar, contemplaría un cierto volumen de "compras garantizadas" a los pescadores norteamericanos, a cambio del acceso a sus aguas. Estas "compras garantizadas" que habría que realizar, supondrían un fuerte desembolso y representarían, asimismo, un altísimo riesgo, ya que el producto suele ser de inferior calidad al existente en el mercado internacional y, además, suele resultar un producto caro debido al alza del dólar.

Por todo ello, se hace extraordinariamente difícil financiar a los particulares las cantidades que pudieran ser solicitadas por los Consejos Regionales, como contrapartida a los cupos de pesca que se pudieran otorgar. No obstante, es el momento de concluir un acuerdo a largo plazo: o se lleva a efecto ahora, o nunca.

Mantener la independencia de España con respecto a la Comunidad es básico, ya que la C.E.E. ha firmado un acuerdo con Estados Unidos que tiene una duración tal que entra en el período transitorio de adhesión por el que ha de pasar España. Hasta el momento en que la renegociación de este acuerdo se haga para la Comunidad ampliada, España debería mantener la independencia total en estas relaciones, tratando de consolidar un acuerdo a largo plazo para este período. Este es un punto crucial para la negociación con la C.E.E.

Canadá (N.A.F.O.)

El área de Canadá-N.A.F.O., es la que se conoce como la zona de pesca de Terranova, de tanta tradición para nuestra flota bacaladera, aunque ello no quiere decir que los citados caladeros no sean atractivos para la flota congeladora nacional. Muy al contrario, esta última muestra un creciente interés por los mismos, en los que debería existir una posibilidad de expansión para la flota española.

La citada zona es especialmente problemática a la hora de negociar con la C.E.E., pudiendo darse dos supuestos: por una parte, que se llegue a la firma de un acuerdo pesquero hispano-canadiense; y, por otra, que no se concluya el mismo.

Estimamos extremadamente difícil la posibilidad de que pueda llegarse a un acuerdo entre España y Canadá, dadas las desmesuradas pretensiones de aquel país, así como la propia política canadiense —relativamente nueva— que no permite a su administración la firma de convenios a largo plazo con terceros países. Tal filosofía es la que se contiene en el informe "Kirby", habiendo sido adoptada recientemente como la política del Gobierno. De todas maneras, la propia Administración canadiense ha llegado a la conclusión de que la referida política constituye un serio obstáculo a la hora de alcanzar acuerdos a largo plazo con terceros países, ya que esta política no los permite, sino que sólo autoriza la firma de convenios en base anual con aquellas naciones que, durante el transcurso del año, hubieran demostrado un buen comportamiento en lo que a las importaciones de los productos canadienses se refiere.

Sin embargo, y con anterioridad a la adopción de esta política, la C.E.E. ha concluido un acuerdo a largo plazo con Canadá; acuerdo que está pensado, como es natural, para los países que, actualmente, componen la Comunidad, y del cual el máximo beneficiario es Alemania Occidental.

En el supuesto de que se llegue a un acuerdo con Canadá, ya de por sí va a ser difícil acoplarlo al existente, a largo plazo, entre aquel país y la Comunidad. Lo único que cabría sería solicitar a la C.E.E. que negociara anualmente un acuerdo especial para España hasta que expirara el comunitario, cuando la negociación pesquera comunitaria se efectuaría ya para la Comunidad ampliada, sumándose entonces los intereses de España a los del resto de los países miembros.

Las exigencias de Canadá para alcanzar un acuerdo en 1984 fueron excesivas, en el sentido de que solamente autorizan en el área 2J 3KL, 5.000 Tm. de bacalao, cuando fuera de las 200 millas, para este stock, la flota española ha demostrado que puede capturar al menos 8.000 Tm., con la particularidad de que esta zona no se halla regulada por la organización N.A.F.O., a pesar de encontrarse dentro del ámbito del convenio, puesto que los canadienses siempre se han opuesto a que este stock se discutiera en el seno del referido organismo internacional.

En la reunión de Leningrado de 1983, España objetó las decisiones de N.A.F.O. en lo que se refiere al reparto de bacalao en la zona de la 3M y al de gallineta nórdica en la 3M y 3LN. Tales objeciones se efectuaron ante la total falta de sensibilidad por parte del resto de los países ante las peticiones españolas. Es de hacer notar que la C.E.E. se ha alineado en posturas totalmente contrarias a las nuestras en aquel foro. Esta actitud es incomprensible, y así se hizo ver al representante comunitario en aquella reunión.

Las aspiraciones de España se basaban en poder introducirse en la pesquería de la gallineta nórdica,

especie que puede tener un especial interés para nuestra flota congeladora. Teniendo en cuenta que los TACs nunca han sido alcanzados durante varios años, es injusto mantener unos cupos para unos países determinados que, sabemos de antemano, no van a utilizarlos. De ahí que las objeciones españolas estén más que justificadas.

En el caso del bacalao ocurre algo parecido, si bien la utilización de sus cupos por parte de los países es mayor. Lo que sucede es que la distribución de este stock se ha efectuado de una forma totalmente discriminatoria para favorecer especialmente a Noruega e Islas Feroes, que mantienen unos cupos por encima de su participación histórica.

En este contexto, Canadá, para la firma de un acuerdo, exigió que España levantara su objeción para capturar gallineta en la zona 3LN, por ser este área de especial interés para aquel país. Debemos señalar aquí, que el desarrollo de las pesquerías de gallineta por parte de nuestra flota tiene una doble importancia, ya que, por un lado, este pescado es perfectamente introducible en el mercado nacional y, por otro, Alemania es una nación claramente deficitaria en este producto e importa cantidades elevadas.

Las condiciones, al concluirse la reunión de N.A.F.O. en Leningrado, que había exigido Canadá a España para firmar un acuerdo pesquero en 1984, habían sido las siguientes:

BACALAO

En el área 3N0, atenerse el cupo de N.A.F.O., es decir, 9.000 Tm.

En el área 3M, no exigía el levantamiento de la objeción, al suponer que España podía operar libremente durante este año donde considerase más oportuno, si bien era muy previsible que, para 1985, hubieran exigido que España se adaptase al cupo que le asignara N.A.F.O., de 560 Tm. lo cual, de hecho, hubiera sido inaceptable para España.

En la 2J 3KL, atenerse a un máximo de 5.000 Tm. que pretendían conceder, dividido entre la zona de Nueva Escocia y Terranova, lo que convertiría a este acuerdo en todavía más inviable. La postura unánime del sector bacaladero español es la de que, cuando menos, estas 5.000 Tm. deberían ser distribuidas entre las áreas 3N0 y 2J 3KL. A cambio de ello, se pierde la facultad de faenar en esta última zona.

POTA

Autorizaban, en el área de Nueva Escocia, un cupo total de 6.250 Tm., más 5.000 Tm. de "Silver hake" (Merluza americana). Sin embargo, como se sabe, durante los últimos años la pota no ha aparecido en aquella zona y la merluza americana es de escaso interés para el mercado español.

GALLINETA

En el área 3LN, exigían el levantamiento de la objeción presentada por España.

En la 3M no exigían tal levantamiento, pero, probablemente hubieran requerido a nuestro país para que en 1985 España aceptase lo que N.A.F.O. decidiera asignarle. La última intención, sería la de impedir que nuestro país se introdujera en esta importante pesquería.

La última reunión de N.A.F.O., celebrada en Halifax en el presente mes de septiembre de 1984, ha sido una repetición de la anterior, sólo que, dada la tozudez canadiense y la falta de principios existentes en tal Organización, a causa del excesivo poder de Canadá tiene sobre la mayoría de los países miembros, es posible que España asimismo tenga que objetar el cupo de bacalao en la 3N0, en lo que quizá sería apoyada por la C.E.E., que en esta reunión ha mostrado mucho mayor entendimiento hacia la postura española.

En estas circunstancias parece utópico, sobre todo dado el escaso tiempo que nos queda para la adhesión a la Comunidad, pensar en un acuerdo hispano-canadiense en materia de pesca.

En el supuesto de que no se materializara este acuerdo, la postura que España debería mantener ante la C.E.E., en defensa de sus intereses, sería la siguiente:

- a) Mantener la independencia de la delegación española en N.A.F.O., hasta la expiración del convenio comunitario-canadiense, con el fin de que se pudiera renegociar el acuerdo para la C.E.E. ampliada.
- b) Solicitar el apoyo activo a las posturas españolas en N.A.F.O., a diferencia de lo que viene sucediendo en la actualidad.
- c) Para el bacalao, la posición española se basaría en mantener ciertas objeciones para algunos stocks de N.A.F.O., hasta tanto se pudiera garantizar a nuestra flota un mínimo de 30.000 Tm. de bacalao entre todas las áreas. Esta cifra es un mínimo realista. Un cupo más adecuado para que nuestras embarcaciones pudieran faenar sería de 40.000 Tm., pero esta cantidad es francamente difícil de conseguir, tanto en régimen bilateral como multilateral.
- d) En lo que hace referencia a la pota, defender, cuando menos, el cupo de 2.250 Tm. que tiene España en el área de N.A.F.O., procurando aumentarlo hasta las 8.000 Tm., con objeto de no tener el acceso excesivamente limitado a los años de máxima abundancia de esta especie.
- e) En cuanto a la gallineta nórdica, defender el acceso español a esta pesquería, que puede y debe ser desarrollada por nuestra flota. A pesar del interés que tiene Canadá en esa zona, hay

que recordar que esta pesquería, en su práctica totalidad, ocurre fuera de las 200 millas, no teniendo que efectuar excesivas concesiones a Canadá a este respecto.

f) En lo que hace referencia a otras especies, defender el derecho de España al acceso a otras pesquerías, tales como la "American plaice", "Yellowtail flounder" y "Witch flounder", puesto que, cuando menos, es inevitable la captura de estas especies como "by-catch". (Ver mapa 1).

Tales posturas, evidentemente, pueden constituir un potencial conflictivo con la C.E.E., en el sentido de que este organismo puede no estar dispuesto a asumirlas, razón de más por la que, quizá, en el caso Canadá-N.A.F.O., convenga mantener la independencia durante un período transitorio que se prolongue hasta la finalización del acuerdo pesquero entre aquel país y la C.E.E., pasando a renegociarse globalmente, donde tendremos más peso en las discusiones y, probablemente, mucho más apoyo de países como el Reino Unido y Francia.

No conviene olvidar las especiales relaciones entre Francia y Canadá en torno a la isla de St. Pierre. Concretamente, el Banco de St. Pierre se encuentra bajo la jurisdicción francesa, y podría pensarse en una compensación en forma de cupos en esta zona, donde, actualmente, se encuentra faenando mayoritariamente la flota canadiense.

Al mismo tiempo, tenemos que hacer nuevamente mención a lo manifestado en reiteradas ocasiones por la C.E.E., en el sentido de que los acuerdos que tiene firmados con los países terceros no serán abiertos a España, ya que ello significaría una reducción de las posibilidades de pesca para los actuales Estados miembros de la Comunidad. Es evidente que el citado tema cae plenamente dentro de esta situación descrita.

El acuerdo pesquero Comunidad-Canadá ha sido firmado para la C.E.E. en su composición actual, y en el momento de nuestro ingreso se planteará el hecho de que España no tiene suscrito un convenio pesquero con Canadá, mientras que la Comunidad sí lo tiene; o sea mientras la C.E.E. mantiene un entendimiento con Canadá, España está en una situación de confrontación con aquel país.

Bajo estas circunstancias, es imposible casar ambas situaciones: ni España puede pretender que la C.E.E. cambie de postura con respecto a Canadá, hasta tanto no expire el acuerdo actualmente en vigor, ni la Comunidad puede ignorar la situación del contencioso hispano-canadiense, que no se deriva de una situación caprichosa. Asimismo, la Comunidad en su declaración de fecha 22 de mayo de 1984 (página 16), dice que: "España deberá retirarse después de la adhesión de los Convenios Internacionales en las que la Comunidad sea miembro como tal", indicando que será la C.E.E., la que sustituya a España en estas

Conveniones. Sólo existe un organismo multilateral de pesca donde la C.E.E. está admitida como tal, y que es precisamente el caso de N.A.F.O. Por ello es posible que la Comunidad insista bastante en que España se retire del citado organismo por este mismo hecho. Es obvio que para la parte española el contencioso hispano-canadiense no puede desligarse de la situación de N.A.F.O. Si España ha de mantener unos determinados intereses ante Canadá, que van a condicionar su actuación en N.A.F.O., no podrá, de ninguna manera, disociarse esta actitud del hecho de que Canadá y la Comunidad no mantienen de momento ningún contencioso, sino que, al contrario, muchas veces adoptan posturas coincidentes.

Sólo existe una solución a este problema y es arbitrar un período transitorio hasta la expiración del tratado comunitario-canadiense, en el que España mantenga su independencia y negocie sus propias soluciones en cuanto a las relaciones con Canadá y con el organismo multilateral N.A.F.O. No obstante, es lógico y coherente que España no firme, durante este período transitorio, ningún tipo de acuerdo con Canadá que comprometa a nuestro país más allá del período de expiración del acuerdo comunitario-canadiense, pudiendo, sin embargo, alcanzar convenios anuales hasta esa fecha. En el momento de la expiración del referido tratado, España se retiraría de N.A.F.O. como miembro independiente, pasando a ser sustituida en sus funciones por la propia C.E.E., procediendo a renegociar este organismo el acuerdo con Canadá, pero ya para toda la Comunidad ampliada.

No existe para España otra alternativa que no sea ésta, ya que, de otra manera, se lesionarían nuestros intereses pesqueros.

Svalbard y Mar de Barents.

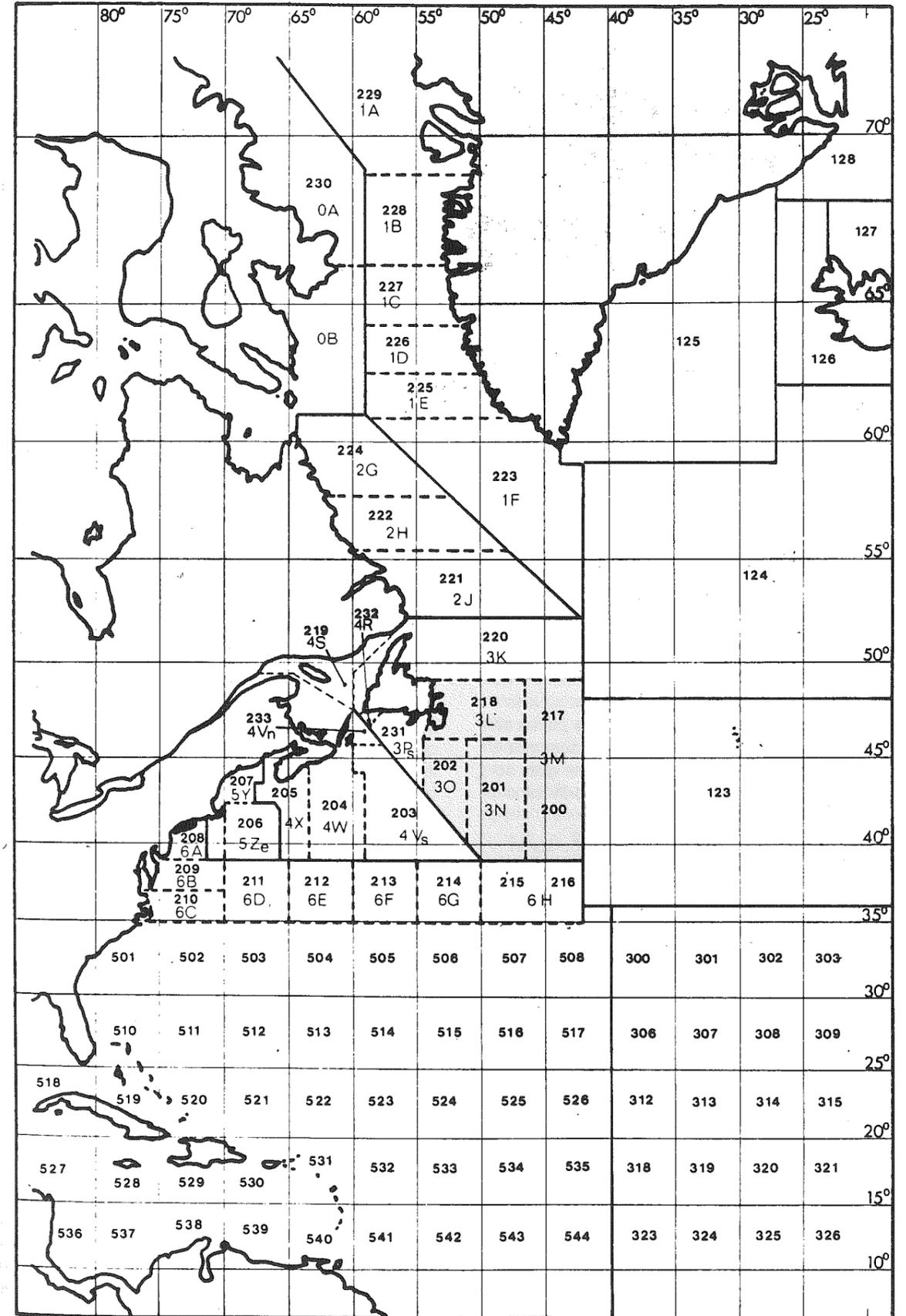
El archipiélago de las Svalbard se halla regido por las cláusulas del Tratado de París de 1920, por el cual se efectuó una cesión de soberanía a Noruega sobre estas Islas, a cambio de que los países signatarios tuvieran igual acceso a la explotación de la caza, pesca y minería, tanto en las Islas como en las aguas adyacentes a ellas. Tal cláusula incluye, igualmente, a la Isla de Osos.

De esta forma, se le concede, única y exclusivamente, a Noruega la potestad de establecer medidas de regulación, si hubiera lugar a ello, y tales medidas han de ser siempre no discriminatorias, situándose aquel país en igualdad de condiciones con las otras naciones.

Las autoridades noruegas están intentando acostumbrar a los demás países a que acepten una soberanía de hecho sobre las Islas y aguas adyacentes, aunque tratan de imponerla lentamente y nunca por la fuerza.

La regulación de los stocks de bacalao —los más importantes en esta zona— se efectúa de una manera

MAPA 1 Zonas de Pesca del Atlántico Noroccidental



En sombreado áreas reguladas por N.A.F.O.

un tanto irregular, y entendemos que no acorde con lo dispuesto en el Tratado de París. Tomando como base la regulación general del I.C.E.S., Noruega procede a repartirse la máxima captura total permisible (TAC) en relaciones bilaterales con la Unión Soviética, sin tener en cuenta los intereses de los demás países signatarios, hecho que ha sido contestado, en reiteradas ocasiones, por la Administración pesquera española.

La sobrepesca en este stock ha sido evidente, y de ello han sido culpables, únicamente, los propios noruegos, quienes han sobrepasado, en algunas ocasiones, en 150.000 Tm. los cupos que ellos mismos habían negociado con los soviéticos. Esto ha sucedido durante varios años consecutivos y ha constituido la causa determinante de que los stocks de bacalao hayan disminuido.

La presencia española en aquellas aguas, y por una restricción voluntaria, se ha mantenido estable en 1.800 días de caladero que equivalen, en la situación actual, a unas 12.000 Tm., lo que representa una cantidad irrisoria para el TAC fijado en aquella zona de 300.000 Tm.

Sin embargo los noruegos, en todas las negociaciones, se han colocado en una postura absurda, dando a entender que los españoles también eran responsables de la sobrepesca de este stock, ya que el esfuerzo pesquero español permanece fijo, sin disminuir, pero, ciertamente, sin aumentar.

La postura española ha sido firme hasta el momento, habiéndose hecho una serie de concesiones que convendrá reconsiderar en cualquier instante. Nuestro país ha accedido a no iniciar las tareas de pesca con anterioridad al mes de julio, lo que de por sí acorta en un mes la temporada de pesca en esa zona que, normalmente, sólo se puede desarrollar entre principios de junio y principios de diciembre.

Se ha hecho, pues, una concesión importante, y, por contra, los noruegos no han otorgado nada. Muy al contrario, mantienen su tesis actual, basada en la reducción del esfuerzo pesquero español en aquella zona en un 30%, ya que el I.C.E.S. ha aconsejado disminuir el TAC total en aproximadamente esa cantidad.

España deberá mantenerse firme, en el sentido de que no tiene por qué reducir su modesta participación en la pesquería. Se sabe que la C.E.E. tampoco está de acuerdo con la manera de proceder de Noruega en torno a este stock, pero puede verse tentada de presionar a nuestro país, ya que para los componentes del citado organismo, el acuerdo pesquero noruego-comunitario es lo suficientemente importante como para que puedan hacer caso a las tesis noruegas, procediendo a presionar a España para que reduzca su esfuerzo en aquella pesquería, de tantísima trascendencia para nuestra flota bacaladera que, hoy en día, no cuenta más que con este caladero y el de Terranova a donde poder acudir.

La postura española, pues, deberá basarse en el planteamiento a la C.E.E. de la actual situación en aquella zona. Asimismo, habrá que indicar que, en el momento en que se recupere el stock de bacalao, se espera poder obtener una mayor participación en el mismo.

Existe otro tema importante en torno a este Archipiélago. Por una parte existe ya una significativa colonia soviética en el mismo que, poco a poco, se va estableciendo en aquellas Islas, acogiéndose a las cláusulas del Tratado de París. Ello viene a ser un desafío "de facto" a la soberanía noruega de Svalbard, lo que está constituyendo un auténtico problema para sus autoridades. Por otro lado, estas mismas autoridades noruegas arguyen que la población de la zona de Cabo Norte depende, en gran medida, de los stocks de bacalao ártico y que a esta población no le gusta la presencia de buques extranjeros en aquella zona. Manifiestan, igualmente, que hay que mantener contenta a esta población.

En el área de Svalbard, existen también importantes pesquerías de camarón, que han sido ya objeto, en varias ocasiones, de explotación por parte de nuestros buques. Las autoridades noruegas no han protestado nunca ni nos hemos encontrado con ninguna dificultad a la hora de desarrollar esta modalidad de pesca.

El precio del camarón, que a veces alcanza un valor insuficiente, depende de la regulación general de los mariscos de este tipo. Si se regulan convenientemente tanto el acceso al mercado como las importaciones de esta clase de producto en la C.E.E., que puede ser un buen mercado para el mismo, cabe la posibilidad de que exista un potencial desarrollo de estas pesquerías a un nivel mayor del que se da en la actualidad.

Convendría, de cara a nuestra adhesión a la C.E.E., estudiar los métodos de introducción y comercialización de esta especie en Europa, que se realiza de manera distinta a la forma de presentación española de congelado individual entero.

En cuanto a las técnicas del cocido que se aplican en la C.E.E., creemos que sería interesante estudiar las posibilidades de esta especie en la Comunidad. Señalaremos aquí que este camarón compite con el proveniente de Groenlandia, que dispone de un buen mercado en la C.E.E. La citada pesquería es interesante, toda vez que la Comunidad es importadora de este tipo de productos, por lo que España puede ser uno de sus suministradores, bien de esta especie o de la procedente de los caladeros africanos.

Los recientes conflictos hispano-noruegos de agosto, hacen pensar en la necesidad de un cambio de actitud por parte de España, quien ha de aprestarse a la defensa de sus derechos en las aguas de aquel Archipiélago por todos los medios posibles, reconsi-

derando totalmente la política de autolimitación hasta ahora impuesta a la flota, así como la posibilidad de imponer restricciones a las importaciones de pescado de este país.

Noruega.

Con Noruega existe un tratado pesquero totalmente vacío de contenido, ya que lo único que le concede aquel país a España son cupos de gallineta y pota. Hace unos años que Noruega ha dejado de conceder cupos de bacalao a nuestro país.

Los cupos de pota son imposibles de capturar, puesto que este recurso no es accesible a los artes de pesca utilizados por nuestra flota, y, en cuanto a los de gallineta, las condiciones bajo las que nos los ofertan son tales, que hacen inviable su pesquería, como ya ha demostrado una prospección técnico-pesquera llevada a cabo en su día. De cualquier forma, ellos condicionan la concesión de cupos de pesca a que España acceda a las pretensiones noruegas en aquella zona.

Si bien la existencia de este acuerdo pesquero pudiera considerarse como un activo a la hora de la adhesión de España a la C.E.E., dudamos mucho de su efectividad, ya que son más trascendentes los caladeros de Svalbard, que tienen una importancia mayor para nuestras flotas, que lo que pueda ser un acuerdo para faenar en las aguas de Noruega, en el que no se incluya como especie principal el bacalao.

Groenlandia.

Recientemente ha sido firmado un acuerdo entre Groenlandia y la C.E.E., con motivo de que, a partir del 1 de enero de 1985, este territorio dejará de ser miembro del citado Organismo. El plan general de retirada de Groenlandia de la C.E.E. está ya terminado, y ahora sólo falta que los Parlamentos Nacionales ratifiquen el nuevo tratado que define los términos de las relaciones futuras entre la Comunidad y aquella Isla.

Groenlandia mantendrá un nuevo estado legal, como comunidad y territorio de ultramar (OCT), lo que representa una serie de ventajas que, en definitiva, originarán un coste económico para la propia Comunidad.

En lo que concierne al acuerdo en materia de pesca, la C.E.E. ha considerado que, a pesar de la dependencia de las poblaciones locales groenlandesas de los recursos pesqueros, también algunas flotas pesqueras comunitarias dependen de las capturas a realizar en aquellas aguas. Para ello, se ha firmado un acuerdo pesquero con una vigencia de diez años, prorrogable por un período de seis, en el que se contemplan los intereses de ambas partes. Durante los próximos cinco años, y hasta finales de diciembre de 1989, los barcos comunitarios podrán pescar bacalao, gallineta, fletán groenlandés, fletán, camarón y otras especies. Tal acuerdo representa un costo que se ha

fijado en 26,5 millones de ecus anuales. Los cupos de capturas concedidos a la C.E.E. serán revisados a los cinco años, habiéndose introducido una cláusula por la cual los cupos atribuidos a la Comunidad podrán ser incrementados, aumentando correspondientemente la inversión financiera, si las posibilidades de pesca así lo permitieran. En el supuesto de que los recursos pesqueros disminuyeran, la prioridad de su captura sería entregada a Groenlandia.

Además de esta ayuda económica importante, Groenlandia podrá continuar vendiendo su pescado a la C.E.E., sin que para ello deba satisfacer los aranceles aduaneros ni limitar su volumen de ventas. España, a pesar de haber tenido presencia histórica en aquellas aguas, traducida principalmente en la captura de camarón y bacalao, se vió forzada a abandonar el citado caladero en 1977, año de extensión de las aguas jurisdiccionales. No hubo, desde aquel entonces, posibilidad de reabrir conversaciones en materia de pesca con Groenlandia, debido a la dependencia de este país de la C.E.E. y por su integración en la Política Común de Pesquerías, lo que significaba que las aguas groenlandesas eran asimismo aguas comunitarias.

Sin embargo, y con posterioridad a la finalización de las negociaciones, España no puede renunciar a tratar de acceder a este caladero. No obstante, la práctica totalidad de los excedentes de pesca han sido atribuidos por Groenlandia a la C.E.E. Asimismo, en el documento negociador (página 19), la Comunidad señala que: "en los acuerdos de pesca suscritos por la C.E.E. con los países terceros, la Comunidad hace constar y subraya la necesidad de preservar los equilibrios fundamentales entre los Estados miembros". Cuando se trata entonces de extender los beneficios de estos acuerdos que la C.E.E. tiene firmados, a España, dice, de una manera clara, que "no se prevé la factibilidad de reducir las posibilidades de pesca de los actuales Estados miembros". Ello quiere decir que, en el caso del acuerdo con Groenlandia, no existe una voluntad por parte de la Comunidad de extenderlo a nuestro país.

Se da la paradoja, entonces, de que España, desde el momento de su ingreso en la C.E.E. y a través de su contribución financiera, estará ayudando a llevar adelante un acuerdo pesquero que, en principio, no nos va a ser beneficioso.

Por todo ello, habrá que plantearse muy seriamente el solicitar, previo aviso a la C.E.E., la celebración de conversaciones con Groenlandia en materia de pesca, bien entendido que en el supuesto de que a España no le sea otorgado acceso a aquel caladero, en la cuantía que fuese, no abriremos nuestro mercado a los productos pesqueros groenlandeses, ya que si se excluye a nuestro país para los cupos y se le incluye para los pagos, no puede tampoco esperarse que un posible desarme arancelario comunitario para los citados productos, sea aplicable a España, que no ha estado contemplada en el seno de este acuerdo. Ello requerirá,

asimismo, la firma de un convenio hispano-comunitario al respecto, una vez que se hayan determinado las posibilidades reales de nuestro país en aquel caladero.

Islas Faroe.

Las Islas Faroe son una de las mayores fuentes de exportación de bacalao seco y salado a España, sin que exista ningún tipo de contrapartida pesquera para nuestro país. Las Islas Faroe, como se sabe, pertenecen al Reino de Dinamarca, pero no a la Comunidad, con lo que estaremos en un caso similar al de Groenlandia.

Esta situación habrá que revisarla y abrir negociaciones con la Administración Pesquera de las Islas de cara al acceso de España a la Comunidad, imponiendo severas condiciones para el acceso de sus productos al mercado español. En realidad, esto ya tendría que haber sido hecho hace tiempo.

Portugal.

Las costas de Portugal son caladeros importantes y tradicionales para algunas flotas españolas que pescan al fresco, sobre todo palangreros, arrastreros, trasmalleros y cerqueros. Con este país existe un contencioso desde el 31 de diciembre de 1982, fecha en la que han dejado de pescar nuestros buques.

La problemática con Portugal es clara: está forzando por todos los medios a España para que haga renuncia de unos derechos conferidos por el acuerdo Hispano-Portugués de 1969, que hoy día está en vigor.

Portugal está tratando, de llegar sin cargas de ningún tipo en materia de pesca a la Comunidad Económica Europea. España le estorba, puesto que sabe que el acuerdo Hispano-Luso de 1969 es del tipo de los firmados al amparo del Convenio Europeo de Pesca de 1964, es decir, de los que confieren derechos intracomunitarios, y es quizá el acuerdo que ha servido de base para la elaboración de la propia política pesquera comunitaria.

Si España logra entrar en la Comunidad Económica Europea sin haber hecho esta renuncia, automáticamente la zona entre las 6 y las 12 millas estará abierta a España con carácter permanente. Esto es lo que Portugal trata de evitar. Por otro lado, Portugal quiere que se reserve, aduciendo a diversos condicionantes, algunas zonas como zonas "especiales". En este sentido, trata de que la pesquería de cigala sea reservada única y exclusivamente a Portugal cuando, e igualmente que en el caso anterior, esto no es posible según la propia normativa comunitaria tal y como se lo ha comunicado la propia Comunidad.

Quizá el único recurso que le queda a Portugal es demostrar que no existe presencia histórica en la zona, por medio de una renuncia expresa de España al respecto. Portugal no ha entrado en razones con España, ni se espera que entre, con lo que quizá sea convenient-

te presentar el contencioso pesquero Hispano-Portugués ante el Tribunal de Luxemburgo, incluso de manera previa a la entrada en la Comunidad, para que ésta se pronuncie, a no ser que previamente Portugal accediera a firmar un acuerdo en términos razonables y que no se aparten demasiado de los últimos planes de pesca que se firmaron.

La situación con Portugal ha causado un considerable daño, no sólo a la flota de arrastre, sino a las flotas que se dedican a otras modalidades de pesca, como la palometa, pez espada, marrajo y trasmallo, y parece claro que el citado contencioso no se resolverá hasta que los tratados de adhesión de ambos países a la C.E.E. se encuentren finalizados.

Los caladeros africanos y del Indico (Marruecos, Angola, Mozambique, Senegal, Guinea Conakry, Seychelles, etc.).

En general, la problemática que surge de los caladeros africanos donde faena la flota española de fresco, afecta especialmente a la flota de Canarias y del sur de España. No obstante, también afecta en buena medida a la flota gallega, sobre todo cuando se trata de la flota congeladora. Es evidente que el caladero marroquí es un caladero caro, y que el acuerdo firmado por España será el precedente que Marruecos hace a la hora de negociar con la Comunidad Económica Europea.

Esto parece levantar fuerte oposición por parte de los países que se consideran pagadores, como puede ser la República Federal Alemana y, quizá, Inglaterra. De cualquier manera, parece ser que dada la política europea con respecto a África no hay oposición a estos acuerdos, sino que muy probablemente se animará a España a que concrete buena parte de ellos.

De manera similar cabe enfocar el acuerdo con Angola y Mozambique, donde faena nuestra flota marisquera con sede principalmente en Huelva. Parece que la política comunitaria tendería a ser favorable a aquella política que, a través de acuerdos de pesca o de otro tipo, redujera la influencia comunista y de la Unión Soviética en África.

El tipo de acuerdos que España tiene suscritos con países africanos parece pues que encajarían dentro de los intereses globales de política exterior de la Comunidad Económica Europea, si bien convendría contrastar debidamente esta hipótesis, ya que nuestra experiencia en el caso, es limitada.

En otro orden de cosas hay que decir que el acuerdo con Marruecos irá dejando paulatinamente fuera a una serie de buques que tendrán que buscar su acomodo en otras pesquerías. De hecho, los excedentes de flota artesanal han repercutido especialmente en los buques gallegos con base en La Guardia y Ribeira y que tienen en estos momentos dificultades para encontrar su lugar.

Se podría resumir que, de cara a nuestro ingreso en la Comunidad Económica Europea, la mejor posición española con respecto a todos los acuerdos de pesca que en la actualidad se mantienen con países africanos (Senegal, Guinea Conakry, Angola, Cabo Verde, Guinea Ecuatorial, etc...) es mantenerlos, procurando a la vez que su vigencia, con contenido real y útil a nuestra flota, se prolongue lo máximo posible en el tiempo (acuerdos a largo plazo y no firmados en base a una duración anual).

Lo mismo cabe decir para todos los caladeros de importancia para la flota atunera congeladora, tanto en diversos países del Atlántico como en el Indico (Islas Seychelles).

Por otro lado, antes de que se produzca la adhesión española a la C.E.E., es necesario que se realice un esfuerzo negociador por parte de la Administración española para alcanzar acuerdos de pesca con diversos países que posean caladeros de interés para la flota pesquera española y que en el momento actual, y por diversas razones, aunque se mantiene abierta la negociación, aún no se han materializado. Uno de esos casos se presenta con Mauritania, caladero de gran importancia para nuestra flota.

El caladero nacional. Flota de bajura y marisqueo.

El caladero nacional no se va a ver libre de problemas a la hora de negociar la entrada en la Comunidad Económica Europea. Principalmente se verá afectada la flota artesanal y la de bajura, ante una eventual liberalización del comercio con la Comunidad. Hasta la fecha, la voz de la flota de bajura no se ha oído. Quizá no exista conciencia plena de la gravedad de la situación futura.

Por mencionar unos cuantos ejemplos, diremos que el berberecho holandés compite con el berberecho gallego debido al sistema de extracción altamente mecanizado, existente en aquel país.

La competencia de Francia con respecto al marisco es fuerte. En la Bretaña francesa existen prácticamente todos los tipos de marisco que existen en Galicia y muy probablemente se deseen comercializar en España. De hecho, es bien conocida la penetración del centollo francés en nuestro mercado.

Recientemente se ha descubierto en la zona de Nuevas Hébridas un abundante recurso de nécoras, y ya se está pensando, con fondos de la Administración Británica, en tratar de establecer una corriente de suministro de este tipo de producto a España. Estamos

seguros de que los productores de nécoras de Galicia aún no se han enterado de este hecho.

Lo mismo cabe decir de las vieiras irlandesas, que sin duda ocuparán su sitio en el mercado nacional.

Hay que darse cuenta de que una gran parte de la actividad económica de la flota de bajura se está manteniendo gracias al nivel de precios actual. En el momento en que se permita una liberalización de las importaciones, las empresas se vendrán abajo, dañando la economía de los productores que, sin saber porqué, se verán en serios apuros. En este sentido, hay que comprender que el mercado español tiene una capacidad limitada de absorción, y si se producen afluencias de productos por encima de esta capacidad, los trastornos económicos que pueden producirse son enormes. Por ello, esta constante insistencia de la contingenciación de los mercados nacionales.

El objetivo final de la adhesión implica la liberalización total de las importaciones que provengan de la Comunidad Económica Europea, pero es evidente que tiene que existir un período transitorio de adaptación y sería imperdonable que, por no haberlo previsto, se vinieran abajo numerosas empresas familiares.

Uno de los pocos sectores que pueden verse favorecidos por el ingreso en la Comunidad Económica Europea es el de las empresas que dependen de la pesquería de sardina. Este recurso puede ser complementario y sustitutivo del mercado del arenque en la Comunidad Económica Europea. Sin embargo, las conservas españolas se ven gravadas en un 25% mientras que las de Portugal lo son en un 10% y las de Marruecos no están gravadas, por hablar de dos países que son significativamente competitivos de España en este aspecto.

La Comunidad es asimismo deficitaria en conservas, por lo que en un principio estas industrias debidamente acondicionadas para suministrar a un amplio mercado, pueden conocer un fuerte impulso. Por otra parte, existe un número de preparaciones que pueden realizarse con la sardina y con otras especies poco explotadas en nuestras costas, como la caballa, que pueden adaptarse al mercado comunitario. No creemos que nada de esto se haya puesto en práctica aún por parte de la industria conservera, muy anclada en los métodos del pasado, y pensamos que no está positivamente mentalizada en este sentido para preparar su ingreso en la C.E.E.

Se debe realizar un esfuerzo para obtener la captura de estas especies de una manera más económica que hasta ahora, adecuando las unidades y reacondicionando la industria conservera, que es la que va a absorber el producto de esta flota.

FLOTA DE FRESCO DE GRAN SOL

LA FLOTA DE GRAN SOL

Con este nombre se conoce a la flota que desde, prácticamente, la introducción de la propulsión mecánica de los buques de pesca, faena en la que hoy son las aguas de la Comunidad Económica Europea.

Todos los caladeros tradicionales se encuentran en lo que se conoce como subáreas IV, VI, VII, VIIIa y VIIIb (Figura 1), en las que el ICES divide el Atlántico Norte para efectos estadísticos y estudios sobre dinámica de poblaciones de interés comercial.

Estas áreas, conjuntamente con la de Terranova, hacia donde se dirigirían las parejas bacaladeras, constituirían una de las zonas de expansión de la flota española en tiempos pasados.

Conviene tener en cuenta que la flota conocida popularmente como flota de "Gran Sol", se encuentra radicada en una serie de puertos de la cornisa Cantábrica y Galicia, siendo los principales Pasajes, Ondarroa, Bilbao, Santander, Gijón, La Coruña y el puerto de Vigo, en donde descargan las unidades con base en el mismo, así como las del puerto de Marín.

Esta dispersión a lo largo de la cornisa Cantábrica y la costa gallega, dió lugar a una especialización en distintas áreas de pesca. Así, por ejemplo, la flota del Cantábrico se especializará en la zona adyacente a la costa francesa, mientras que la gallega se especializará y realizará sus actividades en la costa Suroeste de Inglaterra y Oeste y Sur de Irlanda. Existían unos caladeros tradicionales, que eran los más populares entre la flota gallega y se muestran en la Figura 2.

Hasta 1977, el acceso a estas aguas fue libre, y se construyó y se renovó una importante flota, parte financiada por el capital propio de las empresas arma-

doras y parte acogido a las líneas de crédito oficiales de los planes de desarrollo.

La opción geográfica implicó también la especialización de las flotas en la captura de unas determinadas especies. Las condiciones ambientales y la biocenosis de las zonas del Golfo de Vizcaya y del Oeste de Irlanda son distintas, y por tanto, las poblaciones de peces comerciales también lo son. Así, mientras las flotas del Cantábrico se especializaban en la captura de la merluza, especie más abundante en aquella zona, la flota gallega se especializaría en la captura del gallo (*Lepidorhombus* sp.), que pasaría a ser la especie principal.

Esto también tiene su reflejo en el tipo de buques empleados, apreciándose que los barcos de la cornisa Cantábrica tienden a ser de una mayor potencia y tamaño que las unidades pesqueras de la flota gallega, que no precisan de tanto tiro para la captura de especies como las anteriormente mencionadas.

La ampliación generalizada a 200 millas de las aguas jurisdiccionales, realizada por parte de todos los países costeros en 1977, provocó asimismo la extensión mancomunada de todos los países de la C.E.E., lo que supuso un importante giro para la flota española. Se pasó prácticamente de una total libertad de capturas, a encontrarse con grandes dificultades impuestas por la C.E.E., que tenían como único objetivo limitar la actividad pesquera española en aguas comunitarias, ya que la NEAFC no tuvo tiempo para regular las pesquerías en aquellos caladeros, y el sistema de cupos para los países comunitarios, entró en vigor ya a partir del año 83. No eran pues criterios de conservación los manejados por la C.E.E., como veremos más adelante.

El acuerdo Hispano-Comunitario concluido en octubre de 1978, marcaría un hito fundamental en la actividad de la flota española en aquellas aguas.

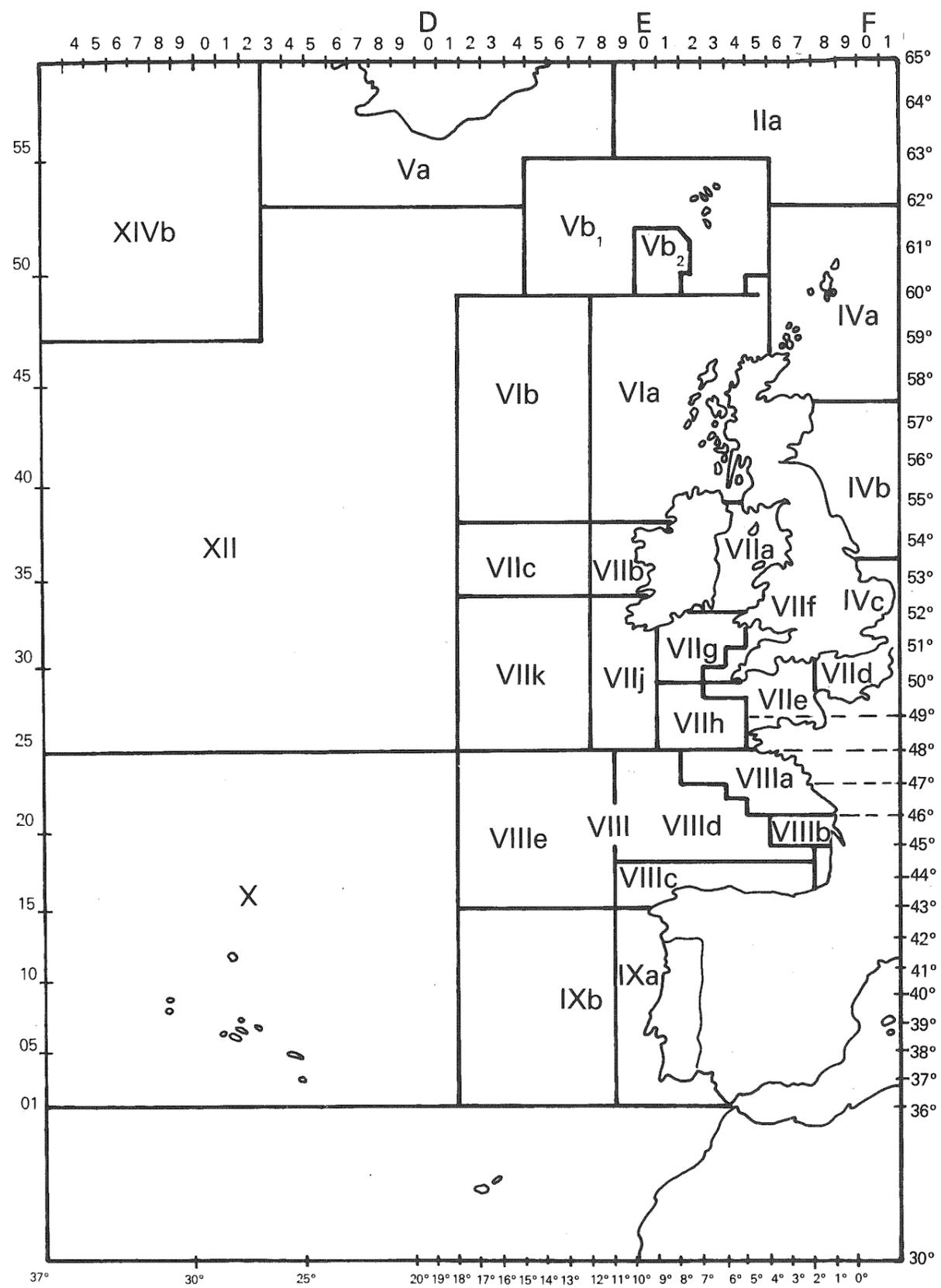


Fig. 1

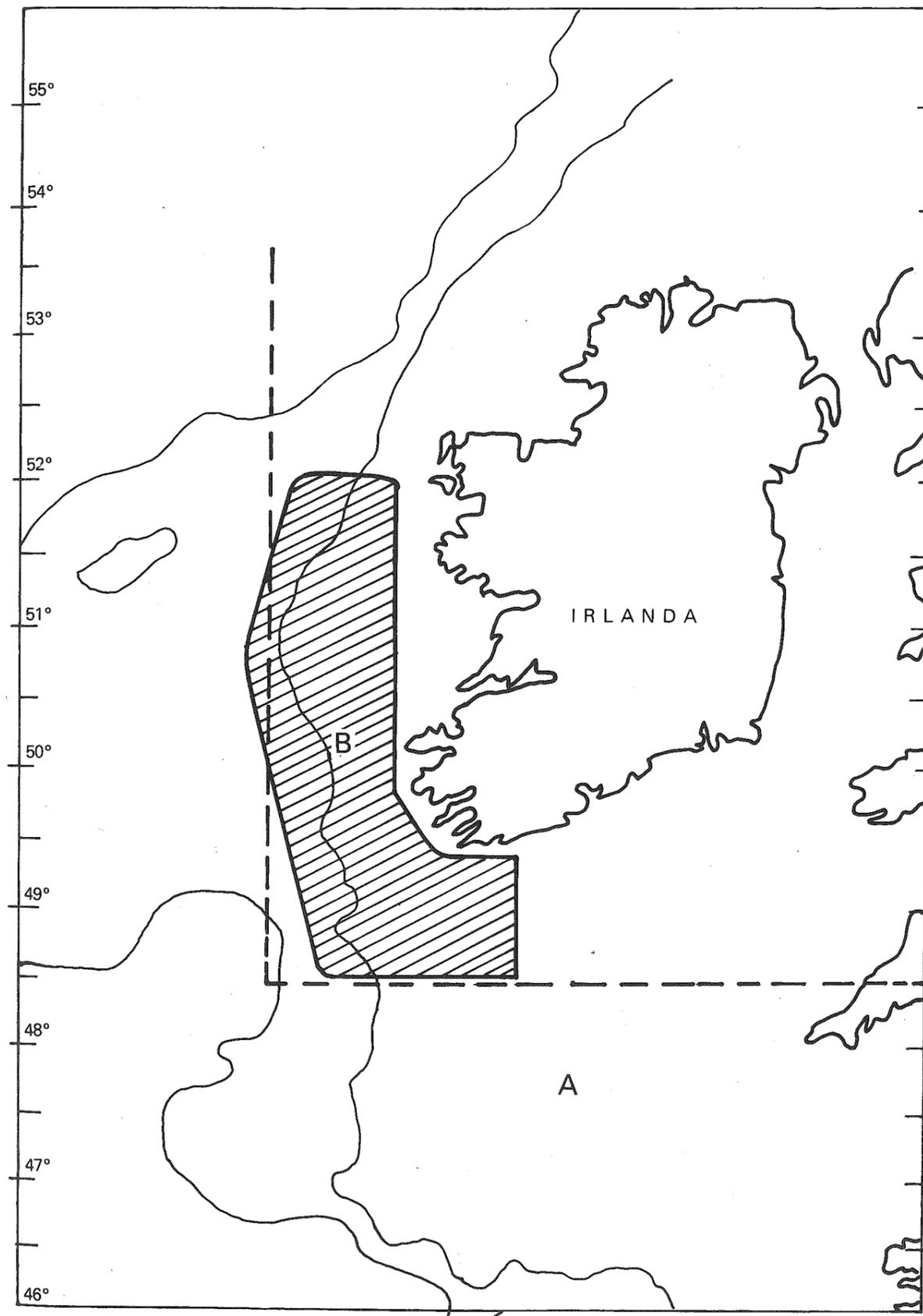


Fig. 2

LA EVOLUCION HISTORICA DE LAS CAPTURAS HASTA 1978.

Las estadísticas españolas de pesca tienen numerosos inconvenientes, siendo el más grave la imposibilidad de discernir en los anuarios estadísticos de pesca el origen de las capturas desembarcadas en los distintos puertos. Ello hace que sea francamente difícil conocer las capturas tradicionales de España en la Comunidad, aparte de las estadísticas realizadas por los científicos, que son las más fiables. Por otro lado, la implantación de un diario de pesca a la flota española fue algo que se realizó de manera muy tardía, en la década de los 70, y hasta que en 1980 no se desarrollaron los existentes, no permitían una información muy detallada.

A pesar de ello, en lo que se refiere a la flota de Vigo, hemos podido elaborar, los datos de desembarcos procedentes de "Gran Sol" desde 1972, que han sido los siguientes:

Año	Toneladas descargadas
1972	22.299
1973	27.609
1974	22.594
1975	19.734
1976	18.343
1977	16.799
1978	18.132

A partir de 1978, la situación cambia radicalmente al entrar en pleno vigor el régimen de licencias de pesca concedidas a España, que forzaría a la flota nacional a distorsionar completamente su régimen normal de capturas en aquella zona.

Por una parte, hubo necesidad de adaptarse a los cupos y, por otra, a la legislación sobre especies asociadas que, en el caso de Vigo, no ha correspondido, de ninguna manera, con la realidad del caladero.

Como se puede apreciar, y a pesar de lo que tantas veces se ha esgrimido, sobre posibles sobrepescas de los stocks, hay que decir que, en términos generales, la flota se ha mantenido en unos niveles constantes, así como las capturas medias que han oscilado tradicionalmente entre las 18 y 22 mil toneladas, salvo el bajón de 1977 y del año excepcionalmente bueno de 1973.

CAPTURAS TRADICIONALES DE LA FLOTA DE VIGO EN EL "GRAN SOL".

Las principales especies, por orden de importancia en cuanto a la cantidad desembarcada por la flota de Vigo, han sido tradicionalmente:

NOMBRE VULGAR	NOMBRE CIENTIFICO
Gallo (rapante, meiga)	(Lepidorhombus sp.)

Rape (sapo)	(Lophius boudegassa)
Pulpo	(Octopus sp.)
Merluza (pescadilla)	(Merluccius merluccius)
Mouvento (juliana)	(Lophius piscatorius)
Raya	(Raia sp.)
Eglefino (burro)	(Melanogrammus aeglefinus)
Pota	(Illex sp., Todaropsis sp., Todarodes sp.)
Platija (solla, coreano)	(Hippoglossoides platessoides, Glyptocephalus cynoglossus, etc.)
Jurel	(Trachurus trachurus)
Caballa	(Scomber scombrus)
Maruca	(Molva sp.)
Fogonero (carbonero, burro)	(Pollachius pollachius)
Cigala (langostino)	(Nephrops norvegicus)
Abadejo	(Pollachius virens)
Bacalao	(Gadus Morhua)
Escacho (rubio)	(Trigla sp.)
Cazón	(Galeorhinus galeus)
Besugo	(Pagellus sp.)
Calamar	(Loligo vulgaris)
Varios (cabra, bacaladilla, brótola, congrio, san martiño, pintarroja, rodaballo, faneca, etc...).	

En contra de lo que sucedía para el resto de la flota española, para la de Vigo la especie que está a la cabeza de las capturas no es la merluza y pescadilla, sino el gallo o rapante, la cual — como veremos más adelante, en las cifras de capturas — adquiere para dicha flota una importancia fundamental en la que se basa el grueso de la pesca.

También el rape y el pulpo superan en importancia, en cuanto a las cantidades de captura, a la merluza.

En los dos últimos años en que la flota de Vigo ha podido faenar normalmente, las capturas, en tanto por ciento, han sido como sigue:

Especies	Año 1978	Año 1979
Gallo	45,0%	47,4%
Rape	14,7%	16,7%
Pulpo	5,7%	3,6%
Merluza y pescadilla	5,6%	6,5%
Mouvento	3,8%	3,9%
Raya	3,3%	3,4%
Eglefino	2,6%	2,7%
Pota	2,0%	0,6%
Fogonero	1,5%	1,1%
Otros	15,8%	14,1%

La especialización de las flotas, que se mencionaba al principio del capítulo, no solamente establece diferencias entre las radicadas en puertos del Cantábrico con las que tienen su base en puertos gallegos, sino incluso entre estas mismas; como muestra pueden compararse las capturas tradicionales de Vigo y La Coruña:

Especies	Vigo	La Coruña
Gallo	46,3%	13,0%
Rape	15,7%	16,5%
Merluza	6,1%	23,8%
Cigala	1,3%	7,7%
Otras especies	El resto hasta el 100%	El resto hasta el 100%

Como puede apreciarse, en las capturas de la flota de La Coruña, si bien el gallo continúa siendo una especie de importancia, la merluza cobra bastante más relevancia en el cómputo total de capturas.

Aplicando, por ejemplo, el porcentaje de capturas correspondiente al año 1978 a las capturas globales de otros años, anteriormente mencionadas para la flota de Vigo, obtendremos una estimación grosera de las capturas — en Tm — por especies en esos años, como se muestra en el cuadro siguiente:

Especies	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Gallo	10.324	12.783	10.461	9.137	8.493	7.779	8.395
Rape	3.501	4.335	3.547	3.098	2.880	2.637	2.847
Merluza	1.360	1.684	1.378	1.204	1.119	1.025	1.106
Cigala	290	359	294	257	238	218	236
Otras esp.	6.824	8.448	6.914	6.038	5.613	5.140	5.548

Asumiendo que las capturas de La Coruña han sido tradicionalmente el doble de las de Vigo, y aplicando estos porcentajes a estas cifras, puede obtenerse una estimación más o menos aproximada de las especies desembarcadas en el puerto de La Coruña a lo largo de esos períodos:

Especies	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Gallo	5.798	7.178	5.874	5.131	4.769	4.368	4.714
Rape	7.359	9.111	7.456	6.512	6.053	5.544	5.984
Merluza	10.614	13.142	10.756	9.393	8.731	7.996	8.631
Cigala	3.434	4.252	3.479	3.039	2.825	2.587	2.792
Otras esp.	17.393	21.535	17.623	15.393	14.308	13.103	14.143

CAPTURAS ACTUALES DEL PUERTO DE VIGO.

Las capturas declaradas por las embarcaciones del puerto de Vigo, autorizadas a faenar en la C.E.E. han sido las siguientes:

Especies	1981	1982	1983	1984
Merluza	535 Tm.	387 Tm.	798 Tm.	
Gallo	—	718 Tm.	1.077 Tm.	
Rape	—	424 Tm.	560 Tm.	
Varios	—	308 Tm.	514 Tm.	
Total esp. asociadas	4.504 Tm.	1.450 Tm.	2.151 Tm.	

LOS CENSOS DE LA FLOTA DE GRAN SOL.

Bajo el nombre de censos de Gran Sol, son conocidas las Ordenes Ministeriales que regularon el acceso de buques españoles a aguas comunitarias. Es-

tos censos son ampliamente conocidos en los medios pesqueros y están sujetos a una revisión anual, no exenta de discusión y debate, debido a la importancia económica que el estar incluido en los mismos supone.

La ampliación a 200 millas de sus aguas jurisdiccionales, por parte de los países comunitarios, obligó a la Administración y a la flota española a ordenar la actividad pesquera en aquellas aguas. Era evidente que el acceso se encontraba limitado, y por tanto, era imperioso establecer una norma que regulara el acceso a las citadas licencias.

Por ello, la Administración pesquera indicó, en aquel entonces, a las Asociaciones Profesionales de Pesca de los distintos puertos, que se pusieran de acuerdo con objeto de establecer una lista o "censo" de buques, para acceder a aquellas aguas. Quedó asimismo establecido por la Administración que aquellos buques que estuvieran incluidos en esta lista no podrían tener acceso a ningún otro caladero. Tras múltiples discusiones entre las distintas Asociaciones se llegó a una relación de buques que sería remitida a la Administración española.

La citada lista funcionó de manera oficiosa durante los años 79 y 80, y finalmente adquirió rango legal al publicarse el 2 de julio de 1981, la Orden Ministerial de 12 de junio de 1981 por la que se ordenaba la actividad pesquera de las flotas de altura y gran altura que operan dentro de los límites geográficos de la Comisión de Pesca del Atlántico Nordeste (NEAFC). A pesar de este título, el mencionado censo sólo se refería a los buques de arrastre que faenaban en aguas comunitarias con exclusión de las aguas españolas. Estos censos serían revisados anualmente por Resoluciones que aparecieron publicadas en los B.O.E. de 1 de setiembre de 1982, 27 de julio de 1983 y 16 de octubre de 1984.

La Comunidad Económica Europea nunca pareció conocer la existencia de este Decreto, dando la impresión de que en medios comunitarios se interpretaba que no existía una regulación de acceso a estas aguas. La disminución de la flota de Gran Sol a lo largo de los años ha sido notable. En 1984 este censo de arrastreros, algunos de ellos transformados a palanqueros, era tan solo el 69% de lo que había sido en 1981. La mayor reducción se produjo en los puertos del Cantábrico y la menor en los puertos gallegos, sobre todo en Vigo, cuyos números prácticamente permanecieron constantes, ya que la flota de Vigo era en 1984 un 89% de lo que había sido en 1981, en La Coruña el 77% y en los puertos del Cantábrico un 60%.

La evolución de estos números con los porcentajes que cada año supone la flota existente con respecto a 1981, (entre paréntesis), se muestra en el cuadro siguiente:

Zona-Puerto	1981	1982	1983	1984
Cantábrico	240	227(95)	177(74)	144(60)
La Coruña	111	93(84)	87(78)	86(77)
Vigo-Marín	64	59(92)	59(92)	57(89)
Total	415	379	323	287
% respecto a 1981 . .	100	91	78	69

Esto se puede interpretar de varias maneras; bien que los puertos del Cantábrico se han reestructurado en mayor medida que los de Galicia, bien que los censos anuales de buques, en los puertos del Cantábrico, habían sido inflados en el momento del censo inicial, o que ha habido una migración de buques hacia los puertos gallegos, o una combinación de los tres factores.

Existe además un censo de palangreros que nunca llegó a ser publicado. A pesar de ello, el Gobierno siempre ha reservado 10 licencias para los mismos. Algunos de ellos alternaban su actividad en aguas nacionales y comunitarias, práctica que siempre estuvo prohibida a los arrastreros.

EVOLUCION DE LAS DESCARGAS.

Las descargas de las especies principales en el Puerto de Vigo muestran una estacionalidad clara en algunos casos. Podemos dividir las especies en tres grupos:

- Especies con una marcada variación estacional en la pesquería, tales como pota, pulpo, cigala, abadejo, aglefino y mouventó.
- Especies con variación estacional menos marcada, como son la merluza, el bacalao, el gallo y la raya.
- Especies con escasa variación estacional, que coinciden con las de menos importancia porcentual en las capturas.

En general, se aprecia que las capturas son menos importantes en los primeros meses del año, produciéndose un incremento general de las mismas durante los meses de abril y setiembre.

La variación estacional no es la misma para todas las especies, lo que indica la escasa base científica del régimen impuesto por la Comunidad a la flota española durante todos estos años, que imponía un porcentaje fijo de especies acompañantes a la especie principal, por ejemplo de la merluza, ya que la propia dinámica de variaciones estacionales modifican la composición porcentual de las capturas.

Este efecto de estacionalidad, como otros muchos, nunca ha sido tenido en cuenta en posteriores negociaciones con la C.E.E. dentro del marco que ha impuesto un criterio legalista a la regulación de la pesca española ajeno a la realidad. Esto ha hecho

que, en muchos casos, los buques hayan tenido serias dificultades para adaptarse a la legislación comunitaria, ya que es muy difícil predecir lo que ha de venir en la red.

Si se faena en una zona donde las cantidades de ciertas especies asociadas superan a las existentes de la especie considerada principal, es obvio que se dificulta el cumplimiento de la normativa fijada de antemano que no ha tenido en cuenta todas las circunstancias concurrentes en una pesquería.

En el caso del gallo la cantidad máxima de descargas se producen en los meses de marzo y abril, seguidas por los meses de julio y agosto. A partir de este último mes las descargas descienden muy pronunciadamente hasta el mes de enero, llegando a ser incluso la mitad del mes de marzo. En esto sin duda influye no sólo la disponibilidad de las especies, sino las propias condiciones climatológicas que en los meses de invierno dificultan seriamente la actividad pesquera. La Figura 3 muestra las descargas de gallo en el Puerto de Vigo desde 1980 a finales de 1981. La Figura 4 describe la evolución de los precios.

En el caso de la pescadilla (no olvidemos que la pescadilla no es sino merluza pequeña) las descargas son muy irregulares, no existiendo un máximo claro, si bien se puede tomar marzo como mes de máxima incidencia.

La evolución de las descargas, en el mismo período que en el caso del gallo, se muestran en la Figura 5. La Figura 6 muestra la evolución correspondiente de los precios. Los precios más altos se consiguen siempre en los meses de enero y diciembre, no teniendo ninguna relación con las descargas. Le siguen en nivel de precios los meses de julio, agosto y setiembre.

En lo que se refiere al rape las mayores descargas se realizan en los meses de mayo y junio y las mínimas se producen en los meses de enero y febrero. Lo mismo que en el caso del gallo, los precios son inversamente proporcionales a las descargas (Figuras 7 y 8).

En cuanto a la merluza, las mayores descargas se realizan en los meses de mayo y junio, y las mínimas en los meses de enero y febrero. (Figuras 9 y 10).

Los precios más altos se consiguen en el mes de diciembre, por la influencia de las fiestas navideñas, exactamente igual que ocurre con la pescadilla. Los mínimos coinciden en los meses de mayo y junio, dándose el caso de la relación inversa entre precio y cantidad de producto desembarcado.

Algo que es interesante hacer notar es una cierta estacionalidad del volumen de las descargas. No se aprecia ninguna tendencia a la evolución, sino que incluso — como es el caso de la merluza — se evidencia una cierta tendencia ascendente y en el caso del gallo, cuando menos, una tendencia estacionaria, si bien el

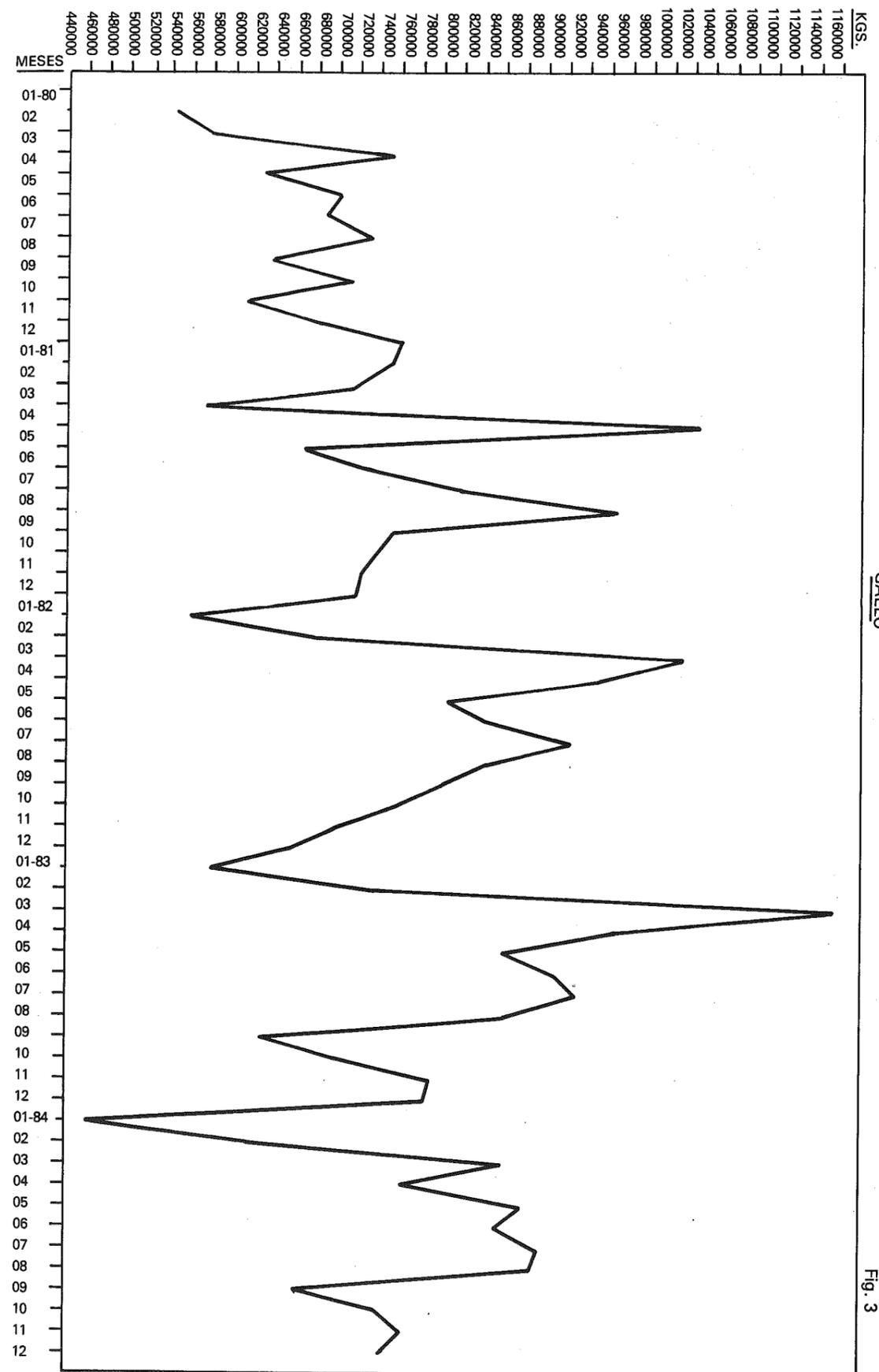


Fig. 3

PESCADILLA

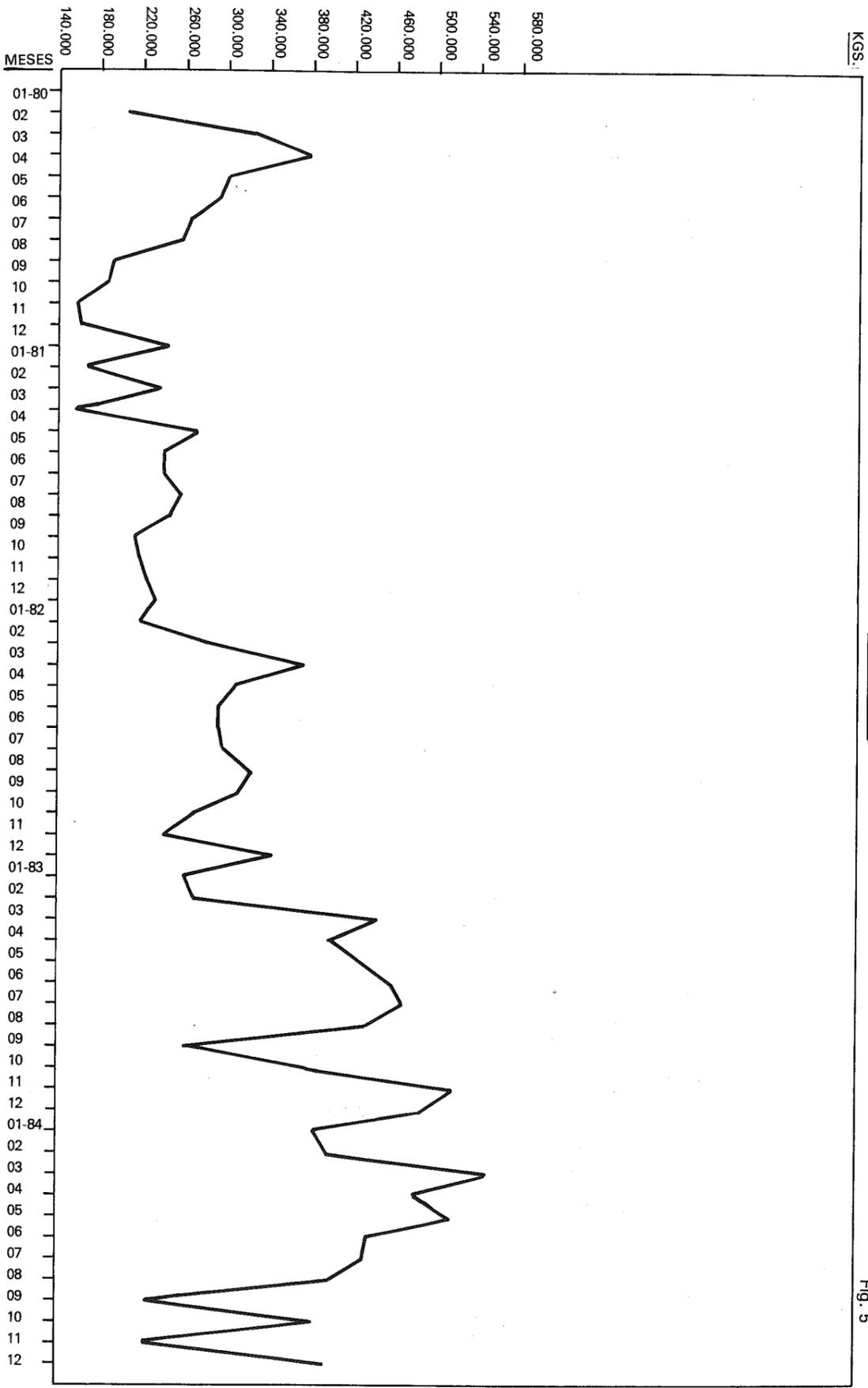


Fig. 5

PTAS.

GALLO

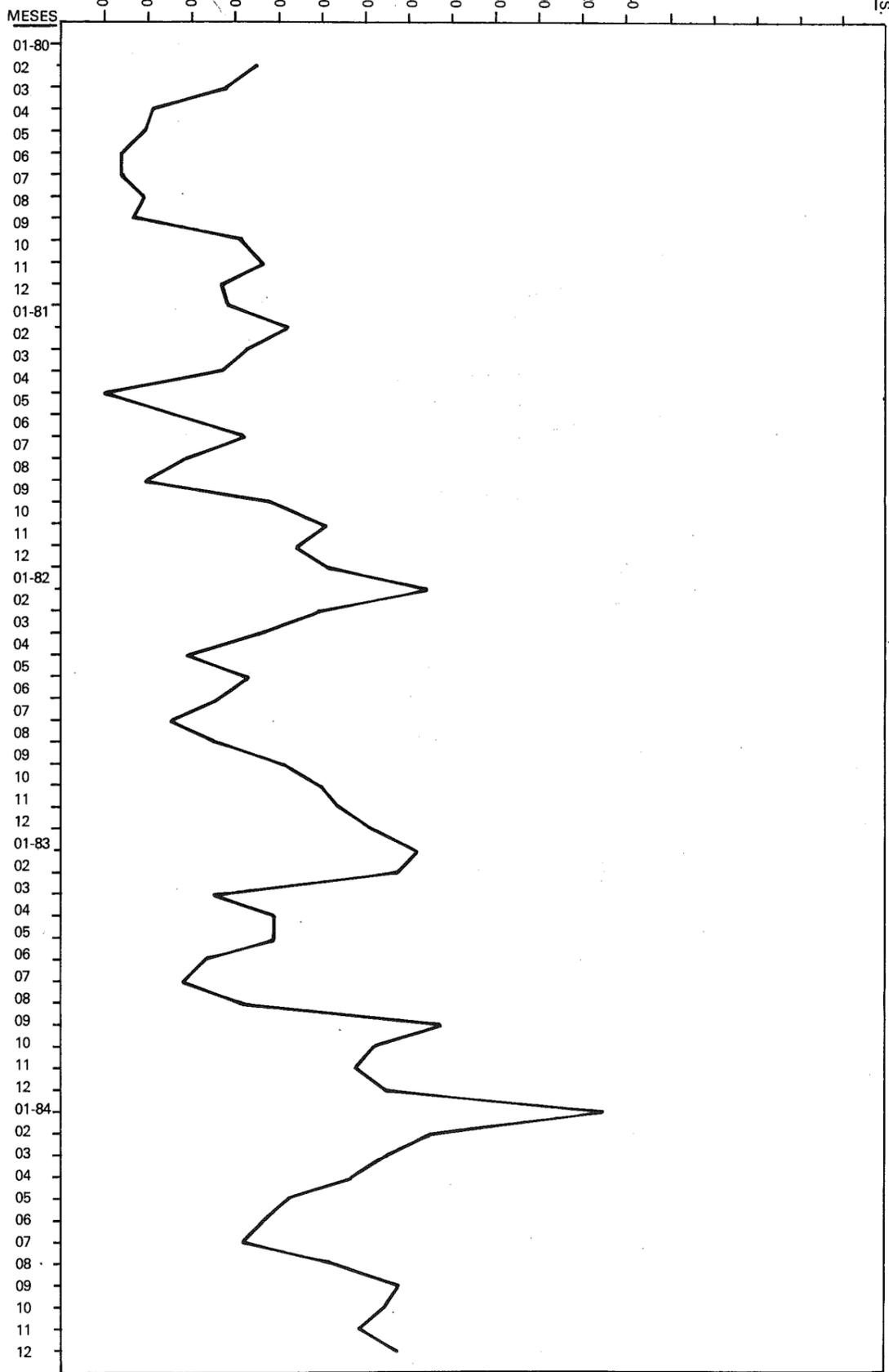


Fig. 4

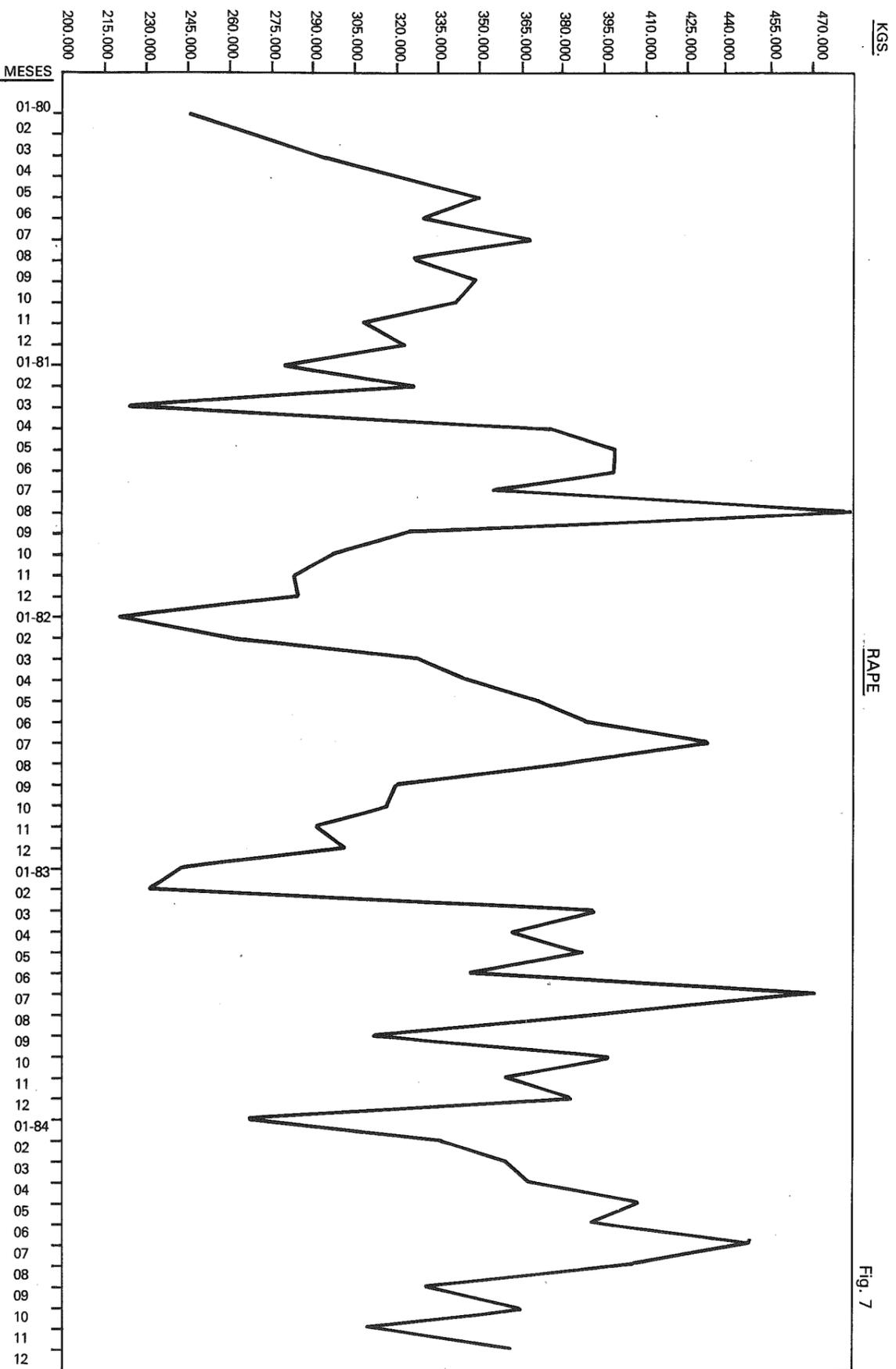


Fig. 7

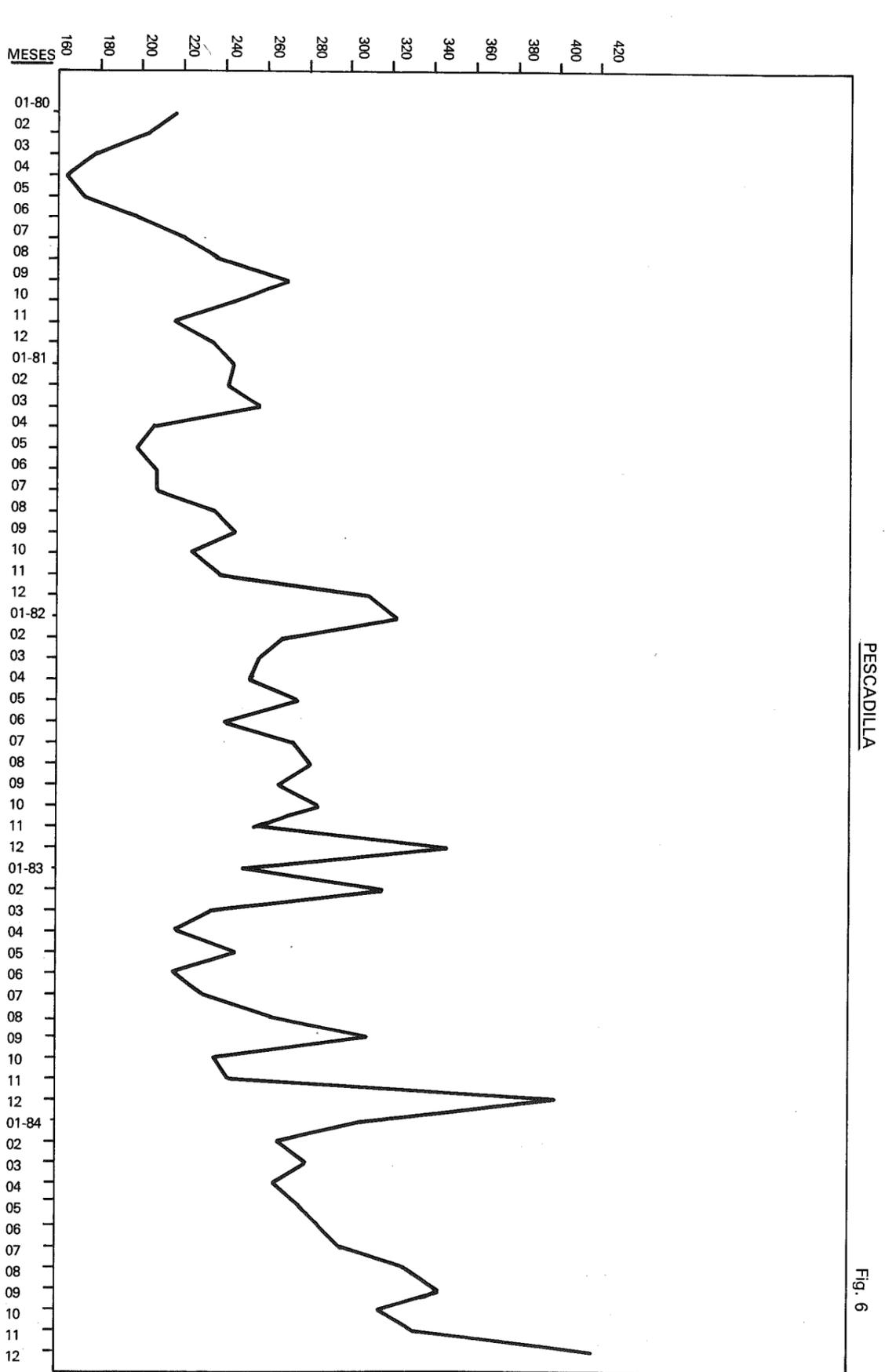


Fig. 6

MERLUZA

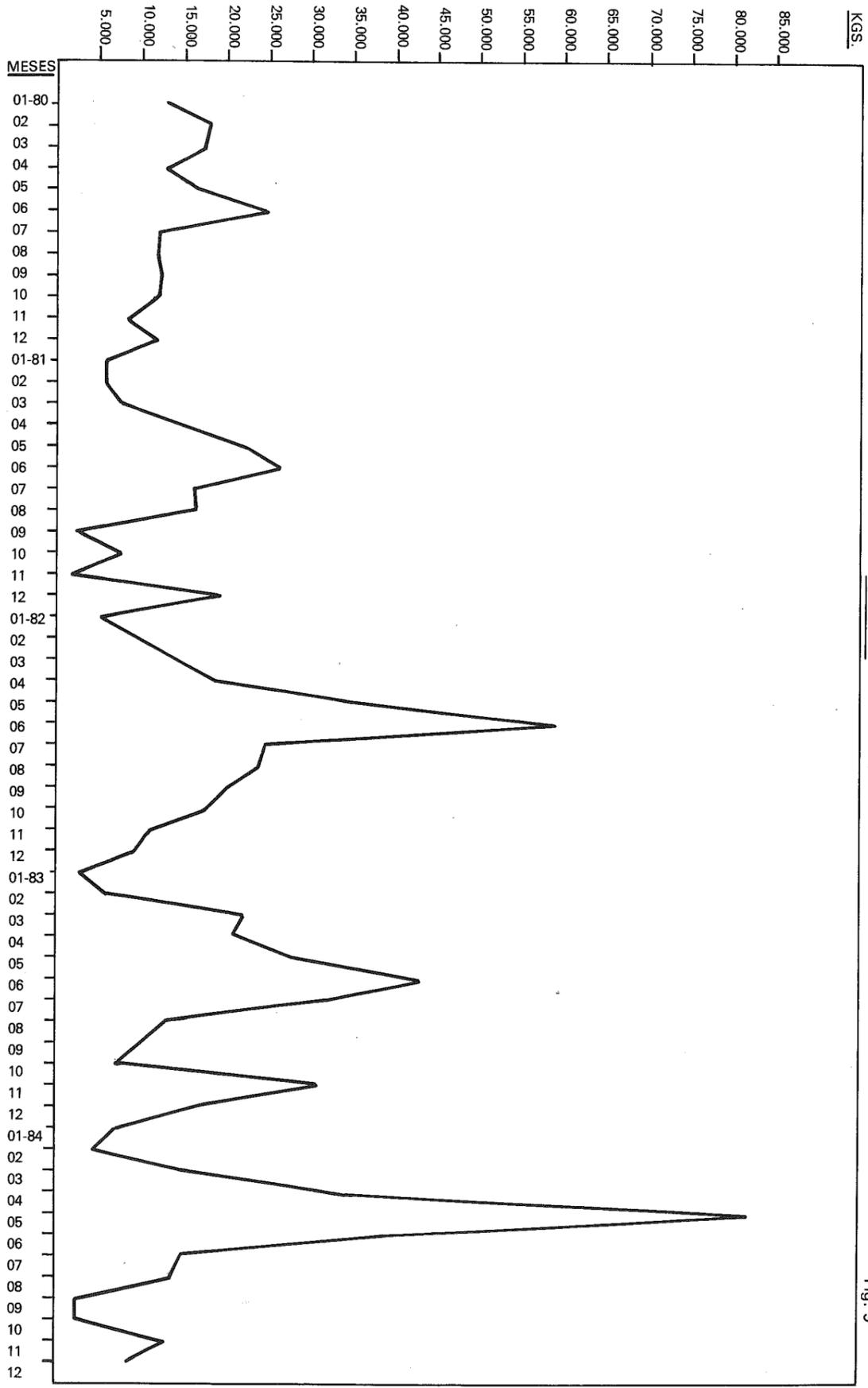


Fig. 9

RAPE

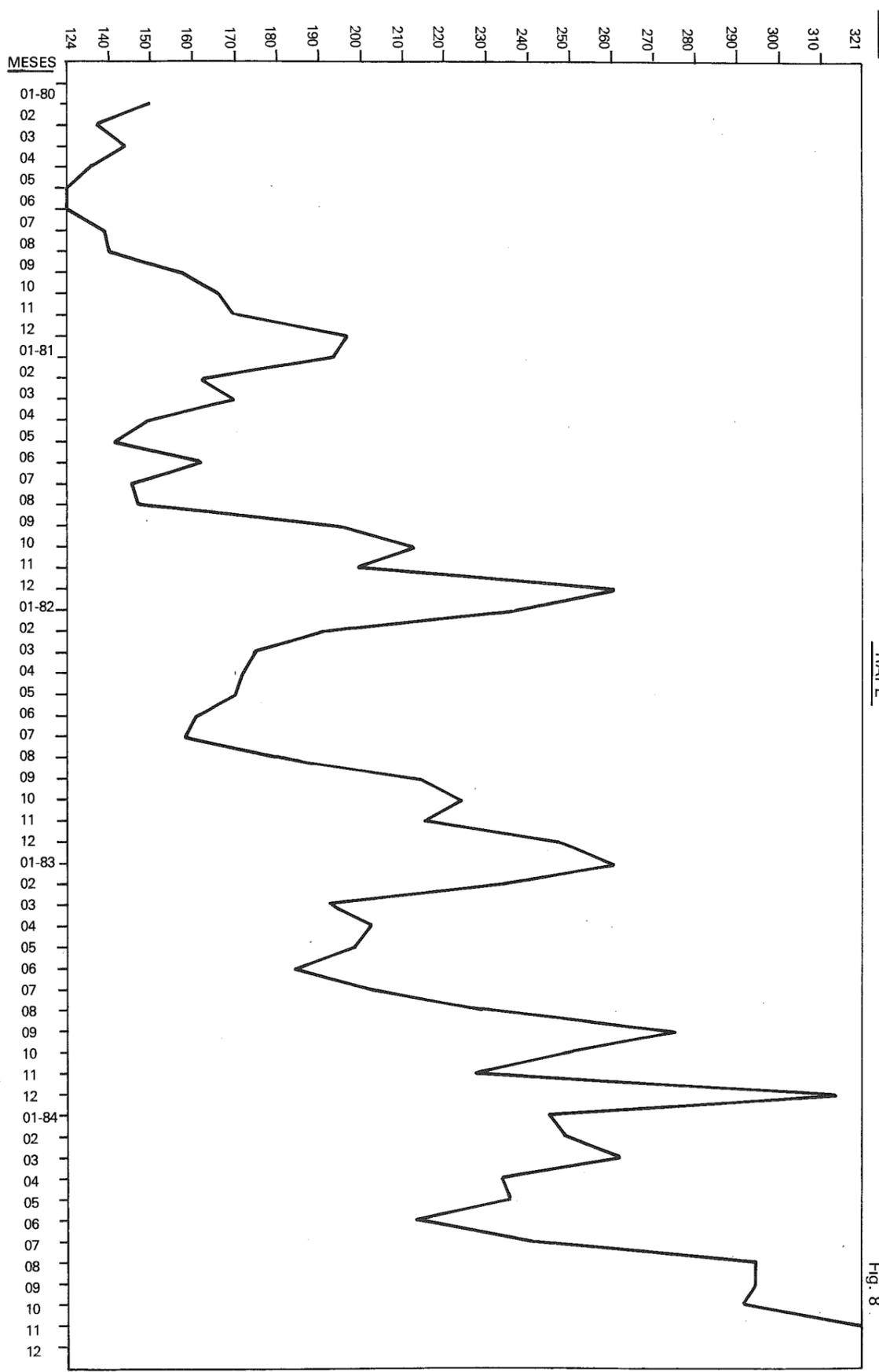


Fig. 8

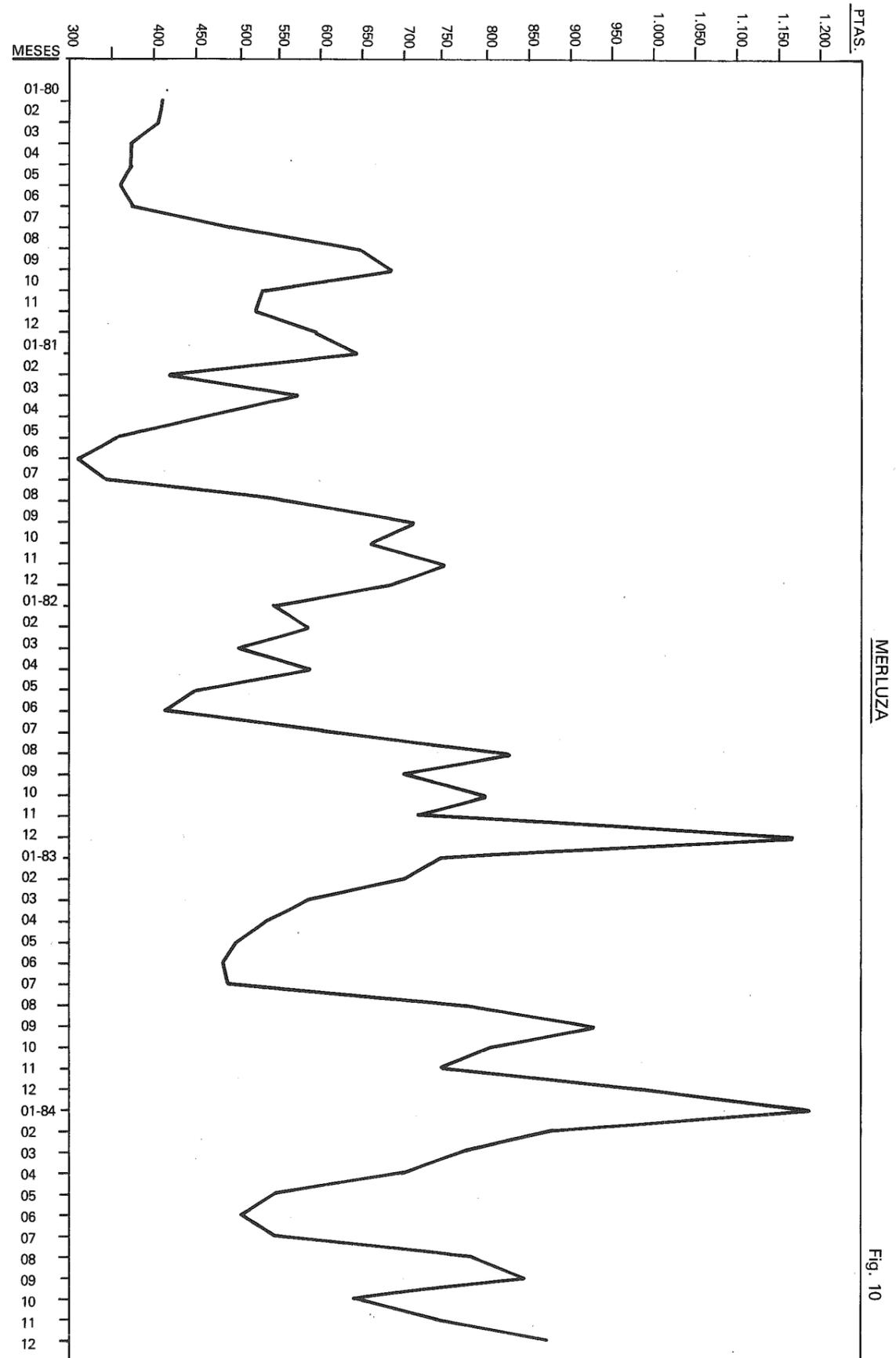


Fig. 10

volumen descargado en 1984 es superior al de 1980. Teniendo en cuenta que la flota de Vigo ha permanecido estable, no parecen fundadas las alegaciones sobre posibles declives en el rendimiento de los stocks.

ZONA DE PESCA DE LA "FLOTA DE ARRASTRE" DE VIGO, QUE OPERA EN AGUAS DE LA C.E.E.

Podemos describir la zona tradicional más importante donde faenaron siempre los buques de Vigo, como la Zona B reflejada en las Figuras 11 y 12. Esta Zona B es la que ha quedado prácticamente englobada en el área de veda en torno a Irlanda, impuesta por la C.E.E. a los pescadores españoles y que ha excluido de la actividad pesquera española la zona más rica de estos caladeros.

En la actualidad, la mayor parte de nuestra flota que faena con licencia lo hace en la Zona A, que es una zona mayoritariamente de gallo y rape, si bien de productividad netamente inferior a la anteriormente mencionada.

Otra de las áreas visitada por la flota viguesa es la Zona C de "PORCUPINE", aunque en mucha menor medida que las anteriores, en parte debido al número de licencias concedidas por mes; finalmente se faena también, de una manera un tanto forzada, en la Zona VI, al norte de la citada área de veda, fuera de las 200 millas, por los buques que no poseen licencia.

En torno a la exclusión española del "Box" irlandés, existe un argumento de conservación que ha sido reiterado en las negociaciones de la C.E.E.; como puede apreciarse, se ha despojado a España del caladero tradicional, que era el caladero B, y se ha forzado a la flota a concentrarse en las Zonas C y A, con lo cual no se ha hecho —y el largo período de negociaciones así lo ha demostrado— ningún beneficio a los stocks, ya que la flota antes se extendía sobre un área más amplia, y lo que se produce con la pervivencia de este área vedada es una subexplotación de la Zona B y una sobreexplotación o una explotación más intensiva de las Zonas A y C, cuyos efectos no se encuentran en la actualidad bien medidos.

No ha existido pues ninguna razón de tipo biológico para imponer semejante área de veda, toda vez que dicha imposición sólo se va a aplicar, y por 10 años, a los buques españoles y no al resto de los países comunitarios.

Es obvio que los pescados no entienden de banderas ni de nacionalidades; el hecho que importa es que haya redes pescando en la zona y, desde luego, dentro del área irlandesa existen redes de todos los países comunitarios. Por tanto, dicha medida no está basada en la conservación y sí, sin embargo, en otras motivaciones de índole socio-política, como puede ser el deseo de alejar a la flota española a caladeros de me-

nor rendimiento o marginales, disminuyendo, de esta manera, su competitividad con el resto de los países comunitarios, o una necesidad del Gobierno irlandés de vender, ante su propio sector pesquero, una imagen de dureza negociadora ante España.

El efecto está claramente logrado, en el sentido de que los rendimientos en el Area A no son tan elevados como en el B y, desde luego, esto equivale a la imposición de un impuesto a las producciones de la flota española. Conviene no perder de vista este particular a la hora de revisar la situación al final del período transitorio con objeto de destacar las motivaciones que hacen imperativa la desaparición del citado "box" en torno a Irlanda para la flota española. Tenemos diez años de labor de convencimiento y trabajo por delante.

LA EVOLUCION DEL NUMERO DE LICENCIAS CONCEDIDAS A ESPAÑA.

Desde el año 1978, las licencias concedidas a España por la Comunidad Económica Europea, han ido disminuyendo, año tras año, en una proporción aproximada al 16% anual. Las licencias que fueron concedidas se relacionan a continuación:

Año	Licencias
4º trimestre 1978	240
1979	200
1980	168
1981	142
1982	114
1983	111
1984	106

En lo que respecta a los puertos de Vigo y La Coruña, las licencias que han correspondido, en base anual, han sido:

Año	Licencias Puerto de Vigo	Licencias Puerto de La Coruña
4º trimestre 1978	37,28	65,71
1979	30,80	52,12
1980	25,61	43,34
1981	21,39	37,97
1982	18,92	28,79
1983	18,93	27,49
1984	18,68	26,50

En este punto, es de destacar que, en los últimos años, en el Puerto de Vigo no han disminuído significativamente las licencias; esto es debido al incremento de barcos en el censo de Vigo, lo que también implica que a los barcos les correspondan menos períodos de licencias.

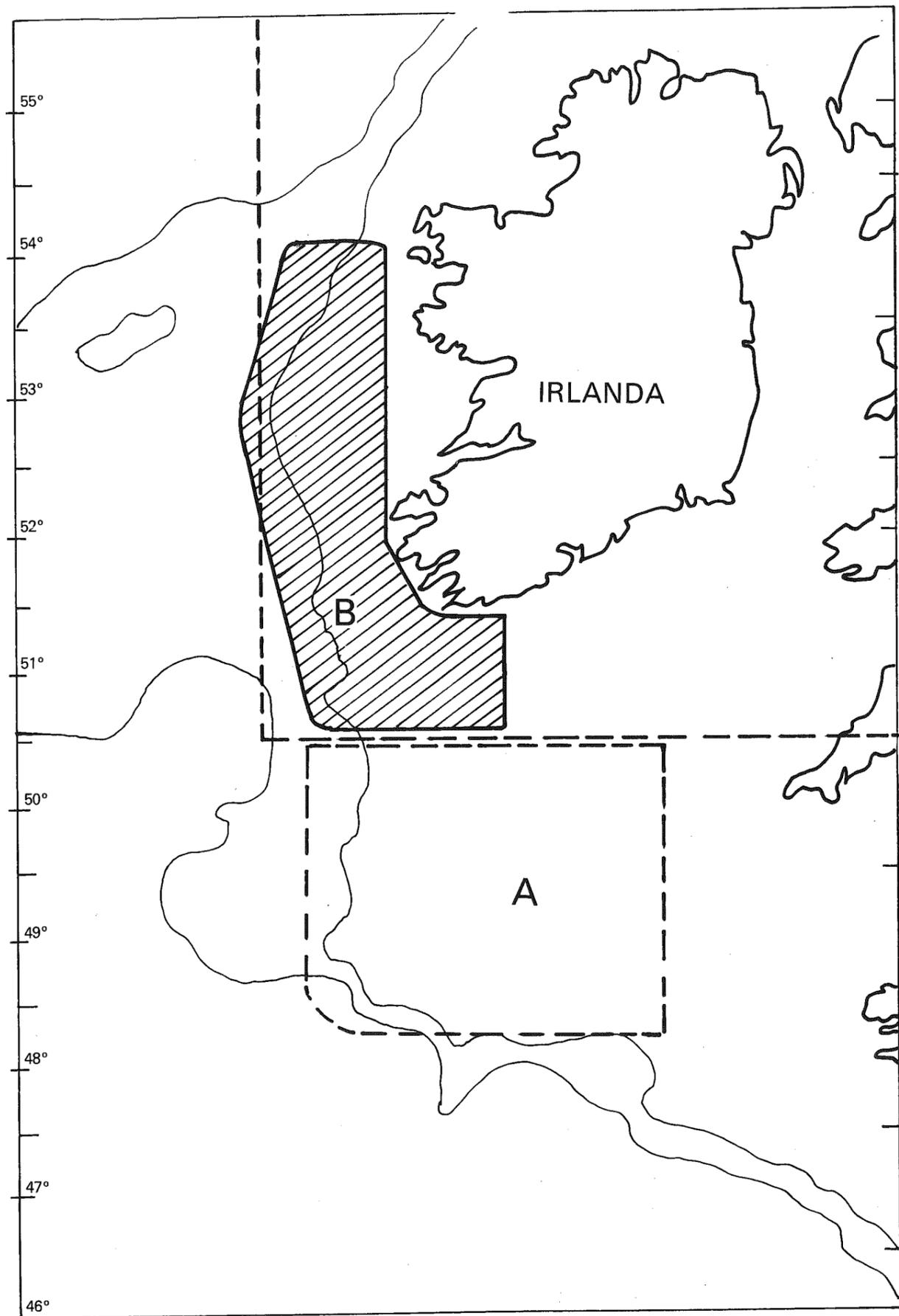


Fig. 11

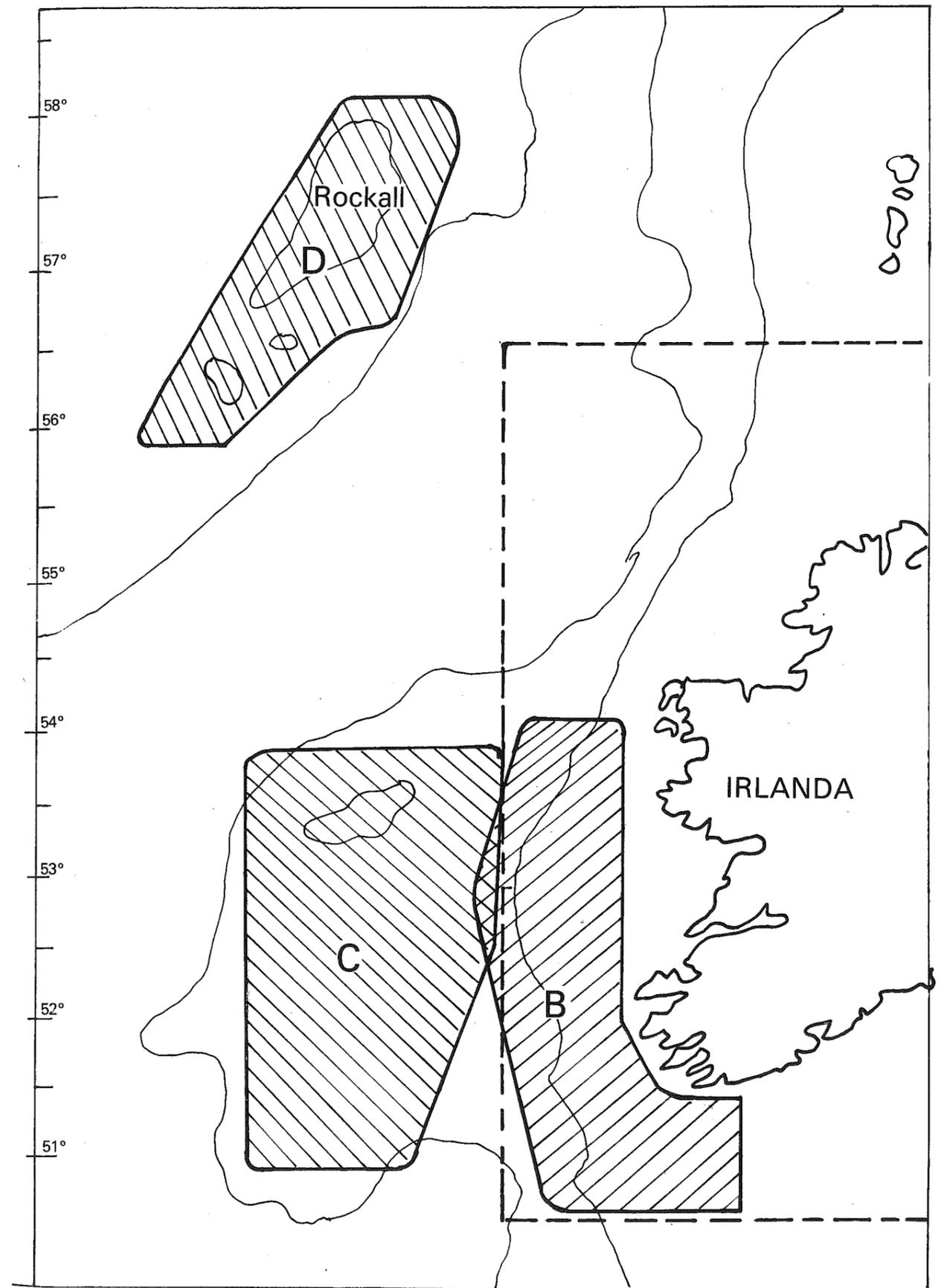


Fig. 12

LAS EMPRESAS PESQUERAS DE "GRAN SOL" EN VIGO Y SUS CARACTERISTICAS.

La práctica totalidad de las empresas de los puertos de Vigo y Marín que faenan en la Comunidad, se encuentran asociadas en "ARPOSOL" (Asociación Provincial de Armadores de Buques de Pesca de Gran Sol de Pontevedra). Los caladeros principales de los buques integrados en esta Asociación son las aguas jurisdiccionales de la Comunidad Económica Europea. Los buques que faenan en esas aguas son arrastreros y palangreros.

La empresa que explota unidades pesqueras en el Gran Sol es de pequeñas dimensiones. En el cuadro siguiente se resume esta situación y, en él, se muestran las empresas, clasificadas según tengan 1, 2 ó 3 buques.

Nº Barcos	Nº Empresas	Total Barcos	% Empresas	% Barcos
1	46	46	85,18	73,01
2	7	14	12,96	22,22
3	1	3	1,86	4,77
	54	63	100,00	100,00

Como se puede ver, este sector está prácticamente caracterizado por el esquema una empresa-barco, resultando que el 85% de las empresas sólo poseen una unidad pesquera, constituyendo el 73,1% del total.

CATEGORIAS PROFESIONALES DE LOS TRABAJADORES.

La composición de las tripulaciones a bordo de los barcos es variable. Sin embargo, como regla general, la tripulación se compone de:

- 1 Patrón de Pesca de Altura con mando.
- 1 Patrón de Pesca de Altura sin mando. (Técnico o Patrón de Pesca).
- 1 Mecánico Naval Mayor con Jefatura.
- 1 Mecánico Naval de 1ª sin Jefatura.
- 1 Mecánico de 2ª (no siempre).
- 2 Engrasadores.
- 1 Cocinero.
- 1 Contramaestre de 1ª.
- 7-8 Marineros.

Además, en tierra han de existir siempre un chabolo y un redero, que pueden o no pertenecer a la empresa, y personal administrativo. Esta cantidad de personal es excesiva cuando se la compara con unidades similares de otros países comunitarios.

En realidad no se justifica, en base a la tecnología existente hoy día, tanta tripulación para manejar buques. En países como Gran Bretaña, barcos de categoría similar llevan aproximadamente la mitad del per-

sonal. Ahora que existe una perspectiva a muy largo plazo para esta flota, que es una de las contrapartidas más importantes en comparación a los inconvenientes derivados de la regulación de adhesión, hay que pensar en su renovación, en el sentido de no sólo aumentar la productividad del buque en sí y la eliminación de los costos que se producen por las tecnologías obsoletas y diseños antiguos, sino que además hay que pensar que, como en cualquier industria, con la introducción de los últimos adelantos, el personal de a bordo se verá reducido.

Ello no sólo repercutiría favorablemente en la explotación de la industria pesquera en sí, sino que permitiría unas mayores facilidades en cuanto a la habitabilidad de estas unidades pesqueras, disponiendo de un mayor espacio habitable y mayor capacidad de carga y manejo del pescado.

RENOVACION TECNOLOGICA DE LA FLOTA DE "GRAN SOL" DE VIGO.

Es obvio que la flota de "Gran Sol", en general, no está constituida por unidades modernas, como ya hemos visto anteriormente, puesto que el 18% de las unidades tiene más de 20 años y el 52,73 más de 15 años.

La actual circunstancia internacional no favorece ciertamente la construcción de nuevas unidades, y esto implica que nuestra flota de "Gran Sol" envejece lentamente, perdiendo competitividad y caminando hacia su inexorable desaparición, con un consecuente descalabro, no sólo en nuestro sector, sino en todos los sectores asociados a la actividad puramente extractiva, y pérdida de un número considerable de empleos. El estímulo que existe hoy en día para proceder a dicha renovación no existe e, incluso, es negativo en el sentido de que muchos armadores desean virtualmente escapar de una actividad que, a la vuelta de la esquina, puede tornarse improductiva. Hace falta, pues, desarrollar la imaginación por parte del sector y la voluntad, por parte de la Administración, para invertir este proceso.

Es evidente que si se desea una continuidad de España en ese caladero hay que ir renovando la flota, con objeto de que sea competitiva y moderna, y esto no se puede realizar sin una voluntad del Gobierno de continuación en el caladero.

No estamos hablando de ampliación de la flota, sino de su renovación. La sustitución podría hacerse de muchas maneras: tonelada de registro bruto por tonelada de registro bruto o, como se hace en Sudáfrica, por ejemplo, caballo por caballo.

En la renovación, se trataría de la construcción de las unidades idóneas para esta pesquería, en el sentido de aumentar la eficiencia y disminuir los costos. El capítulo de personal es uno de los más gravosos, que

tiene incidencia sobre los capítulos de salarios, seguridad social y víveres que, entre todos ellos, constituyen cerca del 48% de los gastos de explotación. Con la tecnología existente hoy en día se puede, sin duda, reducir el número de tripulantes a bordo de los buques. Como ejemplo, diremos que en la costa Oeste de los Estados Unidos faenan pequeños arrastreros (20 m. de eslora), cuya tripulación es de tres hombres.

Los beneficios obtenidos por dicha renovación son muy grandes: primero, porque permitiría tener una flota con todos los adelantos modernos, en cuanto a tecnología, y una considerable revitalización del sector de construcción naval; en el sentido, bien entendido, de que estamos planteando una renovación o cambio de la flota, no un crecimiento incontrolado de la misma. Como ya hemos dicho anteriormente, para que este crecimiento se produjera, debería aportarse desguace, yendo a una fórmula de cambio adecuada que, muy probablemente, sería la fórmula caballo por caballo.

Por supuesto, esto supone una claridad meridiana en los censos de buques en cada pesquería, implicando la exclusividad de cada barco a un determinado caladero, sin posibilidad de alternarse con otros; o sea, el buque asignado a "Gran Sol" pescaría, única y exclusivamente, en el "Gran Sol", sin posibilidad de ir a ninguna otra pesquería, a no ser que ésta fuese totalmente nueva.

LINEA DE CREDITOS.

Un programa como el anterior no puede realizarse sin un claro estímulo a la inversión y sin una seguridad de que el empresario que invirtiera en este campo no quedara con una inversión hecha y un barco nuevo parado, por falta de un caladero, debido a motivos puramente políticos.

Para acometer, pues, esta renovación, haría falta determinar:

- a) Número de barcos con posibilidad de faenar en "Gran Sol" a un plazo razonablemente largo —10 años—, en régimen de dedicación exclusiva.
- b) Modalidad de pesca idónea para pescar en "Gran Sol", en el mismo plazo de tiempo.
- c) Determinar como ha de hacerse la renovación, a base de aportar un caballo de potencia por un caballo de potencia de nueva construcción, o dos por uno, etc... a la vista de los puntos a) y b).
- d) En el caso de concluir que hace falta una disminución del número de barcos, habría que contemplar una línea de primas al desguace o a la explotación del excedente de los mismos, o bien su traslado a listas para nuevos caladeros, si los hubiera.

- e) Una vez bien clarificada la situación por parte de la Administración Pesquera en cuanto al futuro de este caladero —situación que puede perfectamente clarificarse por medio de negociaciones en este sentido—, abrir una línea de créditos aseguibles para reimpulsar la construcción de nuevas unidades que reemplazasen a las antiguas.

Puede parecer una salida de tono el propugnar una línea de créditos para nuevas construcciones, dada la situación actual; pero tenemos la absoluta seguridad de que, de no proceder así, en el momento de ingreso de España en la C.E.E., nos encontraríamos sin flota pesquera competitiva, debido a su vetustez. El tema es delicado, pero es el único camino que queda, y hay que emprenderlo si no se quiere perder una importante fuente de ingresos y puestos de trabajo para el puerto de Vigo y para Galicia entera.

ANALISIS DEL PODER DE PESCA DE LAS UNIDADES DE LA FLOTA DE "GRAND SOLE" DE VIGO.

Una cuestión de importancia, sobre la que a menudo no se reflexiona suficientemente, es poder determinar que características debe reunir un barco para que su rentabilidad sea máxima, en función de la pesquería a la que orienta su actividad.

A partir de los datos que obran en poder de ARPOSOL, se va a tratar de analizar aquí el poder de pesca de las embarcaciones con base en Vigo, que faenan en aguas del Gran Sol; un estudio consistente en determinar, mediante un análisis estadístico, las diferencias existentes en las capturas, entre los distintos tipos de buques, intentando conocer cuales son los factores que pueden influir en la mayor o menor efectividad de una embarcación.

Antes de dar comienzo a la exposición, conviene decir que el presente estudio sólo pretende ser una primera aproximación al tema, entendiéndose que en el futuro hará falta analizar más detalles en un trabajo pormenorizado.

Se ha partido de los datos de descarga correspondientes a los años 1980, 1981, 1982, 1983 y 1984. El número de cajas descargadas se toma como la medida de las capturas que realiza cada buque. En el Puerto de Vigo las cajas son de 40 kgs., y se ha tratado de descubrir si existe algún tipo de relación entre la capacidad de capturas y los siguientes factores: eslora total, tonelaje de registro bruto (T.R.B.), potencia en el motor (H.P.), año de construcción y potencia por tonelada de registro bruto (H.P./T.R.B.). Se han ensayado unas regresiones lineales, en las que el número de cajas descargadas se situaba en abscisas y como función de cada uno de los factores mencionados.

En el cuadro I, se muestran los resultados del ajuste de una recta entre el número de cajas descargadas y la potencia por tonelada de registro bruto (H.P./T.R.B.) de cada buque. Como se puede observar, existe una correlación positiva en los años 1980, 1981 y 1982, que es significativa al nivel del 1%, mientras que se puede considerar que ambas magnitudes no están correlacionadas en los años 1983 y 1984.

De ello podríamos deducir que, en principio, parece que existen indicios de una correlación positiva en la que, a mayor caballaje por tonelada de registro bruto, mayor será el número de capturas.

En el cuadro II, se ensaya la correlación entre el número de cajas descargadas y la eslora total del buque. Como se puede apreciar, en los años 1980 y 1983 sólo se dan correlaciones que, si bien no son significativas al nivel del 1%, sí lo son al del 5%. Se podría concluir que, a pesar de que pudiera esperarse una cierta correlación entre ambas magnitudes, dado que la eslora ha de estar, de alguna manera, relacionada con el tonelaje de registro bruto y con el caballaje del buque, puede afirmarse que no existe una correlación significativa entre ambas variables.

En el cuadro III, se ensaya una correlación similar, entre el número de cajas descargadas y el tonelaje de registro bruto de cada buque, encontrando sólo una correlación significativa al nivel del 1% en el año 1980, y en 1983 una correlación que, si bien no es significativa al nivel del 1%, sí lo es al nivel del 5%. La conclusión pues, podría ser similar a la indicada en el caso de la eslora.

En el cuadro IV, se ensaya un ajuste entre el número de cajas descargadas y el caballaje del buque. Los resultados aquí son similares a cuando ensayábamos como variable independiente a la potencia por toneladas de registro bruto (H.P./T.R.B.), o sea, en tres años (1980, 1981 y 1983) se encuentran correlaciones significativas al nivel del 1%, considerándose como no significativas las de 1982 y 1984. Es curioso señalar que, en este caso, en 1983 la correlación es significativa, mientras que no lo era, en el mismo año, ensayando como variable independiente a la potencia por tonelada de registro bruto (H.P./T.R.B.).

Todo ello induce a creer que parece existir una dependencia directa entre la potencia en los motores de cada buque o la potencia por tonelada de registro bruto.

Las nubes de puntos correspondientes a los distintos años se muestran en las Figuras 13, 14, 15, 16 y 17, para el caso de la potencia por tonelada de registro bruto (H.P./T.R.B.), y en las Figuras 18, 19, 20, 21 y 22 para el caso del número de cajas descargadas con respecto a la potencia del motor.

En el cuadro V se ensaya una correlación entre el número de cajas descargadas y el año de construc-

ción, obteniéndose en 1981 y 1982 dos correlaciones significativas al nivel del 1%. Quizá, sería correcto concluir que existen indicios para creer que, cuanto más moderno es el buque, mayor es su capacidad de capturas.

Con objeto de realizar un análisis lo más detallado posible, se realizaron nuevos ajustes, pero esta vez mediante una ecuación logarítmica y utilizando, única y exclusivamente, el número de cajas descargadas contra la potencia del motor (H.P.) y el H.P. por tonelada de registro bruto (H.P./T.R.B.), como variables independientes. (Cuadros VI y VII respectivamente).

Los ajustes obtenidos aquí son mejores, y en todos los casos se encuentran correlaciones que son significativas, al menos, al nivel del 5%. Cuando se utiliza la potencia del motor (H.P.) como variable independiente, se encuentran correlaciones significativas, incluso al nivel del 1%, en los años 1980, 1981, 1982 y 1983, mientras que cuando se emplea como variable independiente la potencia del motor por tonelada de registro bruto (H.P./T.R.B.), estas correlaciones son significativas al nivel del 1%, únicamente, en los años 1980, 1981 y 1982.

Sin embargo, es de hacer notar que en los años 1983 y 1984 las correlaciones son significativas al nivel del 5%, aunque no al del 1%, en contraposición a cuando se ensayaba la correlación lineal en la que en ambos años no se encontraban correlaciones significativas, incluso a este nivel. En consecuencia, podemos concluir, quizá, que los dos factores más importantes son el caballaje o el caballaje por tonelada de registro bruto (H.P./T.R.B.).

El análisis de las nubes de puntos de las figuras 13 a la 22, parece sugerir una situación en la que se observaría una relación ascendente de las capturas hasta un cierto nivel de potencia por tonelada de registro bruto, que puede situarse al nivel de 3,3, o de potencia, que puede situarse en torno a los 700 H.P., a partir del cual cualquier incremento en estas magnitudes parece no provocar efectos en cuanto al potencial de capturas de la especie.

Con objeto de investigar esto un poco más a fondo, se han dividido las nubes de puntos en dos partes: cuando se utiliza como variable independiente la potencia por tonelada de registro bruto (H.P./T.R.B.) se toma como línea divisoria el valor 3,3, se han ensayado dos ajustes lineales independientes para aquellos valores de H.P./T.R.B. inferiores a 3,3, y otro ajuste para todos los superiores a este valor (Cuadro VIII). Después de realizado el ajuste entre el número de cajas descargadas y aquellos buques cuyo H.P./T.R.B. es menor de 3,3, se vé que existe una correlación positiva en todos los casos al nivel de probabilidad del 5%, y en los años 1981 y 1982 también al nivel del 1%.

Sin embargo, cuando este análisis se repite para aquellas embarcaciones con un H.P./T.R.B. superior

a 3,3, ninguna de las correlaciones es significativa ni al nivel del 5% (Cuadro IX).

Una interpretación posible es que este factor tiene importancia hasta que se alcanza ese valor, o sea, que a medida que aumenta el valor del H.P./T.R.B., aumentan las capturas hasta que ese valor alcanza el 3,3; pero, sin embargo, a partir de ahí un aumento del valor de este factor es indiferente en cuanto al volumen descargado.

Un análisis similar se ha llevado a cabo, tomando como variable independiente la potencia del motor (H.P.), utilizando como valor clasificatorio de los barcos aquellos con una potencia en el motor mayor de 700 H.P. y los menores. Se han ensayado, de la misma manera que anteriormente, ajustes independientes, encontrándose correlaciones positivas sólo al nivel del 5% en los años 1981, 1982 y 1983, y no significativas a este nivel en 1980 y 1984. Para los mayores de 700 H.P. (cuadro XI), estas correlaciones no son significativas al nivel del 5% en los años 1980, 1981, 1982 y 1983, y, sin embargo, se encuentra una correlación significativa al nivel del 5% en el año 1984.

Aunque podría pensarse, de la misma manera que en el caso anterior, que la potencia del motor tiene importancia hasta que se alcanzan los 700 H.P., aumentando las capturas con la potencia y no produciendo efecto ningún ulterior aumento de potencias más allá de 700 H.P., dado el nivel de significación de las correlaciones, no se estima prudente, de momento, hacer esta afirmación.

Con objeto de explorar aún más este punto, se ha procedido a agrupar los datos de todos los años, tomando como variable independiente, por una parte, la potencia del motor (H.P.), y, en un segundo análisis, ensayando como variable independiente el valor de la potencia por tonelada de registro bruto (H.P./T.R.B.). Se han ensayado dos líneas de regresión: una de una recta, y una ecuación logarítmica. Los resultados de ambos análisis, utilizando la potencia (H.P.) como variable independiente, se dan en el cuadro XII. En ambos ajustes se indica que existe una correlación positiva entre la potencia del motor y el volumen de cajas descargadas.

Para el conjunto de los datos sin clasificar, el ajuste mejor parece obtenerse de la ecuación lineal. Una vez agrupados los buques en mayores y menores de 700 T.R.B., se llega a la misma conclusión; ésto es, que mientras que la correlación positiva continúa de tal manera que hasta los 700 H.P. el volumen de cajas descargadas aumenta con el caballaje; en este caso, parece más adecuada la curva logarítmica para los datos desglosados. En cuanto se sobrepasa el valor límite de 700 H.P., no existe correlación significativa,

ni al nivel del 5%, en ninguno de los dos ajustes probados, lo cual tendería a hacer pensar que un aumento en la potencia de los motores tiende a ser inútil en esta pesquería que tratamos ahora: la realizada por la flota de Vigo en la Zona VII básicamente.

En el cuadro XIII se presentan los resultados de un análisis similar, cuando se utiliza el valor de la potencia por tonelada de registro bruto (H.P./T.R.B.) como variable independiente. Lo mismo que en el caso anterior, existe una correlación positiva en general para valores crecientes de la variable independiente con respecto al número de cajas descargadas, que es la variable independiente. Al realizar este desglose, se llega a un resultado similar, mientras que existe una correlación positiva al nivel del 1%, de tal manera que a mayor potencia por tonelada de registro bruto (H.P./T.R.B.), mayor es el número de cajas descargadas hasta que este valor alcanza el 3,3; sin embargo, un incremento de este factor por encima del 3,3, no presenta correlación significativa, ni al nivel del 5%, con lo que se puede concluir que este aumento es ineficaz en lo que a capturas se refiere. Ambos ajustes arrojan el mismo resultado.

Del presente análisis se podría concluir que para la pesquería tradicional que practica la flota de Vigo, los buques idóneos nunca deben sobrepasar ni los 700 H.P. de potencia en el motor, ni las 212 toneladas de registro bruto. Esto pudiera tener su importancia de cara al período transitorio establecido en el tratado de adhesión de España a la C.E.E., donde se hace absolutamente necesario realizar una economía en lo que al uso de las licencias disponibles se refiere.

No cabe duda de que la línea, por lo menos en el Puerto de Vigo y, parcialmente, en el de La Coruña, debería encaminarse hacia la conversión de la flota en unidades más bien pequeñas, y que permitieran un mayor número de las mismas en el caladero, eliminando las de mayor tamaño, que son las más ineficaces para este tipo de pesca. Los resultados de estos análisis parecen coincidir bastante bien con la experiencia del propio Puerto de Vigo. En el caso de la renovación de una flota, convendría pues estudiar, con mucha más profundidad, estos aspectos, ya que la duración y la renovación de la flota podría tomar como base este tipo de estudios.

Sin embargo, en este aspecto, hay que hacer la salvedad de que lo que es válido para el Puerto de Vigo —tradicional pescador de especies planas, como el gallo o rapante—, no es transplantable a la modalidad que practican, por ejemplo, los Puertos del País Vasco, en donde la especie principal es la merluza, que tiene unas características distintas y, por tanto, el tipo de buques a utilizar también será diferente.

Cuadro I
LINEA DE REGRESION LINEAL DE LAS DESCARGAS DE GRAN SOL

Ecuación de la recta

$$Y = a + bx$$

Y = Número cajas descargadas

X = HP/TRB de cada buque

	1980	1981	1982	1983	1984
r ²	0,2182	0,2476	0,2153	0,0734	0,0691
r	0,4671	0,4976	0,4599	0,2709	0,2629
a	1,9170	0,8197	0,8500	1,8985	1,9504
b	0,00010858	0,00022758	0,00023221	0,00012408	0,00011033
N	45	48	50	49	48
Nivel de Significación	P > 1%	P > 1%	P > 1%	P < 5%	P < 5%

Cuadro II
LINEA DE REGRESION LINEAL DE LAS DESCARGAS DE GRAN SOL

Ecuación de la recta

$$Y = a + bx$$

Y = Número cajas descargadas

X = Eslora total de cada buque

	1980	1981	1982	1983	1984
r ²	0,09492235	0,00283769	0,00007865	0,09197728	0,01119331
r	0,30809471	0,05326997	0,00886848	0,30327756	0,10579844
a	26,12977324	29,32705677	30,86701032	24,40010800	28,37112075
b	0,00046301	0,00010853	0,00002131	0,00061532	0,00018477
N	45	48	50	49	48
Nivel de Significación	5% < P < 1%	P < 5%	P < 5%	5% < P < 1%	P < 5%

Cuadro III
LINEA DE REGRESION LINEAL DE LAS DESCARGAS DE GRAN SOL

Ecuación de la recta

$$Y = a + bx$$

Y = Número cajas descargadas

X = T.R.B. de cada buque

	1980	1981	1982	1983	1984
r ²	0,09433821	0,01916731	0,00831615	0,08017040	0,01163740
r	0,44083808	0,13844605	0,09119293	0,28314378	0,10787678
a	128,8263764	159,4902970	177,3991197	138,4210680	159,5890459
b	0,00679665	0,00372205	0,00268968	0,00594011	0,00232704
N	45	48	50	49	48
Nivel de Significación	P > 1%	P < 5%	P < 5%	5% < P < 1%	P < 5%

Cuadro IV
LINEA DE REGRESION LINEAL DE LAS DESCARGAS DE GRAN SOL

Ecuación de la recta

Y = Número cajas descargadas

X = H. P. de cada buque

	1980	1981	1982	1983	1984
r ²	0,34069109	0,31824432	0,19148907	0,15912250	0,06357182
r	0,58368749	0,56413147	0,30247160	0,39890162	0,25213453
a	162,0721116	40,61581854	48,32990100	156,3598086	320,3606610
b	0,04444508	0,05596268	0,05935888	0,04601142	0,02664681
N	45	48	50	49	48
Nivel de Significación	P > 1%	P > 1%	P < 5%	P > 1%	P < 5%

Cuadro V
LINEA DE REGRESION LINEAL DE LAS DESCARGAS DE GRAN SOL

Ecuación de la recta

$$Y = a + bx$$

Y = Número cajas descargadas

X = Año de construcción

	1980	1981	1982	1983	1984
r ²	0,00827456	0,15287912	0,18961838	0,02781260	0,05581298
r	0,09096461	0,39099760	0,43545193	0,16677110	0,23624771
a	1965,291332	1955,623102	1953,489586	1962,767478	1961,246121
b	0,00019460	0,00119334	0,00141622	0,00048829	0,00063753
N	45	48	50	49	48
Nivel de Significación	P < 5%	P < 1%	P > 1%	P < 5%	P < 5%

Cuadro VI
CURVA LOGARITMICA DE LAS DESCARGAS DE GRAN SOL

Ecuación de la curva

$$Y = a + b.LnX$$

Y = Número cajas descargadas

X = H. P.

	1980	1981	1982	1983	1984
r ²	0,34939657	0,29718794	0,19204023	0,17719446	0,08394905
r	0,59109777	0,54514947	0,43822395	0,42094472	0,28973962
a	-3500,939838	-4138,911140	-4371,496148	-3776,286045	-2380,094110
b	447,4995357	515,3126401	545,5220761	477,7404787	322,3958164
N	45	48	50	49	48
Nivel de Significación	P > 1%	P > 1%	P > 1%	P > 1%	5% < P < 1%

Cuadro VII
CURVA LOGARITMICA DE LAS DESCARGAS DE GRAN SOL

Ecuación de la curva
 $Y = a + b \cdot \ln X$
Y = Número cajas descargadas
X = HP/TRB

	1980	1981	1982	1983	1984
r ²	0,18883557	0,25091495	0,22565633	0,08440644	0,081179416
r	0,43455215	0,50091411	0,47503298	0,29052786	0,28599678
a	-9,39375500	-16,97931050	-17,67965474	-8,87560757	-8,62161487
b	1,35736095	2,18314570	2,26742480	1,30703324	1,26886698
N	45	48	50	49	48
Nivel de Significación	P > 1%	P > 1%	P > 1%	5% < P < 1%	5% < P < 1%

Cuadro VIII
LINEA DE REGRESION LINEAL DE LAS DESCARGAS DE GRAN SOL

Ecuación de la recta
 $Y = a + bx$
Y = Número cajas descargadas
X = HP/TRB < 3,3

	1980	1981	1982	1983	1984
r ²	0,17129007	0,29703993	0,34988246	0,13363022	0,13077358
r	0,41387205	0,54501370	0,59150863	0,36555467	0,36162630
a	2,20674913	1,69607430	1,52654707	2,14552324	2,21935026
b	0,00005728	0,00010698	0,00012866	0,00006153	0,00005256
N	36	36	37	34	34
Nivel de Significación	5% < P < 1%	P > 1%	P > 1%	5% < P < 1%	5% < P < 1%

Cuadro IX
LINEA DE REGRESION LINEAL DE LAS DESCARGAS DE GRAN SOL

Ecuación de la recta
 $Y = a + bx$
Y = Número cajas descargadas
X = HP/TRB > 3,3

	1980	1981	1982	1983	1984
r ²	0,10227079	0,05220908	0,02522652	0,00845822	0,04494882
r	0,31979805	0,22849306	0,15882859	0,09196858	0,21201137
a	0,31841626	2,41544074	5,30960673	4,59751759	5,48492213
b	0,00024828	0,00014932	-0,00011413	-0,00005602	-0,00013360
N	9	12	13	15	14
Nivel de Significación	P < 5%	P < 5%	P < 5%	P < 5%	P < 5%

Cuadro X
LINEA DE REGRESION LINEAL DE LAS DESCARGAS DE GRAN SOL

Ecuación de la recta
 $Y = a + bx$
Y = Número cajas descargadas
X = H. P. < 700

	1980	1981	1982	1983	1984
r ²	0,09723870	0,09853237	0,15389847	0,10285121	0,07092840
r	0,31183120	0,31389866	0,39229895	0,32070424	0,26632386
a	392,6091449	350,0306255	324,1500461	361,5488611	393,5911310
b	0,01280462	0,01856621	0,02129345	0,01677448	0,01274731
N	36	40	38	38	39
Nivel de Significación	P < 5%	5% < P < 1%	5% < P < 1%	5% < P < 1%	P < 5%

Cuadro XI
LINEA DE REGRESION LINEAL DE LAS DESCARGAS DE GRAN SOL

Ecuación de la recta
 $Y = A + bx$
Y = Número cajas descargadas
X = H. P. > 700

	1980	1981	1982	1983	1984
r ²	0,01681785	0,12933160	0,07783418	0,00236475	0,38718342
r	0,12968365	0,35962703	0,27898778	0,04862870	0,62224064
a	790,4356388	455,4351710	1414,290832	893,3371292	1804,781610
b	0,00859646	0,0372027	-0,04515927	0,00247121	-0,07536617
N	8	8	12	11	9
Nivel de Significación	P < 5%	P < 5%	P < 5%	P < 5%	5% < P < 1%

Cuadro XII
AJUSTE SOBRE EL TOTAL DE 5 AÑOS

LINEAS DE REGRESION LINEAL

CURVAS LOGARITMICAS

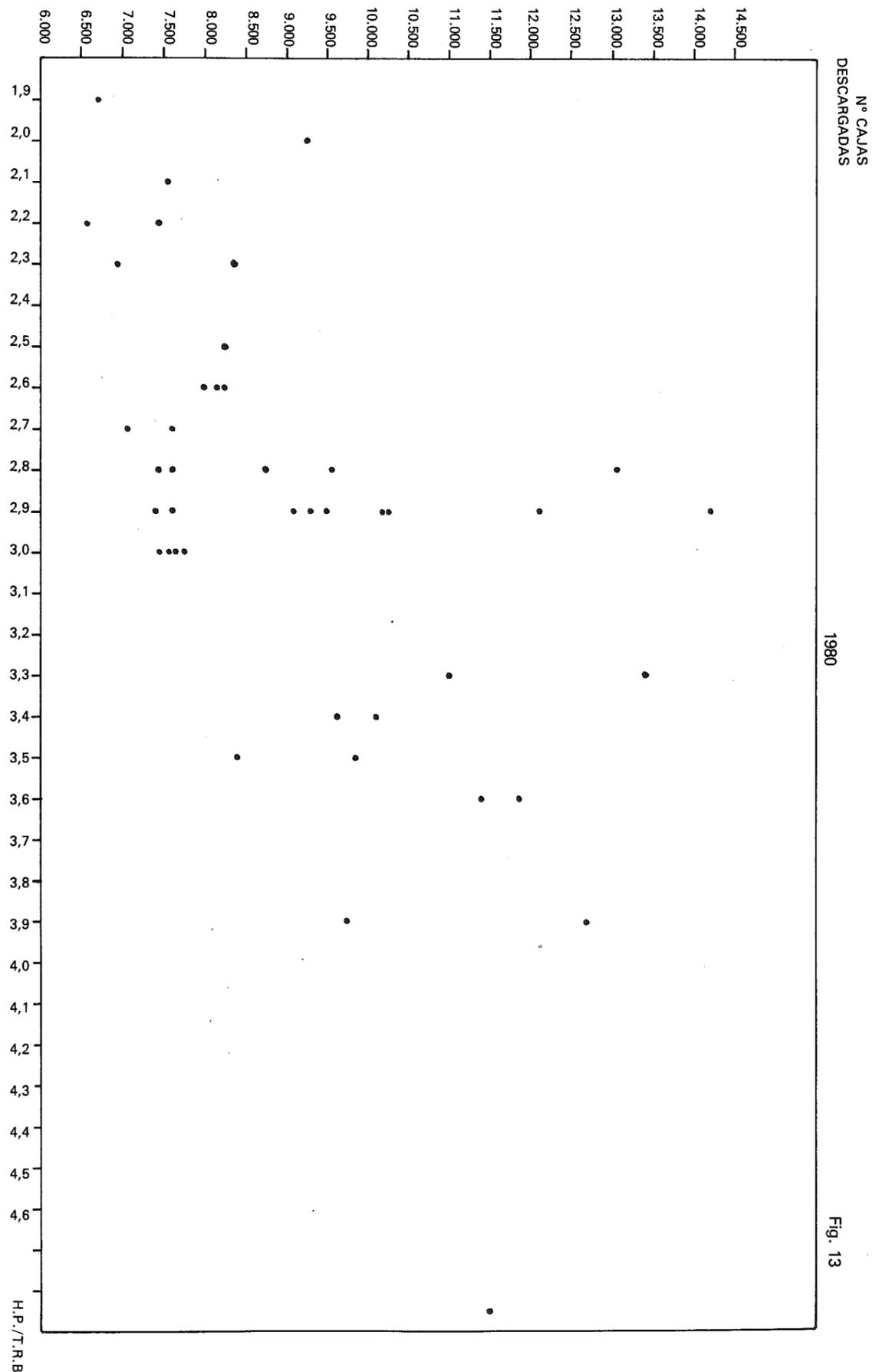
Ecuación de la recta: Y = a + bx

Ecuación de la curva: Y = a + b LnX

	Y = N° cajas descargadas X = HP	Y = N° cajas descargadas X = HP > 700	Y = N° cajas descargadas X = HP > 700	Y = N° cajas descargadas X = HP	Y = N° cajas descargadas X = HP > 700	Y = N° cajas descargadas X = HP < 700
r ²	0,16773049	0,00788883	0,07315595	0,05655511	0,00685747	0,13023763
r	0,40954913	0,08881909	0,27047357	0,23781318	0,08280984	0,36088451
a	202,3461885	1016,905984	391,3871144	-1178,042412	1825,776385	-1003,629376
b	0,04041205	-0,00907828	0,01332838	193,8681966	-97,76105561	166,70077416
N	240	48	192	240	48	192
Nivel de Significación	P > 1%	P < 5%	P > 1%	P > 1%	P < 5%	P > 1%

Cuadro XIII
AJUSTE SOBRE EL TOTAL DE 5 AÑOS

	LINEAS DE REGRESION LINEAL			CURVAS LOGARITMICAS		
	Ecuación de la recta: $Y = a + bx$			Ecuación de la curva: $Y = a + b \ln X$		
	Y = N° cajas descarg.	Y = N° cajas descarg.	Y = N° cajas descarg.	Y = N° cajas descarg.	Y = N° cajas descarg.	Y = N° cajas descarg.
	X = HP/TRB	X = HP/TRB > 3,3	X = HP/TRB < 3,3	X = HP/TRB	X = HP/TRB > 3,3	X = HP/TRB < 3,3
r^2	0,14119546	0,00002284	0,19939349	0,15755908	0,00001879	0,21691539
r	0,37575984	0,00477912	0,44653498	0,39718897	0,00433474	0,46574176
a	1,54694310	4,04635392	2,03018432	-11,68027694	3,73260717	-4,10753375
b	0,00015467	-0,00000311	0,00007324	1,60741889	0,03018244	0,74761196
N	240	63	177	240	63	177
Nivel de Significación	P > 1%	P < 5%	P > 1%	P > 1%	P < 5%	P > 1%



1980

Fig. 13

