

LA ACTIVIDAD PESQUERA EN ESPAÑA ANTE LOS CAMBIOS A ESCALA INTERNACIONAL

Miguel S. PEÑA

I. INTRODUCCIÓN

ACTUALMENTE, tanto expertos como profanos —salvo quizá los políticos— coinciden todos en afirmar que corren malos tiempos para la industria pesquera española, pero en lo que quizá costaría alcanzar el consenso es en hallar la causa o causas de este declinar de nuestra flota pesquera, y del escaso relieve de nuestra industria transformadora.

Para unos, la razón puede estar en el injusto trato que se nos da a quienes somos «los descubridores de cuanta playa de pesca existe en el mundo occidental»; otros —sobre todo el actual equipo en el poder— lo achacarán a una desastrosa negociación ante la UE, pero muy pocos serán los que mantengan que simplemente se están recogiendo los frutos de una actuación propia preñada de errores y del intento —infructuoso, como podemos colegir— de ir contra corriente.

A pesar de lo que se diga, en España no existe tradición pesquera, claro resultado de siglos de vivir de espaldas al mar. Causa tristeza observar cómo países vecinos —Francia, o el Reino Unido— se esfuerzan en mantener viva una tradición, en no dejar que se pierdan aquellos barcos que en su día eran los prototipos de las embarcaciones dedicadas al arenque, el bacalao, o a la pesca de la langosta o del bonito; las publicaciones periódicas, los trabajos monográficos abundan fueran de nuestras

fronteras; aquí pueden contarse con los dedos de una mano, y en el caso de restauraciones o reconstrucciones de barcos, creo que será difícil dar un sólo ejemplo.

Para comprender la industria pesquera española del hoy, debemos saber qué fue nuestra pesca ayer, y es sólo así, alejados de trifunfalismos y del chauvinismo sin más, como podremos sacar alguna conclusión válida.

Y eso es lo que pretendo en estas líneas: dar, en primer lugar, un repaso a nuestra historia para, después, sabido el ayer y visto el hoy, predecir en qué puede consistir nuestro mañana. Unas líneas desprovistas en su totalidad de cifras y números; en primer lugar, porque no creo mucho en las cifras (manipulables y manipuladas en exceso) y, además, porque mi intención es, simplemente, dar una visión de conjunto, ya que otras colaboraciones en este mismo monográfico nos ofrecerán datos y estadísticas mucho más fiables de lo que pudieran ser las mías.

II. UNA MIRADA RETROSPECTIVA

1. Un período inicial «normal»

Dejando a un lado los innumerables vestigios de *concheiros* pertenecientes a la época prehistórica, y diseminados por todo nuestro litoral, podemos situar en los asentamientos fenicios el comienzo de la pesca industrial en

nuestro país, ya que creo recordar que el Reino de Tartessos era más bien agrícola-ganadero. Parece ser que fueron ellos —los fenicios— no sólo quienes organizaron las pesquerías de los túnidos en el Estrecho, sino quienes, de forma estable, pescaron en la costa africana.

La dominación romana afianzó estas prácticas, y a ellos se debe el haber ampliado las antiguas factorías fenicias, ya no sólo de atún, sino también de escómbridos de las costas mediterráneas, y dicen que nuestro *garum* era el más apreciado en Roma, llegando a pagar verdaderas fortunas por ese condimento. Se dice también que las ostras gallegas participaban en los ágapes de los patricios romanos, y que nuestro pescado llegaba en perfectas condiciones al mercado de la Ciudad Eterna.

No abundan las citas sobre pesca en la época visigoda, y lo mismo ocurre en los primeros siglos de la dominación árabe, pero ya en los siglos XII y siguientes son frecuentes las referencias a pescado en los foros de los monasterios e iglesias («pixotas de a dos, dos sueldos» se citan en el Tumbo Viejo de San Pedro de Montes, y en las ordenanzas de la Villa de Pontevedra hay una larga relación de los derechos que el Obispo recibía sobre las sardinas, el pulpo, los congrios, la pescada, etcétera).

El producto rey de aquella época era, sin duda, la sardina, local o foránea. La sardina o el arenque seco/salado era plato habitual no sólo en la España cristiana, sino igualmente en la musulmana. El afianzamiento de las fronteras interiores, con la clara división, y a veces convivencia pacífica, entre moros y cristianos presentó un crecimiento estable de los lazos comerciales de los reinos españoles con

sus vecinos europeos. Es el momento del florecimiento de los puertos cántabros, cuya flota puso en jaque más de una vez a los ingleses (llegaron a quemar Londres), y se establecieron relaciones comerciales con los puertos de la Liga Hanseática. En este tiempo, se pescaba y/o comercializaba en el mar de Irlanda, y se importaban arenques y pescado seco. No debe olvidarse que en este período, la segunda mitad del siglo xiv y primera del xv, gozamos de unas décadas de gran estabilidad y riqueza, que en el campo de la pesca y el comercio de pescado quedan perfectamente reflejadas en «La Batalla de Don Carnal y Doña Cuaresma», donde podemos apreciar la gran cantidad de especies que entraban en la dieta del español de entonces.

Prueba del auge que alcanzó la flota del Cantábrico (mercante y pesquera, que poca o ninguna distinción había entre ellas en esta época) son las campañas que habitualmente (la cita es ya de entrado el siglo xvi) realizaban los barcos de San Vicente de la Barquera, cita que por su interés no dudamos de reflejar aquí:

Las chalupas de Sant Vicente de la Barquera, Llanes y Rivadesella, Gijón y Avilés, parten por Septiembre al Andalucía, donde se avituallan para ir a la pesquería del Cabo Aguer: vuelven a vendella a Sevilla y al Puerto de Santa María, por Navidad, y más adelante vienen a Sant Vicente por Abril, y por el principio de Junio van a la pesquería de Irlanda: vuelven mediado Agosto (Cristóbal de Barros, 1574, citado por Leguina, 1905).

Esto ocurre gracias a que el descubrimiento y la conquista de las islas Canarias, a comienzos del siglo xv, abre de nuevo la pesca en el África Occidental, una vez se solventan las disputas territoriales con nuestros competidores los portugueses. De entonces es el establecimiento

de una base en tierra, en la Mar Pequeña de Berbería, como se llamaba a las costas del actual Marruecos fronteras con Canarias, base que recibió el nombre de Santa Cruz del Mar Pequeña, y que tuvo una vida efímera. Pruebas de las actividades pesqueras en esta zona son los tratados de Alcaçovas (1479), Cintra (1509) y el archiconocido de Tordesillas (1494); en los tres tratados mencionados existían cláusulas relativas a la pesca en lo que luego dimos en llamar banco canario-sahariano.

2. El desastre de la «Gran Armada»

Es hacia comienzos del siglo xvi cuando se descubren los ricos bancos de bacalao de Terranova, e inician su pesquería, con enfrentamientos armados incluidos, ingleses, holandeses, franceses, españoles y portugueses. Ninguno de esos países duda en atribuirse la paternidad de ese descubrimiento, pero parece que el que más posibilidades tiene en esa rifa es Francia, con Cabot; fuera quien fuese, la verdad es que nuestro disfrute de esas aguas fue un tanto efímero, ya que nos vimos privados de ello por culpa de lo que ha venido en llamarse «el desastre de la Armada Invencible». Esa fatídica fecha, 1558, viene a marcar el antes y el después, lo que fue y lo que pudo ser todo lo relacionado con el mar en España. A partir de entonces, apenas tuvimos barcos para mantener las flotas de Indias, y nuestras costas se convirtieron en zona habitual de corsarios y piratas, tanto cristianos como infieles; y en lo referente a la pesca, pasamos de ser productores a importadores netos, situación que apenas se remedió a finales del siglo xix y comienzos del xx.

Nuestra actividad pesquera en esos siglos se redujo a la pesca costera, principalmente de especies pelágicas (son habituales las citas sobre comercio de sardina con el interior, e incluso las ordenanzas municipales de muchos pueblos tienen en las sardinas el pago habitual de derechos de avecindamiento y ágapes funerarios), y una pesquería, mucho menos importante, de pulpo, merluza, abadejo, congrio y otras especies. A finales del siglo xvii y comienzos del xviii, se documenta igualmente la pesca estacional del besugo, que se comercializa en los mercados del interior, escabechado, mientras que la preparación de los pescados magros, tal como la merluza, el abadejo, el congrio, e incluso el pulpo, es como pescado seco, y no salado, entre otras cosas porque la sal era un producto extremadamente caro. Como cosa curiosa, las ostras gallegas se enviaban a la meseta (Corte y otros mercados importantes) preparadas en escabeche y envasadas en barrilitos de madera.

La llegada de la Casa de Borbón supuso un intento de modernizarnos, intento que se concretó en la puesta en ejecución de una extensa red de carreteras (primer intento serio desde la época romana), y que para la pesca fue muy importante en lo referente a las carreteras con Galicia y con el puerto de Santander, facilitando el envío de pescado a los grandes mercados del interior, y la posibilidad de sustituir el transporte a lomos de caballerías (los famosos mulos de mis paisanos, los maragatos) por el uso del carro. La postulación en que había quedado la pesca española en esos casi dos siglos transcurridos desde el desastre de la Invencible, y los niveles de pura subsistencia (con las secuelas sociales que ello acarrea) en que se desarrollaba

la pesca, hicieron fracasar los intentos de los ilustrados por mejorar los métodos de pesca y la estructura industrial. Los intentos de formar un Montepío de la Pesca, así como el de copiar el método francés de salazón y secado del bacalao, trayendo de Francia especialistas, fracasaron, en gran parte, por la desidia de los propios pescadores que, como diría Hijosa, «se contentan con una corta pesca, gastando en vino lo más de su valor». Del mismo modo fracasaron las «grandes compañías de pesca» que quisieron crearse a imagen y semejanza de las inglesas, holandesas y francesas. La única actividad industrial con tintes de capitalismo incipiente que se pudo implantar con éxito fue la de los catalanes en Galicia, que curiosamente han llegado después a formar lo que pudiera llamarse la aristocracia pesquera gallega.

De forma estacional a partir de 1750, y ya asentados en el país después de la Guerra de la Independencia, los fomentadores catalanes implantaron métodos nuevos que podrían catalogarse como pesca industrial, con aprovechamiento de subproductos —la grasa— y asegurando los retornos de su propia flota mercante para importar a Galicia determinadas mercaderías. Mucho se ha hablado de si la llegada de los catalanes fue beneficiosa o no para el pescador gallego, y para la pesca y mantenimiento del recurso, pero lo que sí es cierto es que mejoraron —técnicamente hablando— el producto final, ampliaron su comercio llegando hasta los mercados del Mediterráneo oriental, e incluso provocaron un efecto simpatía, ya que su método llegó a copiarse en el interior de la península, estando documentada la existencia de secaderos de sardina en la Meseta, con base en sardina de media cura traída de Galicia.

Analizando este período, y habida cuenta de la perfección del sistema utilizado por la flota cántabra en la primera mitad del siglo xvi, nos aventuramos a creer, en un puro divertimento, que las cosas hubieran sido muy diferentes de no haberse producido el desastre de la Armada Invencible, pero, como decimos, eso no pasa de ser un juego, y la realidad fue que, a partir de ese hito, en el mar nos convertimos en meros segundones, posición que no hemos abandonado desde entonces.

3. La llegada del capitalismo

La segunda mitad del siglo xix nos ofrece la entrada de un capitalismo incipiente en los engranajes de la pesca española, entrada que coincide con un intento de acomodarnos a las tesis industriales europeas, pero que en la pesca, y al menos en el tercio noroccidental, ofrece unas connotaciones muy específicas:

La carretera de La Coruña, la actual Nacional VI, fue una de las primeras rutas que se construyeron, y no hay que olvidar dos cosas:

- Galicia era el principal suministrador de pescados a los grandes mercados del interior.
- Ese suministro de pescados estaba asegurado, unas veces como simples transportistas, y en ocasiones como intermediarios propietarios de la carga, por un grupo de arrieros, los maragatos leoneses.

Al final de la Guerra de la Independencia, estos arrieros se encontraron acreedores al Estado de inmensas sumas de dinero provenientes del alquiler de sus acémilas al Ejército, sumas que bien entrado el tercer decenio aún no habían cobrado, y

que, una vez recibidas, hubieron de invertir en cualquier actividad que se presentase, tal era su cuantía. Algunas de esas actividades estaban relacionadas con la ruta y, directa o indirectamente, con el pescado. Así, crearon el primer sistema regular de transporte de pescado hacia Madrid (en el escrito de adjudicación, se comprometían a ponerlo en la capital en menos de dos días), invirtieron dinero en asegurar la producción de grupos de pescadores, e incluso invirtieron en empresas de salazones, en directa competencia con los catalanes ya afincados en Galicia.

Del mismo modo, incluso antes que la de Galicia, se había ya terminado la carretera que unía el centro con el puerto de Santander, asiduo proveedor también de pescado, tanto fresco como en escabeche. Estos aportes, unidos a los «peces» (así los denominan los documentos) provenientes de Levante, eran suficientes para cubrir la demanda en pescados (más bien escasa) del interior de España.

De nuevo intentamos la aventura africana, pensando en la necesidad que de asentamientos en tierra tenían los pescadores canarios, y así, en el Tratado de Paz y Amistad firmado con Marruecos después de la guerra de 1859/60, «Su Majestad Marroquí se obliga a conceder a perpetuidad a Su Majestad Católica, en la costa del Océano, junto a Santa Cruz la Pequeña, el territorio suficiente para la formación de un establecimiento de pesquerías como el que España tuvo allí antiguamente». El principal problema que se les planteaba a los españoles era ¿dónde estaba Santa Cruz de Mar Pequeña? Después de varias expediciones, y de haberla ubicado en diversos lugares (Agadir, Sidi Ifni, desembocadura del Río Draa, y desembocadura del Río Chibica),

España acepta oficialmente la localidad de Sidi Ifni como el lugar de nuestro antiguo enclave pesquero.

En cuanto al Sahara, es en 1885 cuando se decide la ocupación del territorio entre la Bahía del Oeste y Cabo Bojador, como colofón a la firma de las actas de adhesión que los naturales habían llevado a efecto en noviembre de 1884, poniendo el territorio bajo la protección de España. Como iniciadora de esa presencia oficial puede considerarse a la Sociedad Pesqueras Canario Africanas, que ya en 1881 había comprado a los saharauis preponderantes la Península de Río de Oro para establecer allí una factoría. Las mayores unidades de nuestra flota pesquera de la época son, precisamente, las goletas canarias que se dedicaban a la pesca de la corvina y el dentón en los bancos saharianos, ya que, a diferencia de portugueses y, sobre todo, franceses, nunca tuvimos una flota de grandes veleros bacaladeros.

El vapor llegó muy tímidamente a nuestros barcos, comenzando su andadura en las lanchas merluceras del Cantábrico y en las barcas de arrastre del Mediterráneo, y fue solamente al final de la primera guerra mundial cuando accedimos a los bous de vapor, gracias a la compra de los excedentes, fundamentalmente ingleses, de aquellos famosos *trawlers* armados. Igualmente, fue en los años veinte cuando se crearon las primeras sociedades para la pesca del bacalao en aguas de Terranova, y volvimos a asomarnos al Mar Céltico (costas de Irlanda), creo recordar que en el año 1927, siendo por esa época cuando se crean las sociedades cantábricas y coruñesas, empresas que trataron de aunar todo el ciclo, pues al mismo tiempo que eran armadoras, poseían despachos situados en los mer-

cados centrales y pescaderías en las principales ciudades del país.

Del mismo modo que en el siglo XVIII fracasó el intento de sustituir el bacalao de importación por el pescado salado producido en Galicia, tampoco cuajaron los intentos, un siglo después, de sustituir esa importación tradicional por la corvina salada procedente del banco sahariano. Dado que la climatología es tan dispar (Galicia y Sahara), sólo puede achacarse a una deficiente manipulación el que en el caso canario el intento se saldase igualmente con un fracaso.

Respecto del Sahara, solamente a título de comentario, y sin ánimo de entrar en política, los documentos a que arriba hacemos referencia demuestran de forma inequívoca —y con afirmaciones puestas en boca de las propias autoridades marroquíes del momento— cómo aquel territorio no pertenecía a la soberanía del Sultán, e incluso los intentos canarios de establecerse en el espacio de costa comprendido entre los cabos Nun y Blanco se basan en que esa zona se encuentra fuera de los límites del Imperio de Marruecos. Otro factor a favor de esa tesis es el asentamiento británico en Cabo Juby (Tarfaya) y sus propósitos de extenderse hasta Río de Oro, sin ninguna objeción por parte marroquí.

III. DE LA GUERRA CIVIL A NUESTROS DÍAS

1. Los años de penuria

Al igual que cuando hablábamos de la Armada Invencible, me he preguntado muchas veces qué hubiera ocurrido, en qué posición se encontraría ahora la pesca española y nuestro consu-

mo de pescado, de no haber tenido lugar ese desastre que para tantas cosas fue nuestra guerra civil. Creo que de no haber ocurrido esa confrontación, el consumo de pescado no se habría disparado, nuestros caladeros no se encontrarían ahora en la situación de extrema sobrepesca en que se hallan, y nuestra industria ofrecería un aspecto más acorde con la realidad de unos recursos a los que debería estar supeditada. En el desarrollo de este epígrafe y el siguiente, no encontraríamos grandes diferencias si, en lugar de escribir mis impresiones, me limitase a transcribir literalmente lo manifestado en su día por Quiroga (1961 y 1968), quien expuso con inigualable claridad la cruda realidad de la pesca española.

La pesca supuso para la triste España de la posguerra la posibilidad de solucionar, o al menos paliar, uno de sus mayores problemas: el hambre. El pescado —cualquiera que fuese— estaba ahí, con un período medio productivo de unos días solamente, como máximo dos semanas cuando se iba a pescar a Irlanda, muy diferente de los meses que se necesitan para una cosecha, o para producir carne, cualquiera que sea el animal.

Y esta solución rápida de la hambruna hizo que, a pesar de haber firmado la Convención de Londres de 1946, no pusiéramos en aplicación el mallaje allí preconizado y que nos dedicásemos a capturar —¡y menos mal!— y a utilizar para consumo humano cualquier especie y tamaño que hubiera entrado en el copo.

Quiroga ha apuntado, y pienso que muy acertadamente, cómo la disminución de los grandes ejemplares motivó el que la merluza pasase de ser una especie habitual, y de precio asequible, a un producto de alto precio, por-

que lo que rápidamente vino a ocurrir es que, a consecuencia del esfuerzo pesquero, se redujeron las tallas, se incrementaron los días de pesca y los precios de los tamaños grandes y del pescado de primera calidad subieron de tal manera que volvieron rentables actividades y barcos que normalmente no lo hubieran sido, y todo ello desembocó en un acelerado empobrecimiento de nuestros caladeros del Norte (Galicia y Cornisa Cantábrica), y un desplazamiento a zonas más productivas (Andalucía y Canarias) de las unidades que difícilmente eran rentables en su anterior ubicación. Los grandes bous, que no resultaban rentables en los mares de Irlanda, se sustituyeron por las parejas y los tríos, mientras que las viejas unidades buscaron en aguas de Marruecos, Sahara y Mauritania un rendimiento pesquero que no obtenían en sus anteriores caladeros.

Las mareas se fueron prolongando, y de los nueve días que podían considerarse como máximo en aguas galaico-portuguesas se pasó a los dieciséis de las costas de Irlanda, y a las tres semanas (¡y en ocasiones hasta un mes!) en el caso del banco sahariano. Puede imaginarse cuál era la calidad media de ese producto, mantenido solamente con hielo, en bodegas sin ningún aislamiento especial y con una climatología como la de África Occidental. Con motivo de esto, mantuve una opinión equivocada durante mucho tiempo sobre las cualidades de la corvina fresca.

En aquellos años, sobre todo en la segunda mitad de los cuarenta, que es hasta donde llega mi memoria real, la cantidad de pescado que entraba en el Mercado Central de Madrid no alcanzaba ni con mucho para satisfacer la demanda, y se establecieron los repartos diarios

entre los detallistas; y hay varias imágenes que aún conservo vividas en mi mente:

- *Los «baúles» de chicharros de La Coruña.* Enormes cajas (de ahí la denominación) con cerca de cuarenta kilos de chicharros de gran tamaño, que fritos (separados a la larga en dos, y conservando la espina en uno de los dos pedazos) resultaban francamente deliciosos.

- *Las colas de langosta.* De color rosado (Sahara/Mauritania), y de gran tamaño, irrumpieron en el mercado, donde, dada su gran abundancia, se vendían a un precio irrisorio.

- *Las gambas «blancas» y las almejas finas,* como normales para la sopa de pescado cotidiana.

- *La gran abundancia,* en determinadas épocas del año, de merluza, calamares, besugos, y otras especies «nobles».

- *La preparación en forma de escabeche,* y presentado en barriles de madera con un contenido neto de unos diez a doce kilos, de besugo, chicharro, bonito y otras especies, elaborado en forma totalmente artesana, y de una gran calidad.

- *El aprovechamiento total del pescado.* Cabezas y espinas no se tiraban, ya que se utilizaban para la sopa; las huevas de los besugos y los gallos eran un manjar disputado.

- *Y, sobre todo, la enorme variedad de pescados ofertados,* ya que, como hemos dicho, nada se tiraba, y los tamaños minúsculos no sólo eran privativos de la merluza, sino que, igualmente, los gallos, la bacaladilla, las faneas, las bogas, los voladores, etcétera, exhibían unas tallas que vaticinaban una rápida desaparición.

Y es que esa época es el comienzo de algo que luego se convirtió en habitual, y que consideramos uno de los principales errores en nuestra política pesquera: el apoyo a la construcción de barcos pesqueros de gran porte. La Orden de 11 de marzo de 1953 establece un tonelaje mínimo de 150 TRB para los barcos destinados al arrastre. Esta normativa provocó no sólo la intensificación de nuestras pesquerías en Irlanda, Terranova, e incluso en la zona de Cabo Verde, sino que esos mismos barcos de más de 150 TRB se dedicaron a faenar en las costas gallegas, cooperando con los pequeños arrastreros en la desaparición de nuestra fauna pesquera.

Esa pugna de la gran y pequeña flota de arrastre por el mismo caladero (la plataforma continental gallega), a la que debemos añadir el esfuerzo de los arrastreros franceses, dio como resultado la disminución de los rendimientos de la pesca de arrastre, y que parte de la flota gallega se trasladase a los puertos del Sur, en busca de los mejores rendimientos del banco canario/sahariano. Los grandes barcos bacaladeros (copia del modelo francés) se vieron acompañados en sus playas de pesca por las parejas a partir de 1947, y fruto de la Ley del 53 fue la incorporación de otras muchas unidades a los mismos caladeros de Terranova, unidades que tuvieron siempre a Galicia y País Vasco como su puerto base, y sobre cuyos rendimientos y la remuneración obtenida por sus tripulaciones se hablaba de forma admirativa en mis años mozos.

2. Los planes de desarrollo españoles

La década de los sesenta no se presentaba muy optimista pa-

ra la pesca española, ya que la producción de los caladeros habituales se reducía alarmantemente, y la explotación de los barcos sólo se compensaba con el alza constante de los precios del pescado. El Primer Plan de Desarrollo (1959) considera ayudas muy generosas para la construcción naval, ayudas que se complementan con la normativa específica sobre política pesquera plasmada en la Ley de 28 de diciembre de 1961. Los principios básicos de dicha Ley podrían resumirse (siguiendo a Quiroga, 1968) en:

- La intentada renovación de la flota pesquera (Ley de 1955) había resultado de todo punto insuficiente.
- La pesca marítima es fuente de riqueza, alejada en gran parte de los límites naturales de nuestro territorio.
- Había que asegurar un nivel adecuado en el consumo de pescado fresco por habitante.
- Había que incrementar las capturas de pescado apto para la industrialización, a fin de fomentar nuestro comercio exterior.

Para conseguir todos estos fines, el Estado disponía de una suma de 4.000 millones de pesetas para facilitar, con créditos baratos, la construcción naval.

Evidentemente, la situación del comercio de pescado no era fácil. Desaparecidos los repartos en el Mercado Central que mencionábamos en el apartado anterior, la compra diaria del detallista se convertía en una verdadera batalla campal, disputándose las cajas de pescado después de espiar en el muelle de descarga qué pescados llegaban, y a qué asentador iban destinados, de intentar entrar en la lonja antes de que la sirena anunciase el inicio de las operaciones y separar

—sin fijar precio— las cajas y especies que te interesaban.

Desconocemos cuánto tiempo tardó en gestarse esta Ley, y cuál fue el grado de acercamiento del legislador al sector extractivo, porque ocurre que, coincidiendo en el tiempo, aparece en el panorama pesquero lo que iba a ser el símbolo de nuestra potencia pesquera indiscutible. Nos estamos refiriendo al pescado congelado, que, de la mano de una firma sin experiencia pesquera, aparece en forma de dos buques, el «Lemos» y el «Andrade», que iniciaron sus actividades en ambos lados del Atlántico Sur. De igual modo, evidenciando esa falta de coordinación, la Ley nos habla de «consumo de pescado fresco», y lo que a partir de entonces se desató fue el del pescado congelado y, por efecto simpático, de toda la gama de productos alimenticios así conservados.

La experiencia de la introducción del pescado congelado en España es irrepetible, y casi podría tildarse de milagrosa... si es que los milagros existen. Lo cierto es que, si no se hubiera tratado de merluza, y si no hubiéramos vivido en una época de economía dirigida, la experiencia del congelado se hubiera saldado con un estrepitoso fracaso.

De los dos barcos pioneros, el que fue a la Argentina volvió con las bodegas llenas de pescado infectado de copépodos, que lo habían convertido en esqueletos vivientes. Los intentos de comercializar ese producto por la vía ordinaria estaban teniendo dificultades enormes, y llamaron en su ayuda a la Comisaría de Abastecimientos y Transportes, que «sugirió» al Gremio de Detallistas de Pescados la conveniencia de adaptarse al nuevo producto. Una vez introducido, y apoyados en una campaña publi-

citaria absurda de que era «tan bueno como el fresco, y mucho más barato» (con lo que su adquisición te adscribía al grupo de ciudadanos de bajo poder adquisitivo, que tenían que conformarse con un producto de segunda), la mercancía nacional, de pésima calidad, pues a la experiencia inicial se pueden sumar multitud de otras «genialidades» y manipulaciones contrarias a toda norma de higiene alimentaria, tuvo que competir con las importaciones de merluza japonesa (de mucha mejor calidad e impecable presentación), importaciones a las que se achacaban injustamente los alarmantes *stocks* invendidos (ya en el año 1965 sobraron 30.000 Tm, y sólo se habían importado 10.000), y que acabaron por el sencillo método de prohibirlas. En resumen, y para no alargarnos excesivamente, de no haberse dado la coincidencia de que:

— se trataba de merluza, una especie considerada ya como una «comida de ricos»;

— no había pescado fresco, y lo poco que entraba en el mercado alcanzaba precios astronómicos;

— se obligó a los detallistas a venderlo en sus pescaderías, y

— se suprimió la competencia de los productos procedentes de otros países;

si no hubiera sido, pues, por la coincidencia en el tiempo de todos esos factores, es muy probable que la congelación a bordo no hubiera pasado de ser una pura anécdota.

A la vista del éxito, todo el mundo se apuntó a la nueva actividad, y lo que en teoría eran créditos para la renovación de la flota al fresco se convirtió rápidamente (la Orden del 31 de enero de 1966 lo indica claramente) en

ayudas para la construcción de pesqueros congeladores.

Acabamos de indicar que ya en 1966 los *stocks* almacenados alcanzaban cifras alarmantes, que dos años después preocupan a Quiroga, cuando éste constata que en 1.º de enero de 1968 había en construcción 36.893 TRB de barcos, en su inmensa mayoría congeladores, mientras que muchos de los armadores de barcos ya en funcionamiento o bien tenían que solicitar ayudas para la comercialización de las capturas, o solicitar moratorias de dos años en los pagos al Banco de Crédito a la Construcción, o ambas cosas a la vez. Vale la pena que reten-gamos esa fecha en la memoria (1968) porque esa misma situación se va a repetir varias veces de entonces acá, dando una imagen más de tercermundismo que de país desarrollado.

El empleo de esos miles de millones en la construcción naval (a la mitad del plazo la cifra real se había duplicado), que se entregaban con la única garantía de una primera hipoteca sobre el propio barco, no se basaba en ningún estudio sobre la viabilidad de tal tipo de actividad, y menos aún se destinaron cantidades importantes para analizar la posibilidad de revitalizar nuestros propios caladeros, que terminaban siendo (y aún siguen) el lugar de actividad forzosa de las unidades incapaces ya de faenar en aguas lejanas (nos estamos refiriendo ahora a la flota al fresco, donde aún hoy en día, en aguas interiores, encontramos arrastrando a barcos de treinta y más metros de eslora).

Otra de las anomalías que presenta nuestra flota congeladora es que si bien se daban en ella todas las características para la concentración empresarial, como ocurrió en el Reino Unido y

en Alemania, en nuestro país se siguió con la misma tónica de una empresa/un barco, y el término medio estaba en congelador y medio por empresa.

Y si en su día los países vecinos a las aguas del Mar Céltico quejaban de nuestros métodos, igual nos ocurrió con los artes de arrastre españoles que trabajaban al Sur del Ecuador. Nuestra conducta pesquera, no sólo produjo clamores en los círculos especializados de África del Sur, sino en su prensa diaria. Que estos clamores no están exentos de fundamento, lo acredita la malla de los artes que por nuestros pesqueros se han venido empleando en aquellas latitudes. Era también imprescindible cuidar de estas reservas (Quiroga, 1968).

3. El nuevo ordenamiento pesquero

Estamos ya en el período que abarca la década de los setenta y la primera mitad de los ochenta, hasta nuestro ingreso en la CE. A mi juicio, se trata del período más negativo para la industria pesquera, ya que las decisiones —muchas de ellas equivocadas— que se tomaron en él han marcado con su impronta nuestro presente, e incluso van a influir en el futuro.

Recordemos que cerramos la década anterior con una grave crisis, que, en lo que respecta al pescado congelado, se va paliando con la diversificación de la flota (marisco, cefalópodos, merluza, túnidos) y en cuanto al fresco, cada vez con más dificultades, pero aún se encuentra acomodo en nuestros caladeros tradicionales.

Ya en el Congreso de la Flota de Arrastre, en 1974, una de las conclusiones a que se llega es que se paralicen las construcciones, prueba evidente de la existencia de una flota sobredimensionada. Pero el golpe de gracia

habría de venirnos unos años después, con la aceptación universal de las 200 millas de ZEE, lo cual supone que, automáticamente, quedamos en manos de los países terceros. La CE impone igualmente las 200 millas en 1977, y nos vemos obligados a negociar nuestro acceso a esas aguas.

La creación de las zonas económicas exclusivas (ZEE), el final del mar libre, es algo que ha marcado un hito en la historia de la pesca, y que para muchos países ha significado el acta de defunción de sus flotas congeladoras; por ejemplo, tenemos el caso del Reino Unido, que, después de un grave conflicto con Islandia, tuvo que someterse a la realidad de los hechos y comenzar el desmantelamiento de sus grandes empresas bacaladeras. Igual camino siguieron Alemania Occidental, Francia e Italia, que en los sesenta daban muestras de querer convertirse en potencias congeladoras, y dejaron este tipo de flota reducido a su mínima expresión. Nuestro país no siguió ese rumbo, y en vez del desguace eligió la fórmula de las empresas mixtas (que en la práctica suponía muchas veces el simple cambio de la bandera del buque) y la consideración por parte española de producto nacional para esas capturas. De igual modo, se fomentó la política de firmar acuerdos de pesca con todos aquellos países que considerábamos interesantes para nuestra flota congeladora y, en el caso de Marruecos, tanto para la flota congeladora como al fresco, estas últimas basadas mayoritariamente en puertos andaluces.

Los armadores de la flota congeladora vuelven a exponer sus quejas por el escaso consumo de pescado, y es que, más de diez años después de la introducción de ese método de conservación,

la falta de un plan de *marketing* y la inercia de los armadores, remisos a entrar en la faceta comercializadora, hacen que no se haya avanzado prácticamente nada en esos campos.

Y como muchos no aceptan el nuevo orden internacional, y piensan que se está cometiendo una gran injusticia con nosotros (recordemos: «descubridores de cuanta playa de pesca existe en el mundo occidental»), seguimos considerándonos con derecho a entrar en lo que hasta ayer fue libre y hoy ya tiene dueño, y al igual que en los años cincuenta Irlanda y en los sesenta África del Sur se quejaban de nuestra práctica depredadora, ahora los apresamientos de nuestros barcos son noticia de cada día, y clara muestra de la anarquía que existe en nuestra pesca. Por su parte, la Comunidad Europea, una vez establecida su ZEE, impide el acceso a los barcos de terceros países, a menos que se establezcan tratados de reciprocidad, en caso de que interesen esas aguas a países comunitarios. España, cuyas aguas, esquiladas totalmente, no interesan ya a los franceses, consigue un trato especial y un puñado de licencias, sólo basándose en que es un país considerado candidato a pertenecer en su día a la Comunidad Europea.

Ya en la primera mitad de los ochenta nos aprestamos a la inminente entrada en la CE, y son dignos de hojear los documentos que se preparaban por parte de las asociaciones de armadores y de los partidos políticos, documentos de cuya lectura muchas veces parece sacarse la conclusión de que éramos nosotros la gran potencia pesquera del momento, la que hacía un favor a la Comunidad accediendo a entrar en ella.

4. La entrada en la Comunidad Europea

En 1986 llega nuestro ingreso en la Comunidad Europea. Muy tarde, como en tantas otras cosas, cuando ya «el acervo comunitario» incluye muchos aspectos que no benefician para nada a nuestra industria, y cuando Europa, la Europa de los Diez, ante la situación establecida a raíz de la ampliación de las 200 millas, ha decidido que es preferible comprar con tranquilidad a pescar con problemas.

Pero lo malo es que, además de llegar tarde, entrábamos pisando fuerte, creyendo que, gracias a nuestra pujanza, «España iba a convertirse en el motor dinámico de la política pesquera comunitaria». Incluso nos permitíamos entrar leyéndoles la cartilla. Véase si no:

El sistema pesquero internacional ha variado desde 1977. España se ha acomodado rápidamente, mientras que la CEE ha necesitado diez largos años para perfilar su política pesquera común, dentro de una debilidad, fragilidad y endebles para su zona económica exclusiva de 200 millas, sin atender a las mutaciones del nuevo orden oceánico y sus intercambios comerciales (González Laxe, 1985).

En la Administración, esto escribía el máximo representante de «la nueva generación de estudios pesqueros», pero es que las mismas o similares frases podían oírse por parte de la patronal, no importa que la militancia política fuera en posiciones opuestas. Todos —casi todos, mejor dicho— consideraban que la negociación se había saldado positivamente, y que en muy poco tiempo «la locomotora de la pesca comunitaria, sin lugar a dudas, llevaría nuestro nombre».

Ciertamente, yo no sé en qué se basaban para llegar a tal conclusión, ya que, a mi juicio,

nuestro tamaño (1/3 del total de la flota comunitaria) y nuestro empeño en mantener una enorme flota congeladora, ahora que no existían mares libres, eran precisamente los dos puntos críticos de nuestra debilidad.

Pero aún hay más, y es que, a lo que parece, como de lo que se trataba era de entrar con la mayor cantidad de barcos posibles, justo antes de nuestra incorporación se abrió la mano —una vez más— a la construcción naval, se sacaron de la manga desguaces inexistentes y se añadieron varias decenas de miles de toneladas más, casi todas ellas de buques congeladores.

La Comunidad, que ya durante las negociaciones había mostrado su discrepancia en cuanto a los cupos de libre entrada concedidos a las empresas mixtas, fijó un período transitorio en el que, de forma decreciente se iban limitando esos cupos, período que finalizaba en el año 1993.

5. Un panorama bastante sombrío

Ahora, cumplidos ya diez años de permanencia en la Europa Comunitaria, todo se vuelven quejas ante lo que consideramos incompreensión, cuando no puro y duro mercantilismo ansioso de medrar a nuestra costa. Mi impresión es que, si en estos años se ha empeorado, que efectivamente ha sido así, y para muestra no hay más que mirar a nuestra flota congeladora, ha sido como consecuencia lógica de lo que ya veníamos arrastrando desde antiguo, y de cómo ha evolucionado el mundo pesquero (Namibia, Malvinas, Canadá, Marruecos, por dar un puñado de ejemplos).

En estos años, el mundo ha llegado al conocimiento de que el

mar no es una reserva inagotable, y se escuchan voces en pro de establecer un sistema de pesca responsable y de eliminar el libre acceso, una vez aceptado que la propiedad común no encaja con los actuales métodos extractivos ni con los avances tecnológicos. Las zonas económicas exclusivas han puesto ricos caladeros bajo la jurisdicción de países en vías de desarrollo que, descontentos del sistema de licencias, piden algo más, solicitando participar en el valor añadido. Es muy probable que la UE deje de ser el garante de los acuerdos de pesca con los terceros países y se limite a dar el visto bueno a las empresas que, de forma privada, se decidan a instalarse fuera de las fronteras comunitarias.

Estamos llegando a una globalización de la actividad pesquera, a una situación en la que no importa de donde venga el pescado con tal de que resulte rentable su explotación y puesta en el mercado, cualquier mercado, y eso va a suponer una mentalidad mucho más abierta que la de nuestro empresario pesquero tipo, demasiado habituado quizás a moverse en un sistema de economía dirigida y a contar para todo con subvenciones y ayudas oficiales. Mucho nos tememos que «el nuevo orden pesquero internacional está pidiendo igualmente un nuevo talante empresarial pesquero».

IV. EL FUTURO NO ES NADA HALAGÜENO

Dado que no se ha cumplido el milagro de que nos convirtamos en los directores de la orquesta pesquera comunitaria, tenemos que seguir el ritmo marcado desde antiguo por las normas de la CE, y de esa adecuación a su dictamen lo que está quedando

claro es que la única flota española que puede mirar con alguna tranquilidad su futuro es la flota de los 300, o lo que vaya quedando de ella, y los pertenecientes a ese grupo son tan conscientes de su continuidad que se han vuelto conservacionistas, y muchos de ellos verían con buenos ojos el establecimiento de períodos de veda en esos meses en los que la merluza viene cargada de huevas.

A corto plazo, más que a medio, la pesca en las aguas de la UE va a quedar reducida a la flota que pueda explotar en forma rentable los recursos de su ZEE, adaptando en lo posible sus instalaciones en tierra para poder procesar el pescado importado. Por parte española, continuamos con el anacronismo de mantener la única flota congeladora de gran porte de los Quince, y seguimos insistiendo en el sistema de licencias, dejando las *joint-ventures* y los acuerdos de segunda generación sólo como última alternativa, con lo que no estamos aprovechando las ventajas que podrían ofrecernos el Fondo Europeo de Desarrollo y los sistemas de ayuda a los países ACP.

Sin embargo, hay gentes en nuestra casa que aún miran el futuro con optimismo, y creen que aún es tiempo de hacer cosas. Recientemente, se ha publicado un amplio estudio sobre el sector pesquero español en el que puede leerse que «La UE ha defraudado a la pesca española, que hay que encontrar nuevos caladeros, y que hay que ir hacia una política más agresiva mediante la introducción de un modelo que suponga *una nueva Europa pesquera, liderada por España, que desarrolle la política pesquera comunitaria (PPC) del futuro*» (Vázquez y col., 1996). Ciertamente es que sin optimismo es difícil conseguir cosas en la vida, pero me

parece que esto es pecar de aquél en exceso. Y desearía que estas afirmaciones se pudieran plasmar en la realidad, pero lamentablemente no las comparto, ya que, a mi juicio: 1) no tenemos empresarios; 2) no tenemos Administración; 3) se actúa de espaldas al mercado; 4) se desdénan las oportunidades, y 5) se ignoran las leyes económicas.

1. No tenemos empresarios

El ejemplo que nuestros armadores están dando en su adecuación al nuevo orden pesquero internacional es desolador.

En lo que respecta a la flota congeladora, una de las más afectadas, se cuentan con los dedos de las manos (y quizá de sólo una) las empresas que han optado por asentarse en las zonas de producción.

En cuanto a la flota al fresco, solamente sabemos de un caso, los armadores del Puerto de Ceileiro, que están impulsando la construcción de nuevas infraestructuras portuarias, *adaptadas a la normativa comunitaria*, y que serán... ¡las primeras!

Pretender que el minifundio empresarial puede ser la solución en el marco del nuevo orden pesquero mundial es como hacer oposiciones a un suicidio colectivo, suicidio al que se ha ido preparando el camino con esta insistencia en no querer participar en la fase comercializadora de las capturas.

Creo que al pequeño empresario pesquero le ha faltado conocimiento de la situación por la que atraviesa su sector y le ha sobrado imprudencia, mientras que al gran empresario, grande solamente por su talla, le ha faltado capacidad gerencial y le han sobrado prepotencia y apoyos oficiales.

Así, no llego a comprender cómo la persona que no duda en lanzarse a la tremenda inversión que supone poner en el mar un buque pesquero no ha sido capaz antes de indagar, o de que le asesoren, sobre cómo está la situación de ese sector pesquero.

De nada sirven los buenos consejos de los que vamos a poner aquí una muestra: «La expansión del sector pesquero español, en régimen de libre competencia, respeto a la naturaleza y rentabilidad, sólo puede producirse en países terceros» (Arruza, 1996). Pero esto no pasa de ser un *wishful thinking*, ya que la casi totalidad de los armadores —que no empresarios— españoles lo que pretenden es que sigan las cosas igual, lo que es a todas luces imposible.

2. No tenemos Administración

Y no me estoy refiriendo solamente a una Administración pesquera eficiente, y de la que, como muestra sólo un botón, podemos resaltar la falta casi absoluta de información y control sobre la actividad extractiva. Pero a ello podemos añadir la falta de vigilancia de los productos en el mercado, o del control de las salas de elaboración, conserveras, etcétera.

Como prueba de nuestra Administración inoperante, traigamos aquí las declaraciones de nuestro Presidente de Gobierno, en Roma, el pasado mes de noviembre, ofreciendo a la FAO nuestra gran experiencia en materia pesquera. Alguien debería informar al Sr. Aznar de que, a pesar de estar abonando religiosamente nuestras cuotas, hemos estado siempre —en pesca— infrarrepresentados en la sede de la FAO, donde teníamos derecho

a seis o siete españoles, y nunca hemos cubierto ese cupo, durante muchos años sin uno sólo de nuestros compatriotas, y en la actualidad creo que con dos de ellos solamente.

3. Se actúa de espaldas al mercado

Resulta difícil, por no decir imposible, encontrar un país occidental donde el consumidor de pescado se encuentre más desamparado, y sea más objeto del fraude alimentario que en España, y de ahí que se dé la paradoja de, por ejemplo, que estemos pescando grandes cantidades del famoso fletán negro, de platija, merluza de cola, alfonsino o pota, y luego que esas especies no se vean en el mercado por ninguna parte. Esto en cuanto al pescado congelado; si hablamos del fresco, en estos momentos llegan a nuestro país productos que compiten directamente con las capturas de nuestros barcos, y sobre todo, en el caso de la flota de los 300, que faena en los caladeros «de siempre»; la merluza del Gran Sol tiene que competir con la de Namibia, Chile o Argentina, muy diferentes en cuanto a calidad, sin identificación, y a unos precios que, a no tardar, van a poner en cuestión la rentabilidad de nuestros barcos.

Queda fuera de toda duda que el principal perjudicado es el consumidor, pero es que resulta difícil colegir hasta dónde beneficia a nuestra flota el permitir que al mercado no salgan los productos con su nombre y apellidos, porque, a la larga, mientras todo el pescado blanco y redondo sea merluza (y en algunos casos, mero); el plano, lenguado; los cefalópodos, calamar, y todo así por el estilo, y si además no existe un control sanitario efectivo, y

se permiten glaseos del 40 por 100 del peso total, en definitiva lo único que se está haciendo es hundiendo el mercado, y quizás uno de los síntomas de que esto va ya en camino sea el hecho de que debamos admitir, finalmente, que está descendiendo el consumo de pescado durante los últimos años.

4. Se desdeñan las oportunidades

Son escasas, pero aún hay algunas, por ejemplo:

- *Un arco atlántico pesquero*, basado en nuestro carácter de grandes consumidores. Habría que definir una zona de influencia (desde las costas de Irlanda hasta, más o menos, Senegal) y diseñar una estrategia de participación en esas pesquerías.

- *La Europa del Sur*. Es claro que en materia de pesca existen dos Europas, y debería fomentarse esa diferencia.

- *El procesamiento*. Europa importa cada vez más pescado, sobre todo del hemisferio Sur. Convertimos en los grandes procesadores de esas importaciones, o al menos de las que fueran dirigidas a la «Europa del Sur», a que antes hacía referencia, ayudaría a reducir la problemática del desempleo en el sector.

- *Los acuerdos de segunda generación*. Se quiera o no, son una de las escasas posibilidades que nos quedan, ya que la «namibización» de la explotación de los recursos en los PVD es imparable.

El futuro de varios miles de puestos de trabajo depende de las decisiones que se tomen en estos momentos y, fuera de declaraciones y discursos, no se ve

ninguna reacción por parte de regiones como Galicia, Andalucía y Canarias, que dependen de caladeros extraños para mantener activa su masa laboral.

5. Se ignoran las leyes económicas

Contamos, sin duda, con uno de los más brillantes planteles de economistas pesqueros del orbe, o al menos de Europa, y sin embargo es raro verlos descender a los problemas cotidianos que presenta una explotación económica como es la pesca.

Creo haber oído hablar en una sola ocasión del período medio de maduración normal (y sin duda que se obtendrían grandes beneficios de su análisis en relación con la flota congeladora); igualmente, puedo decir que me asombra que a ninguno de nuestros analistas se les haya ocurrido pensar, al manejar esas manidas curvas de esfuerzo y rendimientos, que el máximo rendimiento económico sostenido (MSEY) se puede obtener con gran facilidad, reduciendo el esfuerzo y seleccionando los artes. Me gustaría conocer las tallas, por ejemplo, de los desembarques de merluza procedente de las áreas de la zona VIII, donde puede decirse que faenamos con exclusividad, para establecer el valor en primera venta de esas Tm si se hubiese tratado de individuos adultos, y de cómo beneficiaría esa captura seleccionada al estado de los stocks.

V. A MODO DE CONCLUSIÓN

Lo que desde fuera, y para el gran público, puede tener la apariencia de una gran industria no soporta un mínimo análisis económico, descubriéndose múlti-

ples fallas y una evidente falta de adecuación en el tiempo y en el espacio. Lo que ha llegado a llamarse la tercera flota pesquera del mundo no ha sido, en verdad, sino un globo hueco y efímero, fruto de un crecimiento anárquico, propiciado por la existencia de una economía dirigida, una gran demanda de productos alimenticios, una gran sagacidad y ganas de ganar dinero —más que visión empresarial— de sus directivos, y una innegable capacidad de éstos para mover los hilos y para influir en las decisiones de las autoridades para —nunca mejor dicho— arrimar el ascua a su sardina.

Empeñados en mantener contra viento y marea una flota de larga distancia, ahora que los mares dejaron de ser libres, nunca, o al menos no en los últimos cincuenta años, nos hemos preocupado de mantener primero, y revitalizar después, nuestros caladeros, con lo que ofrecemos un panorama francamente desalentador, incapaces, desde nuestra precaria situación económica, de ofrecer puestos de trabajo alternativos en tierra para toda esa mano de obra que se vaticina vacante o subutilizada.

En resumen, nos encontramos ante un gigante con pies de barro, aún en pie gracias al apuntalamiento constante del Estado, un Estado que ningún apoyo recibe —antes al contrario— de las administraciones autonómicas, y que, ante los grandes problemas que se le presentan en el día a día, es incapaz de planificar sus actuaciones a corto, medio y largo plazo, o que quizá también va postergando esas tomas de decisión, temeroso de la impopularidad que en esta situación tan delicada cualquier decisión puede acarrear.

De todas maneras, es muy triste ver cómo poco más de

cincuenta años de actuaciones equivocadas pueden acabar con los recursos renovables de un país, y situarlo en una posición de clara desventaja respecto a sus competidores directos.

Termino estas líneas copiando, una vez más, a Quiroga (1961), cuando decía:

Es posible que estas líneas no satisfagan por entero a todos los intereses aludidos. No se escribieron con ese fin. Es posible incluso que provoquen la irritación de algunos sectores de la pesca de fondo. Pero esa irritación no será hija de lo que aquí se dice, sino quizás de no haber meditado bastante lo leído, o porque esa lectura se llevó a cabo puestas las gafas deformantes del propio interés, y no la exenta mirada del interés general.

Soy consciente de que, entre mis afirmaciones y el comentario vertido sobre los mismos temas por otros autores en este mismo monográfico, habrá a buen seguro profundas discrepancias, pero aún así, al repasar estas líneas, tengo la impresión de haber dejado demasiado cosas en el tintero.

BIBLIOGRAFÍA

- ARRUZA, Pedro (1996). *Hacia un nuevo modelo económico de la pesca española*. Industrias Pesqueras (SIPSA).
- GONZÁLEZ LAXE, Fernando (1985). «Tratado de Adhesión España-CEE. Pesca», *Boletín de Información Extranjera*, n.º 85/4, MAPA, julio-agosto.
- LEGUINA, Enrique de (1905). *Apuntes para la Historia de San Vicente de la Barquera*, Madrid. La cita se ha tomado de GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael (1978), *Balleneros cántabros*. Institución Cultural de Cantabria, CSIC, Santander.
- QUIROGA, Domingo (1961). *La pesca de arrastre en Galicia*, Ed. Galaxia, Vigo.
- (1968). *La pesca de la merluza con nudo gordiano*, Ed. Galaxia, Vigo.
- VÁZQUEZ, Gonzalo, y col. (1996). *El sector pesquero español en la Unión Europea* (dos tomos), Fundación Alonso Martín Escudero, Ediciones Mundi-Prensa, Madrid.

Resumen

El autor presenta una visión histórica de la pesca española muy diferente de la demasiado optimista tan al uso. Esta postura discordante se basa no solamente en los fondos documentales relativos a la pesca en España (que el autor ha manejado), sino también en su experiencia directa como trabajador en esa industria durante los últimos cincuenta años. El pesimismo con que el autor encara el futuro lo fundamenta en la ignorancia que del tema pesquero hacen y han hecho gala los representantes de la Administración, en el inmovilismo intelectual del sector extractivo, y en la indiferencia que unos y otros muestran del consumidor.

Palabras clave: análisis histórico, menosprecio al nuevo orden pesquero, excesivo proteccionismo, crecimiento anárquico de la flota, recursos propios sobreexplotados, industria transformadora infradimensionada, desamparo del consumidor, pesimismo ante el futuro.

Abstract

The author presents a historic view of Spain's fishing, very different from the common over-optimistic ones. This discordant point of view is not only based on the existing documentary sources about Spain's fishing (which the author has used), but also on his own experience as a worker in this industry over the last fifty years. The pessimism with which the author faces the future is based on the lack of knowledge that the Administration representatives had and have shown regarding the fishing issue, in the intellectual numbness of the extractive sector, and the indifference that both groups show towards consumers.

Key words: historic analysis, disregard towards the new fisheries order, over-protectionism, anarchic growth of the fleet, over-exploitation of own resources, undersized manufacturing industry, abandonment of the consumer, pessimism towards the future.

JEL classification: N50, Q22.