

La pesca, evolució cap al desballestament

La pesca, a Galícia, és sinònim de problema.

Un conflicte que pot fer desaparèixer de la flota.



ANDRÉS PALMERO

En els anys seixanta del segle XX, els mariners de pesca costanera gallegos van anar enrolant-se en els grans arrossega-dors congeladors que treballaven en les costes del sud i de l'est africanes, feines que eren possibles gràcies a les inversions dels armadors. Aigües del Sàhara, de l'Atlàntic Nord, de la costa oest dels EUA, fins i tot portugueses, contemplaven la millora de les unitats extractives i un auge extraordinari de l'economia relacionada amb la pesca.

A partir dels anys setanta, la decisió de Perú d'ampliar a 200 milles les seues aigües jurisdiccionals, el consegüent efecte d'òmnino d'aquesta decisió i la independència d'alguns països (com Namíbia i Moçambic), va provocar que una de les millors flotes de pesca i d'elaboració del producte veiera minvat l'accés als millors caladors. Les accions dels successius governs espanyols (primer d'UCD, després del PSOE, i ara del PP), no van servir per aturar la desfeta.

Des de 1990, l'arribada al poder autonòmic de Manuel Fraga, que prometia un paradís per als gallegos, va accentuar el desastre, a pesar dels esforços propagandístics dels seus gabinets. Mentre que les petites unitats de la pesca gallega de teranyina baixaven en nombre encara que milloraven les prestacions, els vaixells congeladors de gran altura de pavelló estatal, la pràctica totalitat de capital gallego o amb base en ports gallegos, passaven a ser, en el 2001, un total de 85, quan en 1989, quan va accedir Manuel Fraga al poder autonòmic, eren 217. la reducció va ser del 60%, però no tots els vaixells es van desballestar, perquè es formaren algunes empreses mixtes (a Namíbia, Argentina...) amb la consegüent pèrdua de llocs de feina.

Amb aquestes dades solament, ja es podria deduir que el titular d'aquest article no és exagerat, però la situació és encara pitjor.

Els viatges del president. Manuel Fraga té el costum de viatjar als països més exòtics amb la confessada missió de buscar acords que siguin rendibles per als interessos gallegos. Lloable comença. Els resultats, però, són bastant discutibles: de Venèçuela, el seu últim viatge, va aconseguir que la conservera Calvo reobri la seua factoria: diners i llocs de treball al Carib, mà d'obra barata i competència per als treballadors ga-

llegos. De Líbia, a on es va dirigir en una exhibició de gosadia, solament va aconseguir que no el rebera ningú, després de passar-se els dies pregant una entrevista amb el mateix Muammar al-Gaddafi. De pesca, ni una espina.

La realitat, després de tant de viatge inútil, és una pèrdua progressiva de capacitat extractiva i de presència en els mars del món. Per contra, empreses com Pescanova, Oya o Vieira tenen molt assegurada la seua presència en aigües de Moçambic o Namíbia mitjançant acords privats.

Per acabar aquest breu repàs a la situació de la flota gallega, que camina fermament cap a la desaparició, podem analitzar la política europea. El problema no és sols la quantitat absoluta de la flota estatal, majoritàriament gallega, sinó la relació amb la UE. Mentre que l'estat espanyol té un 6% de quotes de pesca en aigües comunitàries, Dinamarca en té un 44% i els Països Baixos un 8%.

El camí emprès, d'importació de peix obtingut en empreses mixtes, amb mà d'obra barata, utilitzant l'experiència dels directius gallegos i capital europeu, fa que el futur no siga el millor possible. El problema social, amb homes de més de 45 anys d'edat que es veuen en la necessitat d'aprendre un nou ofici i sense generacions joves que vulguen passar-se mesos tancats en un vaixell, és la clau. Mentrestant, els armadors, que en molt pocs casos no són empreses familiars, són incapaços de reaccionar i analitzar les causes d'aquesta dinàmica. Continuaran votant Fraga.

Xosé Curras