

LA FLOTA PESQUERA ESPAÑOLA: EL CASO DE GALICIA (1970-1980)

Por
MODESTO IGLESIAS SECO (*)

I. CRITERIOS DE CLASIFICACION

Los criterios de clasificación de la flota pesquera en España siguen siendo un tema de indudable polémica por los diversos factores que intervienen al hacer dicha clasificación desde las distintas perspectivas a que da lugar. Así, J. Zamora y López Boza (1) opinan que fundamentalmente la pesca en nuestro país queda dividida en dos grandes grupos:

— La pesca de bajura, entendiéndose por tal la que en sus procedimientos, métodos y costumbres conserva unas técnicas cuasi familiares o artesanales, y

— La pesca de altura, que es el proceso industrializador llevado a la mar, a los barcos, a los métodos de pesca y a los aparatos con que se dota a los barcos, incluyendo en este mismo proceso una mentalidad de obrero industrial que surge en el marinero pescador, entre otros condicionamientos. Una de las consecuencias o derivaciones inmediatas de este proceso de industrialización de la pesca es el del alejamiento de los barcos de sus puertos de origen. Esto ha llevado a que las grandes flotas, por ejemplo la bacaladera, la congeladora en sus distintas modalidades: merluquera, marisquera, de cefalópodos, exija a los trabajadores unas ausencias, que han llegado en ocasiones a los catorce meses.

Si atendemos a criterios geográficos en cuanto a áreas o zonas

(*) Doctor en Ciencias Políticas y Sociología.

«Revista de Estudios Agrosociales», n. 133 (Octubre-Diciembre 1985)

de pesca, la Ley 147/1961, de 23 de diciembre, sobre Renovación y Protección de la flota pesquera, establece en su Art. 5º:

«La pesca marítima nacional puede ser de tres clases: Pesca Costera o Litoral, que se practica dentro de la zona comprendida entre el litoral español y la línea de 60 millas paralela al mismo».

«Pesca de Altura, que se lleva a efecto fuera de la expresada línea de 60 millas y en la zona comprendida entre los paralelos de 60º N. y Oº y los meridianos 10º E. y 20º O.»

«Pesca de Gran Altura, que se ejerce sin limitación de mares ni distancias a la costa».

La citada Ley, cuyo carácter básico y fundamental para el ejercicio de la pesca ya ha sido señalado, no especifica sin embargo las condiciones que debe reunir una embarcación para ejercer las mencionadas modalidades de pesca —Gran Altura, Altura y Litoral— e incluirlas en uno u otro grupo. Tampoco señala ninguna subclasificación dentro de cada una de ellas atendiendo al sistema de pesca, tonelaje u otro criterio similar.

Otras clasificaciones toman en cuenta el tamaño de las embarcaciones y, así, la Dirección General de Pesca Marítima considera Flota Artesanal la constituida por embarcaciones menores de 20 TRB. En la Flota de Litoral —también llamada Costera o de Bajura— se incluyen los buques de tonelaje comprendido entre 20 y 75 TRB (otras veces entre 20 y 100 TRB). La Flota de Altura la constituyen los barcos comprendidos entre 100 y 250 TRB, siendo la Flota de Gran Altura la formada por buques mayores de 250 TRB (bacaladeros, balleneros y grandes congeladores).

También se utilizan criterios específicos de clasificación de los tipos de pesca en función de las artes utilizadas y las especies capturadas, según las siguientes modalidades: arrastreros, congeladores, bacaladeros, cerqueros, plangreros, etc.

González Laxe (2), señala un criterio de clasificación que enmarcaría la actividad pesquera atendiendo a los regímenes económicos que engloba el sector pesquero. Según esta clasificación tendríamos un régimen económico rural-artesano y otro urbano-industrial, distinguiendo formas de producción precapitalistas-periféricas y capitalistas-centrales respectivamente.

Por último, diremos que muchos son los pescadores que hacen su propia clasificación atendiendo al criterio de los días de trabajo en la mar. Así, la pesca de Litoral comprendería de uno

hasta diez días de mar; la de Altura de 10 a 35 días, y la de Gran Altura sería la que llegara hasta los diez meses de mar, e incluso a veces más.

Para GAUR (3), toda Administración pesquera debe enfrentarse con el problema de elegir entre los diversos criterios clasificatorios posibles —áreas de pesca, artes utilizadas, especies a que se dedica, tamaño de las embarcaciones, etc.— aquellos que definan mejor cada industria pesquera, embarcación y tipo de capturas, facilitando así las tareas de ordenación, estructuración y resolución, en definitiva, de todos los problemas del sector.

La posibilidad de ejercer la pesca en zonas costeras, de altura o de litoral, es decir, más o menos alejadas de la costa española, debe estar condicionada por las características técnicas de tamaño y equipamiento del buque y no por la modalidad o sistema de pesca que ejerce. Un área de pesca supone una autonomía y unas condiciones de navegabilidad determinadas, que sólo pueden cumplir barcos de tamaño y características adecuadas a ella. Las características de la embarcación y no la modalidad de pesca son, en definitiva, las que posibilitan el ejercicio de la pesca en cada una de las áreas marítimas señaladas.

El sistema de pesca y el arte utilizado son factores independientes respecto al mayor o menor alejamiento de las zonas pesqueras. El hecho de pescar al *arrastre* o al *cercos* no favorece ni perjudica las posibilidades que posee una embarcación para desplazarse a zonas más o menos alejadas. En la práctica, la pesca de Altura y de Gran Altura se identifica con la pesca de arrastre, y la de cerco con la de Litoral, hasta el punto de que el término arrastre es sinónimo de Altura y la pesca de *cercos* equivale a Litoral o Costera, aunque no siempre es así.

Los criterios que establecen las distintas clases de pesca en España y que deberían servir de base para la clasificación de la flota de las capturas y otros aspectos de la industria pesquera encierran, tras su aparente coherencia, discriminaciones incomprensibles técnicamente. Una clasificación racional de la flota debiera tener en cuenta, entre otros, los siguientes criterios:

- Especies a que se dedica:
 - Pelágicas
 - Demersales
 - Artes de pesca y métodos de captura: arrastre, cerco, etc.
 - Tonelaje y potencia.
-

— Métodos de conservación: refrigeración, congelación, mixto, etc.

Una situación de confusión no facilita —concluye GAUR— la visión clara de los problemas pesqueros y la política pesquera se resiente claramente de ello, añadiendo una dificultad más a los problemas específicos de la pesca y los derivados de la estructura socioeconómica en que está encuadrada.

II. ESTRUCTURA DE LA FLOTA PESQUERA ESPAÑOLA

En el Cuadro 1 se presenta la estructura de la flota pesquera española en los años 1979 y 1980, clasificada por clases de pesca, grupos de TRB y edades. Como puede observarse, a 31 de diciembre de 1980, el total de buques de pesca censados en nuestro país alcanzaba la cifra de 17.390 unidades con un tonelaje de 759.421 TRB, una potencia de 2.741.842 H.P. y un número de tripulantes de 109.258 personas, lo que supuso, en esta última década, un aumento de cerca de dos mil embarcaciones, más de cien mil toneladas de registro bruto y aproximadamente un tercio de su potencia, permaneciendo prácticamente estacionario el número de sus tripulantes, si bien desde 1977 se nota una tendencia regresiva. La variación de 1980 respecto al año anterior ha sido un aumento de 108 unidades, lo que supone aproximadamente un 6 por 1.000 de su volumen, habiendo, sin embargo, disminuido el tonelaje total en 2.601 TRB (3,4 por 1.000). Esta alteración de la estructura de la flota puede traducirse en una disminución de la flota de arrastre y bacaladera y un aumento de la flota de cerco y de la artesanal, si bien debe precisarse que las cuatro unidades congeladoras de arrastre y las tres bacaladeras, en que han disminuido las respectivas flotas, han sido exportadas para constituir empresas pesqueras conjuntas.

Cuadro 1

ESTRUCTURA DE LA FLOTA PESQUERA ESPAÑOLA (1979-1980)

FLOTA PESQUERA				
CLASE DE FLOTA	CARACTERÍSTICAS	AÑO 1979	AÑO 1980	DIFERENCIA 1980-79
De arrastre	Número de barcos	2.829	2.833	-41
	Tonelaje (T.R.B.)	292.083	283.600	-3.329
	Potencia (H.P.)	1.079.203	1.074.855	-4.554
	Número de tripulantes ..	31.936	31.574	-362
De arrastre (congeladora)	Número de barcos	56	557	-3
	Tonelaje (T.R.B.)	216.791	213.004	-3.787
	Potencia (H.P.)	583.083	534.377	-5.232
	Número de tripulantes ..	11.431	11.287	-83
Bacaladera	Número de barcos	103	105	-3
	Tonelaje (T.R.B.)	57.005	55.207	-1.008
	Potencia (H.P.)	119.535	118.005	-3.470
	Número de tripulantes ..	2.781	2.678	-103
De cerco	Número de barcos	2.122	2.143	+27
	Tonelaje (T.R.B.)	91.378	92.702	+1.324
	Potencia (H.P.)	419.653	432.557	+12.904
	Número de tripulantes ..	27.044	27.227	+183
De cerco (congeladora)	Número de barcos	51	54	+3
	Tonelaje (T.R.B.)	39.700	43.919	+5.219
	Potencia (H.P.)	110.381	127.275	+15.884
	Número de tripulantes ..	1.070	1.145	+76
Otros	Número de barcos	11.511	11.637	+126
	Tonelaje (T.R.B.)	66.049	65.008	-140
	Potencia (H.P.)	384.158	406.913	+12.755
	Número de tripulantes ..	35.277	35.241	-36
Totales	Número de barcos	17.282	17.380	+100
	Tonelaje (T.R.B.)	762.022	759.421	-2.001
	Potencia (H.P.)	2.712.005	2.714.842	+29.237
	Número de tripulantes ..	108.603	109.263	-331

GRUPOS DE TONELAJE	AÑO 1979		AÑO 1980		Diferenc. 1980-79
	NUMERO	%	NUMERO	%	NUMERO
Menos de 20 T.R.B.	12.554	72,64	12.671	72,86	117
De 20 a 25 T.R.B.	267	1,55	264	1,52	-3
De 15 a 50 T.R.B.	1.205	6,93	1.212	6,97	6
De 50 a 100 T.R.B.	1.136	6,57	1.141	6,56	5
De 100 a 150 T.R.B.	569	3,47	603	3,47	4
De 150 a 250 T.R.B.	812	4,70	803	4,62	-9
De 250 a 500 T.R.B.	588	3,28	553	3,18	-13
De 500 a 900 T.R.B.	65	0,37	66	0,28	1
De 900 a 1.800 T.R.B.	70	0,40	70	0,40	0
Más de 1.800 T.R.B.	7	0,04	7	0,04	0
Total	17.282	100	17.390	100	108

GRUPOS DE EDAD	AÑO 1979		AÑO 1980		Diferenc. 1980-81
	NUMERO	%	NUMERO	%	NUMERO
Menos de 5 años	1.252	7,24	1.079	6,20	-173
De 5 a 10 años	2.981	17,25	2.850	16,39	-131
De 10 a 15 años	3.169	18,34	3.146	18,09	-23
De 15 a 20 años	3.246	18,78	3.165	18,20	-81
De 20 a 25 años	2.135	12,36	2.423	13,93	+287
De 25 a 30 años	1.251	7,24	1.285	7,39	+34
Más de 30 años	3.247	18,79	3.442	19,79	+195
Total	17.282	100	17.390	100	+ 108

Fuente: Ministerio de Agricultura. «La Agricultura y la Pesca Españolas en 1980».

En cuanto a las clases de flota, se puede señalar que más de 15.000 barcos corresponden a la llamada pesca costera, de los cuales 12.671 son menores de 20 TRB y dan trabajo a más de un tercio de las tripulaciones totales de la flota pesquera española. En total podemos decir que la pesca costera, incluida la artesanal, ocupa cerca del 67 por 100 de la población activa empleada en el sector, siendo precisamente en este último grupo donde se ha producido un incremento de 117 unidades en 1980 respecto del año anterior, mientras que las disminuciones se han situado

fundamentalmente en el entorno de 150 a 500 TRB, lo que justifica el que habiendo aumentado en 1980 la flota en 108 buques se hayan perdido, sin embargo, 2.601 TRB en ese mismo año.

La pesca de altura dispone de algo más de 1.400 barcos que emplean a más de 21.500 tripulantes y con una relativa antigüedad en los buques. La potencia media de los barcos, durante la década de los setenta, ha aumentado en la flota de arrastre y en la flota de superficie y la tripulación media ha aumentado asimismo en la flota de arrastre y disminuido algo en la de superficie. El TRB en ese período de tiempo también aumentó en ambas flotas.

En cuanto a la pesca de gran altura, debemos señalar la drástica reducción del número de buques de la flota bacaladera —una de las más viejas— que de 159 unidades que tenía en 1970 pasó a 105 en 1980. Para este tipo de pesca los gallegos y los vascos se desplazaban a las costas de Terranova y Groenlandia. Hoy ya no faenamos en la *isla* danesa y Canadá sólo nos concede unos cupos muy reducidos pretendiendo que abandonemos sus aguas. En otros caladeros de bacalao en los que tradicionalmente hemos faenado —Noruega y U.S.A.— también nos encontramos con grandes problemas, ya que los noruegos pretenden echarnos y los cupos norteamericanos son ínfimos. No es extraño afirmar pues que este tipo de flota esté condenado a desaparecer, ya que estos buques no pueden transformarse para otra actividad. Precisamente esta excesiva especialización de nuestros barcos es la que hace más problemático encontrar soluciones alternativas para poder ocuparlos en otros tipos de trabajo.

En 1980 el total de tripulantes de la flota bacaladera sobrepasaba las 2.600 personas, si bien hay que destacar que la cifra de tripulantes media no se ajusta a la situación real.

Por lo que respecta a la flota congeladora en esta última década y en lo que se refiere al arrastre, hay que decir que se ha más que duplicado y mejorado sustancialmente su productividad, llegando a alcanzar asimismo un estimable desarrollo tecnológico. Como ejemplo podemos citar que de los 73 arrastreros congeladores censados en 1965 hemos pasado a tener 557 buques en 1980 con un TRB global de 213.004 toneladas, si bien en estos últimos años la tendencia es a disminuir. Sin embargo, nuestra flota más moderna es la congeladora de cerco, con 54 unidades menores casi todas ellas a los diez años y desplazando 43.919 toneladas. Quizá sea ésta también la flota que más posibilidades de supervi-

vencia tenga, ya que se dedica a la pesca del atún, catalogada como especie migratoria y cuya captura sigue siendo considerada como de *pesca libre*, por lo que no se encuentra sometida a las restricciones impuestas por los organismos internacionales (4). Además de esta flota se observa un aumento sustancial en la potencia media de los barcos, en el TRB medio y en el número de tripulantes por buque.

Por último, y con respecto a la edad de la flota pesquera española, el Cuadro 1 recoge también para los años 1979 y 1980 el número de barcos que existen en cada grupo de edad, así como su porcentaje con respecto a la totalidad de la flota. De la observación de dicho cuadro se deduce claramente el evidente envejecimiento de los buques debido, por una parte, a la falta de crecimiento del primer grupo —menos de 5 años— a causa del escaso ritmo de construcción y, por otra, a que la exportación se realiza fundamentalmente a base de unidades recientes. A título de ejemplo, puede señalarse que la flota arrastrera pasa de tener, en 1979, 234 buques de menos de cinco años, a 166 en 1970, y la arrastrera congeladora pasa de tener, en 1979, 145 barcos de menos de cinco años, a 71 en 1980 (5). Sin embargo, la antigüedad de la flota de pesca de gran altura es relativa, ya que se puede decir que gran parte de estos buques se construyeron al amparo de la Ley de Protección y Renovación de la Flota Pesquera, que concedía créditos a bajo tipo de interés y gran número de años de amortización (6).

Por regiones, Galicia absorbe casi la tercera parte de la totalidad de la flota pesquera española, con 5.354 embarcaciones censadas en 1979, y un desplazamiento de 251.879 TRB. Le siguen en importancia la región Cantábrica con 2.645 barcos que desplazan un total de 172.322 toneladas y la región Suratlántica con 1.824 buques que suman 143.903 TRB.

Atendiendo a áreas geográficas más amplias, podemos señalar que casi la mitad de la flota se concentra en el norte de la Península, desde Fuenterrabía a La Guardia, y si consideramos el litoral atlántico español desde Fuenterrabía hasta Algeciras, incluyendo las provincias canarias, los barcos con base en puertos de dicho litoral suponen más de los dos tercios del total de la flota pesquera de nuestro país. La de todo el Mediterráneo, incluyendo las Baleares, supone apenas un tercio del total.

III. ESTRUCTURA DE LA FLOTA PESQUERA GALLEGA

En Galicia, como en el resto de España, la pesca ha experimentado un proceso de crecimiento, transformación y especialización en los últimos quince años, cuyos resultados en la actualidad están derivados de esa dinámica sectorial, de la política pesquera y de las fases de expansión de nuestras pesquerías.

En 1961, año de la promulgación de la Ley de Protección y Renovación de la Flota Pesquera, la situación de la pesca gallega presentaba una estructura basada fundamentalmente en embarcaciones de pequeño tonelaje, unidades viejas, cuyo radio de acción estaba limitado casi en exclusiva a los caladeros próximos a la costa, habiéndose iniciado solamente la pesquería en Terranova, Gran Sol y costas africanas y portuguesas hacia el sur.

La especialización de la pesca industrial tiene lugar en la década de los años sesenta. La expansión de las pesquerías de los congeladores y bacaladeros, así como de los arrastreros, supone una nueva concepción de la actividad pesquera, de cara a la utilización de formas más sofisticadas en cuanto a la extracción, en un grado mayor de autonomía y tecnificación y en el desarrollo de las organizaciones empresariales y comerciales pesqueras (7).

Al 31 de diciembre de 1970, la flota pesquera gallega estaba formada por 4.448 buques de propulsión mecánica con un tonelaje global de registro bruto de 227.187 toneladas y una potencia de 570.608 H.P. Su gran importancia en las actividades del sector venía cuantitativamente medida por el hecho de suponer ya en aquellos años, cerca de la tercera parte, aproximadamente, del total de la flota pesquera española.

Sin embargo, las tres cuartas partes de los buques eran pequeñas embarcaciones de madera que no sobrepasaban las 20 TRB y que tan sólo representaban el 8 por 100 del arqueo global de la flota pesquera gallega y el 17 por 100 de su potencia instalada. Puede considerarse que estas unidades pesqueras, en la mayoría de los casos, estaban al servicio de pequeños armadores de carácter familiar que ejercían una actividad marcadamente artesana (8).

La evolución a partir de 1970 de la flota pesquera gallega (Cuadros 2 y 3) ha supuesto una aceleración de los ritmos de crecimiento de las embarcaciones y sus características. Pero no solamente se produjo un fuerte crecimiento en los buques de elevado

tonelaje, sino que asimismo se produjeron variaciones estructurales en la flota. Estas transformaciones supusieron la modificación de la estructura del sector en cuanto a la desarticulación de las embarcaciones relacionadas con la flota de litoral, la diversificación de la pesca costera y la especialización de la pesca industrial. La primera de ellas sufrió un descenso importante de unidades en los últimos años de dicho período, teniendo que adoptar nuevos criterios para adaptarse a los modelos de funcionamiento económico de las actividades pesqueras. Esto ha llevado como consecuencia a una diversificación de las actividades, a la combinación de los diversos tipos de pesca y a la dotación de una mayor tecnificación y potencia de los barcos, incrementando, por consiguiente, los grados de desarrollo técnico.

Entre los años 1970 y 1979, la flota pesquera gallega experimentó un crecimiento global de más del 20 por 100 correspondiente a un alza de 906 embarcaciones netas, lo que supuso una puesta en funcionamiento de más de 90 buques anuales. Este incremento del número de unidades pesqueras supuso asimismo un alza en el tonelaje de más del 10 por 100, alcanzando 251.879 TRB en 1979 y un aumento en la potencia de un 39 por 100 para el período 1970-1975. Por el contrario, la tendencia del número de tripulantes de la flota ha permanecido, con ligeras modificaciones, casi invariable a lo largo del período. Las 35.114 personas embarcadas en 1970 se convierten en 33.820 para 1979, marcando esta magnitud una proyección descendente en el intervalo 1970-72, que luego se repetiría en el período 1977-79.

Cuadro 2

EVOLUCION DE LA FLOTA PESQUERA GALLEGA

Años	Número de embarcaciones	Tonelaje	Tripulación
1970	4.448	227.187	35.114
1971	4.575	231.929	34.070
1972	4.688	232.330	33.612
1973	4.849	246.511	33.898
1974	5.049	266.563	35.054
1975	5.133	266.600	35.132
1976	5.196	273.688	35.277
1977	5.314	285.480	35.087
1978	5.335	268.806	34.807
1979	5.354	251.879	33.820

Fuente: Dirección General de Pesca Marítima. Anuarios.

Cuadro 3

DINAMICA DE LAS DIVERSAS FLOTAS PESQUERAS DE GALICIA

	1970	1979
FLOTA ARTESANAL (Menores de 20 TRB)		
— Embarcaciones	3.408	4.214
— TRB	18.756	21.706
FLOTA COSTERA (Entre 20 y 100 TRB)		
— Embarcaciones	392	468
— TRB	17.831	24.056
FLOTA DE ALTURA (Entre 100 y 250 TRB)		
— Embarcaciones	490	453
— TRB	76.285	78.116
FLOTA DE GRAN ALTURA (Mayores de 250 TRB)		
— Embarcaciones	158	219
— TRB	114.315	128.001

Fuente: Dirección General de Pesca Marítima. Datos elaborados a partir de los Anuarios de Pesca de 1970 y 1979.

Esto significa, analizando los grados de desarrollo técnico y las magnitudes medias de la flota pesquera gallega, un proceso de tecnificación progresivo como lo marca la evolución creciente de la potencia media de las embarcaciones y el descenso paulatino del número de tripulantes por buque; y una estabilización, vía reformas y cambios cualitativos, del tamaño medio de los barcos.

En cuanto a los grados de desarrollo técnico, las variaciones sustanciales en los coeficientes HP/TRB significan una mayor tecnificación y potencia de las unidades para poder ejercer una mayor intensidad de pesca incrementando el esfuerzo pesquero, pues del coeficiente 2,4 HP/TRB en 1970 se ha pasado a 3,2 en 1979. Del mismo modo, el coeficiente HP/Tripulantes se ha incrementado en un 44 por 100 pasando de 16,5 en 1970 a 23,8 HP/Trip. en 1979. Como consecuencia de esta mecanización e incremento de la tecnología y modificación estructural del sector, se produce una sustitución de la mano de obra cuyos resultados nos vienen ofrecidos por los descensos de las tripulaciones medias por embarcación y las relaciones HP/Trip. y TRB/Trip. (9)

En cuanto al proceso de envejecimiento de la flota en este período, puede afirmarse que desde 1970 hasta 1979 las embarca-

ciones menores de diez años arrojaban un porcentaje cada vez menor. Si para 1970 era del 44,1 por 100, es decir, que casi la mitad de los barcos poseían menos de diez años, nueve años más tarde esa participación era solamente del 23,4 por 100. Esto tiene como consecuencia que para los estratos de edades comprendidos entre los 10-20 años y más de 20 se produjeran incrementos, tanto a nivel absoluto como relativo. Así, para las unidades comprendidas entre los 10-20 años, que en 1970 eran 1.421, para el año 1979 ascendían a 2.331, es decir el 43,5 por 100 del total, cuando nueve años antes solamente representaban el 31,9 por 100, ascendiendo asimismo en 1979 al 32,9 por 100 las embarcaciones mayores de veinte años que en 1970 representaban el 23,9 por 100.

Si se considera como flota industrial la formada por buques que sobrepasan las 20 TRB, Galicia dispone de una muy importante, constituida por 1.140 unidades con un tonelaje global de 230.173 TRB*. El hecho de que el arqueo del buque industrial medio gallego —cifrado en 202 TRB— sea superior al del buque industrial medio nacional, que tiene 148 TRB, se debe fundamentalmente a que la estructura de la flota gallega difiere bastante de la flota nacional, presentando una concentración de barcos de mediano y gran tonelaje superior a la normal en el conjunto del país (10). En adecuada relación con el mayor tonelaje medio de las embarcaciones de la flota industrial gallega, también la potencia instalada por buque alcanza en Galicia un valor superior a la nacional: 580 HP frente a 487 HP. Según datos de la Dirección General de Pesca Marítima, en 1979 los buques arrastreros gallegos sumaban 449 unidades; los arrastreros congeladores, 139; los bacaladeros, 48; los de cerco, 624; los de cerco congeladores 4, siendo 7 el número de unidades de buques factoría.

En primer lugar habría que señalar el alto porcentaje que en Galicia representa la provincia marítima de Vigo, ya que supone más de la mitad del tonelaje del total de la flota pesquera gallega y el 22 por 100 del número de embarcaciones. Tan sólo Vigo, principal puerto pesquero de Galicia, cuenta con el 24,5 por 100 de la flota industrial de la región que representa el 47,3 por 100 del tonelaje industrial total gallego, siendo, por el contrario, el componente artesanal poco relevante (apenas el 2,7 por 100 del

(*) Datos relativos a 1979.

total regional del número de embarcaciones y el 1,6 por 100 de su tonelaje). El segundo puerto en importancia de la provincia es, a gran distancia del anterior, el de Marín que en 1979 contaba con 207 barcos, de los cuales 126 eran menores de veinte toneladas, que desplazaban 14.406 TRB.

En el extremo opuesto se encuentra la provincia marítima de Villagarcía de Arosa, con una gran participación en el total del número de buques —más de un tercio— pero con muy baja proporción en el tonelaje (7%). Esto se debe, lógicamente, a que esta provincia dispone de gran cantidad de embarcaciones artesanales —casi la mitad del total regional— siendo, por el contrario, su flota industrial la más reducida de las cuatro provincias marítimas gallegas. Santa Eugenia de Riveira es el puerto pesquero más importante de este conjunto y el único que cuenta con buques mayores de 150 TRB. A su vez, Villagarcía, El Grove y Cambados, son los distritos que mayor número de embarcaciones artesanales poseen de toda Galicia con 643, 532 y 399 unidades respectivamente.

La provincia marítima de La Coruña presenta características parecidas a la de Vigo, aunque menos acusadas. Pesa la flota industrial —ligada al puerto capitalino— que representa el 29 por 100 del total regional, pero pesa también la flota artesanal debido al resto de puertos menores, entre los que destacan los de Muros, Corcubión y Noya, estos últimos tomados como distritos pesqueros (11).

Finalmente, la provincia marítima de El Ferrol es la que menor número de embarcaciones tiene —749 unidades— pero, sin embargo, con sus 24.459 TRB desplazan más tonelaje que la flota de la provincia de Villagarcía que aun siendo más numerosa, como ya hemos indicado, solamente totaliza 17.687 TRB. El distrito más importante de este conjunto de puertos es el de Vivero que cuenta con 307 barcos, de los cuales 114 pertenecen a la flota industrial.

En resumen, y como es sabido, destaca la gran importancia de los puertos de Vigo y de La Coruña que entre ambos suponen más del 75 por 100 del tonelaje global de la flota industrial pesquera gallega, aunque en el total general este porcentaje se vea reducido debido a su menor incidencia en la flota artesanal. Tras ellos, aunque a mucha distancia, destacan los distritos de Marín y Vivero que son los dos únicos puertos gallegos, aparte de los

mencionados, que cuentan con embarcaciones superiores a las 250 TRB.

Por lo que respecta a la flota artesanal, además de los distritos de Villagarcía, El Grove y Cambados anteriormente citados, tiene gran relevancia también en puertos como Noya, Vivero, Cangas de Morrazo, Corcubión, Corme, La Puebla del Carmiñal, Santa Marta de Ortigueira y Santa Eugenia de Riveira, entre otros distritos.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- (1). J. ZAMORA TERRES y J. LÓPEZ BOZA. «La larga marcha de los trabajadores del mar» Ed. Zero. Madrid, 1975.
 - (2) FERNANDO GONZÁLEZ LAXE. «Rasgos estructurales básicos del sector pesquero en Galicia» en *Información Comercial Española* Núm. 546 - Febrero 1979.
 - (3) GAUR, S.C.I. «La pesca de superficie en Guipúzcoa y Vizcaya» Caja Laboral Popular, COPESCA. Bilbao, 1970.
 - (4) JUAN CARLOS LEÓN BRAZQUEZ. «La pesca en su peor momento» en *5 Días* de 21, 22 de noviembre 1979.
 - (5) MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN. «La agricultura y la pesca españolas en 1980». Secretaría General Técnica. Madrid, 1982.
 - (6) JOSÉ LUIS GARCÍA-TAPIA y JOSÉ IGNACIO PÉREZ GARCÍA. «La estructura económica del sector pesquero» en *Información Comercial Española* Núm. 546 - Febrero 1979.
 - (7) FERNANDO GONZÁLEZ LAXE. «Rasgos estructurales básicos del sector pesquero en Galicia», op. cit.
 - (8) CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE CAJAS DE AHORRO. «Situación actual y perspectivas de desarrollo en Galicia» Madrid, 1975.
 - (9) FERNANDO GONZÁLEZ LAXE. «Rasgos estructurales básicos del sector pesquero en Galicia», op. cit.
 - (10) CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE CAJAS DE AHORRO. «Situación actual y perspectivas de desarrollo en Galicia».
 - (11). BANCO DE CRÉDITO E INVERSIONES. «El desarrollo de Galicia» Madrid, 1978.
-

RESUMEN

Se aborda en este estudio el análisis de la flota pesquera española y para lo que el autor se plantea un problema previo, cual es el de los criterios clasificatorios de esta flota que varía en función de las distintas perspectivas desde las que se enfoque el asunto.

A continuación se informa de la evolución de la flota pesquera gallega desde 1961 a nuestros días utilizando los datos suministrados por el Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación.

RESUME

Dans cette étude on procède à l'analyse de la flotte de pêche espagnole. Mais, avant de l'aborder, l'auteur se pose au préalable une question de nature à susciter des polémiques: quel est le critère de classement de cette flotte qui varie en fonction des différents points de vue auxquels on se met?

Ensuite, il fournit des informations au sujet de l'évolution de la flotte de pêche de la Galice depuis 1961 jusqu'à nos jours en utilisant les renseignements fournis par le Ministère de l'Agriculture, de la Pêche et de l'Alimentation.

SUMMARY

This study covers an analysis of the Spanish fishing fleet for which the author poses a polemical problem beforehand, i.e. the criteria for classifying this fleet, that varies as a function of the different points of view from which the matter is approached.

The report that follows studies the evolution of the Galician fishing fleet from 1971 to the present date, using data supplied by the Ministry of Agriculture, Fisheries and Food.
