

LA RENTABILIDAD DE LA FLOTA DE ARRASTRE EN LA PROVINCIA DE CASTELLÓN, EN EL AÑO 1996

*Jorge Tegedor del Valle. Ingeniero Naval.
Manuel Llorca Selles. Sociólogo.*

INTRODUCCIÓN

El presente estudio pretende dar a conocer algunos datos estadísticos de la flota de Arrastre de la provincia de Castellón, junto con la rentabilidad de la actividad de la pesca de Arrastre vista desde la óptica del personal embarcado.

No es objeto del presente estudio el análisis de la rentabilidad de la inversión que supone la compra de una embarcación y su posterior mantenimiento, así como tampoco analizar la rentabilidad de la actividad desde el punto de vista del armador.

Se va a exponer la normativa que rige la pesca de Arrastre, junto con una pequeña descripción de los orígenes de esta pesca y su evolución, reciente, desde el punto de vista de las disposiciones que la regulan.

Posteriormente y junto con una exposición estadística de la realidad actual, se va a incidir en el sistema de reparto de los rendimientos económicos obtenidos en las lonjas.

LA PESCA DE ARRASTRE

Introducción:

Durante la guerra civil española la actividad pesquera se vio muy reducida por motivos de la contienda; al finalizar se sucedieron unos años abundantes en capturas, con buenos rendimientos y un gran aumento en la construcción de barcos pesqueros. Esta situación de bonanza se prolongó hasta los años 50.

Ante la crisis que desde las fechas citadas estaba atravesando la actividad pesquera, se organizaron en 1959 unas reuniones entre biólogos y pescadores para encontrar soluciones a los problemas del sector, en especial a la recuperación de los fondos de pesca.

A raíz de estas reuniones y, con los resultados de unas experiencias realizadas con las mallas en los artes de Arrastre, se preparó un plan, según las normas señaladas por los biólogos, que los Cabildos de las Cofradías de la Provincia de Castellón y del puerto de San Carlos de la Rápita presentaron a la aprobación de la Dirección General de Pesca Marítima.

La Dirección General de Pesca lo autorizó con el nombre de PLAN EXPERIMENTAL DE ARRASTRE DE CASTELLÓN.

Los resultados del Plan quedaron contemplados en la Orden Ministerial de 30 de Julio de 1975 que hizo extensivas las normas de aplicación a todo el Mediterráneo.

Finalizado el Plan Experimental y, a petición de los profesionales del sector, la Dirección General de Pesca creó mediante la Orden Ministerial de 26 de Mayo de 1970 la Comisión Permanente sin competencias directas en el sector únicamente consiguió aunar criterios dispares, acordando los tres reglamentos que necesitaba el Mediterráneo: arrastre de fondo, cerco con luz y artes menores.

En el mes de junio de 1985, a iniciativa de la Secretaría General de Pesca Marítima, se reunieron un grupo de trabajo de expertos biólogos del IEO (Instituto Español de Oceanografía); del CSIC (Centro Superior de Investigaciones Científicas) y representantes de las diferentes Administraciones de las Comunidades Autónomas del Mediterráneo, centrándose en los aspectos de control de las tallas de primera captura y control de la intensidad de explotación.

Las propuestas emanadas de la reunión de los expertos anteriores desembocaron en el Real Decreto de 25 de junio de 1988.

Descripción de la actividad:

La pesca de Arrastre es aquella que se realiza de día y que remolca un arte de red con el objeto de capturar especies de la fauna marina. Fue introducida por los catalanes desde Francia en el siglo XVI.

Desde su inicio ha sido la más controvertida de todas las pesquerías. Sus enemigos la culpan de la destrucción de los fondos marinos, de la captura de la población de inmaduros y de acabar con los recursos por su excesiva explotación.

Sus defensores valoran su estable y positivo rendimiento y los buenos resultados en favor de la reproducción del fondo marino, por la limpieza que en los mismos realiza el arte al arrastre por el fondo.

Los barcos van habitualmente a los mismos caladeros, cercanos a su puerto base, regresando todos los días a vender el pescado a su puerto origen, el tiempo de pesca diario regulado por las Cofradías para esta modalidad es que 10 horas diarias.

Normativa aplicable:

La Reglamentación sobre esta pesquería, aprobada en el Real Decreto 679/88, fija:

- La medida de las tallas en 40 mm. de diagonal (con la red usada y mojada).
- La prohibición de pescar en fondos menores de 50 m. En Castellón se aprobó la pesca fuera de 3 millas, en fondos superiores a los 30 m. desde el 15 de marzo al 30 de Octubre (para la pesca del langostino se permite en fondos superiores a los 25m. desde el 1 de noviembre al 15 de marzo).
- Los horarios de pesca 5 días a la semana, 12 horas diarias. En Castellón máximo de 10 horas diarias. Salida no antes de las 7 horas, llegada no después de las 17 horas.
- La potencia máxima instalada por barco en 500 Comunidad Valenciana.

- Un máximo del 10% del peso total de la pesca capturada de boquerón y sardina.
- Las tallas mínimas de las diferentes especies.

Actualmente en la provincia de Castellón, desde el año 1991, se hace una veda total de dos meses, entre mayo y julio, en todos los puertos menos en el de Burriana que no participa en la misma.

Durante la veda los trabajadores cobran el subsidio de desempleo y los armadores una subvención de la Comunidad Valenciana por el paro de la embarcación, asignado en función del tamaño de la misma.

En esta pesquería la potencia de los motores es fundamental y proporcional a las capturas realizadas, debido a que el tamaño del arte depende de la potencia instalada.

RÉGIMEN ECONÓMICO. SISTEMA A LA PARTE

Consiste este régimen en deducir de las ventas totales efectuadas en la Lonja, conocido como monte mayor, los gastos propios de la actividad pesquera, consumos de combustible, de aceite, hielo, víveres, cuotas de la seguridad social y las cuotas de la Cofradía de Pescadores.

El resto conocido como monte menor, se divide en dos partes, una para la tripulación y otra para el armador. De la parte de la tripulación se hacen tantas partes como tripulantes hay embarcados y eso es lo que gana cada marinero, conocido con la parte.

En los puertos según las modalidades de pesca existen algunas diferencias en el cálculo del reparto.

Esas diferencias estriban en el pago de las partes técnicas que incluyen las partes del redero, del motorista, del patrón de pesca, del patrón de navegación y del pocero (hombre en tierra que se cuida del atraque y de otras cuestiones).

En algunos puertos las partes técnicas salen de la mitad del armador, en otros de la tripulación y en otros del monte mayor.

RENTABILIDAD DE LA PESCA DE ARRASTRE EN LA PROVINCIA DE CASTELLÓN

La pesca de Arrastre de la provincia de Castellón, en el período de 1985-96, arroja las cifras que se pueden observar en la Tabla 1.

Únicamente se han contemplado aquellas variables que pueden dar información sobre los aspectos económicos de la actividad con la finalidad de analizar si para las partes que intervienen en la pesca de Arrastre (armador, técnicos y marineros) resulta rentable la tarea diaria de mantener el barco y salir a pescar.

Vamos a centrar el estudio de la rentabilidad en los datos obtenidos de la Tabla 1 correspondientes al año 1996, así tenemos:

Número de barcos	Número de tripulantes	Capturas en Tm.	Capturas en millones pts.	Millones pts. por barco	Tripulantes por barco
148	646	6.339	3.004	20,29	4,4

Para hablar de rentabilidad para las diferentes partes es necesario, como primera medida, segregar del monte mayor los gastos propios de la actividad pesquera para conocer lo que se ha de repartir o monte menor.

Así, en la provincia de Castellón, en la pesca de Arrastre y en el año 1996, se obtiene una media, de gastos deducibles del monte mayor de un total de 36,43 % (datos obtenidos de las Cofradías de Pescadores de la Provincia de Castellón) de las ventas totales, distribuidos los gastos como sigue:

- 20,26 % combustible.
- 8,40 % seguridad social.
- 2,37 % aceite motor y filtros.
- 1,50 % hielo.
- 4,50 % Cofradía.

Para el año en estudio nos da un monte mayor de 3.004 millones de pesetas, con un total de gastos de (36,43% de 3.004) 1094,36 millones de pesetas. Con lo que se obtiene un monte menor o cantidad a repartir de 1.909,64 millones de pesetas. De esta cantidad 954,82 millones de pesetas (50%) corresponde a los armadores y 954,82 millones de pesetas corresponde a repartir entre técnicos y marineros.

Si tenemos en cuenta que hay 148 barcos de Arrastre en la provincia, sale a repartir entre técnicos y marineros de cada barco (954,82/148) una cantidad de 6,45 millones de pesetas.

Redondeando por defecto y por exceso los tripulantes embarcados (4,4) obtendríamos que en cada barco irían de 4 a 5 personas a bordo. Vamos a contemplar el reparto del monte menor para las dos cantidades de tripulantes.

Con la reserva de las particularidades de cada puerto, tanto a la hora de la asignación de las partes técnicas como de las pagas extraordinarias y, con la única finalidad de establecer una cifra, que de antemano ya se indica que va a ser aproximada, se supondrá que sólo van a haber dos técnicos (patrón y motorista) y de 2 a 3 marineros para hacer las partes, y que éstas van a ser dos para cada patrón, una y media para los motoristas y una para cada marinero.

Así, con los datos del año 1996 tenemos que en ese año cada patrón se ha llevado 2,35 millones de pesetas en el caso de que el barco lleve 4 tripulantes o 1,99 millones de pesetas en el caso de que el barco lleve 5 tripulantes. Los motoristas se han

llevado 1,76 millones de pesetas en el primer caso y 1,49 millones de pesetas en el segundo, los marineros se han llevado 1,17 millones de pesetas en el primer caso y 0,99 millones de pesetas en el segundo.

Desde 1991 en la provincia de Castellón se viene realizando un paro de la actividad pesquera de dos meses, a excepción del puerto de Burriana que sólo lo hizo los años 1991 y 1992. Durante ese período los tripulantes de los barcos perciben 90.000 pesetas por mes los técnicos y 70.000 pesetas por mes los marineros.

Las cifras de las percepciones de los tripulantes son valores medios y como tales hay que entenderlos. Es decir, un gran número de tripulantes no llega, mensualmente, a percibir la cantidad equivalente al salario mínimo interprofesional. Cobran más estando en el paro que estando trabajando.

Lo anterior nos lleva a que buenos profesionales mal pagados, o bien tienen un alto grado de insatisfacción en su trabajo, o bien abandonan la actividad siendo reemplazados por trabajadores inexpertos o poco motivados ante la expectativa profesional que tienen delante.

Años	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96
Nº total barcos	167	168	173	168	172	169	174	169	154	153	150	148
Nº total tripulantes	784	777	803	788	805	772	756	710	666	671	751	646
Capturas en Tm.	7629	7072	8184	8852	7685	6848	5685	6069	6282	5867	5653	6339
Capturas en mill.* pts.	2387	2565	2691	3240	3194	3093	2540	2524	2583	2702	2641	3004
Mill. por barco	14,3	15,3	15,5	19,3	18,6	18,3	14,6	14,9	16,8	17,6	17,6	20,3
Nº tripulan. por barco	4,8	4,7	4,9	5,1	4,9	4,9	4,8	4,8	4,8	4,8	4,9	4,4

*Millones

**En los años 1991-92-93-94 y 95 se hicieron dos meses de paro en todos los puertos excepto en el de Burriana que se hizo en los años 1991 y 92.