

ECONOMIA

GASTOS

No es preciso hacer hincapié en la importancia que tienen los factores económicos en la mayoría de las industrias. En la industria pesquera conviene insistir sobre la importancia que este aspecto pueda tener, en su normal desenvolvimiento. Quizá no se haya insistido bastante, cuando se habla de pesca, acerca de la importancia que la economía haya tenido en su desenvolvimiento. Es corriente, especialmente en los medios científicos, al hablar de las crisis pesqueras, referirse al empobrecimiento, más o menos permanente, de los bancos de pesca. No es posible negar que ello es cierto en muchísimas ocasiones, pero no por ello deja de serlo que, en muchísimas otras ocasiones, estas crisis no son reales, sino tan sólo aparentes, por lo que atañe a los peces, y entonces su causa debe buscarse en el campo de la economía. Unas veces las dificultades en la adquisición de los útiles de pesca, debido a su coste excesivamente elevado, o el bajo precio de la mercancía, hacen que la pesca sea mirada como negocio poco lucrativo y la actividad vaya disminuyendo; otras veces, las mejores condiciones económicas de otras industrias, unido al menor esfuerzo que requieren, restan brazos a la actividad pesquera.

Las oscilaciones en la actividad pesquera deben considerarse, por tanto, como la interacción de dos influencias distintas: la abundancia de peces en el mar y el estado de la economía del país. A lo largo de los últimos cincuenta años, este aserto puede comprobarse una y otra vez, y su íntima relación explica ciertos problemas que de otra forma no tienen explicación posible.

En las páginas que siguen se pasa rápida ojeada a la variación que han sufrido los precios de los principales útiles de pesca, así como los del pescado, desde que ello ha sido posible. Como orientación a este último respecto, se han utilizado los precios de venta, al por mayor, del Mercado Central de Barcelona. Se ha utilizado este mercado, primero, porque a él concurre una gran mayoría del pescado capturado en las costas de Cataluña, y en segundo

lugar, porque puede considerarse como el regulador de los demás mercados locales

No son precisamente los precios de los útiles y del pescado lo único que interesa; también tiene importancia la situación económica del pescador, la organización de la actividad pesquera y los impuestos que sobre ella gravitan, así como la lucha de mercados y sus posibilidades, en especial referidas al mercado barcelonés, no perdiendo de vista, sin embargo, ni la posibilidad de otros mercados, ni los aportes de otras costas al mercado de Barcelona.

No sólo han variado los precios, sino, como ya se ha dicho en capítulos anteriores, los artes y embarcaciones han sufrido profundas variaciones, desapareciendo ciertos elementos al hacer su aparición otros nuevos más eficaces. En este último caso se encuentra la vela, que ha sido prácticamente substituida por los motores, primero de gasolina y luego de *gas oil*; estos últimos, más potentes y de menor gasto que los primeros.

En general, los aumentos en el precio del material de pesca han sido considerables a partir de 1946. Claro está que estos aumentos, aun siendo de un orden muy semejante, han tenido para el pescador diferentes consecuencias, según se trate de material que haya de consumirse en gran cantidad o de elevado precio de compra.

Al haber variado fundamentalmente la tónica de la pesca, también ha variado grandemente el presupuesto que significa el ejercicio de la misma. En la primera y segunda décadas de este siglo era considerable el número de pescadores dedicados a la pesca con artes menores: palangres, soltes, trasmallos, nasas, artes de playa, etcétera. El ejercicio de este tipo de pesca requería pequeño capital; las embarcaciones, de reducido porte, en general, se adquirirían por poco dinero, y los artes empleados podían ser adquiridos con reducidos dispendios. Por otra parte, las parejas de arrastre a vela estaban formadas por embarcaciones bastante menores que las actuales, carecían del gasto de combustible y además la mayoría de los artes eran confeccionados por los propios pescadores. Todo esto contrasta con la actualidad, en que se acusa el predominio de embarcaciones de gran porte, dedicadas a la pesca de arrastre y de cerco, de considerable valor, más un gasto elevado de combustible para alimentar a sus potentes motores, cable de longitud y grosor adecuados que permita arrastrar a las profundidades requeridas y con seguridad, más un arte que, muchísimas veces, debe ser comprado, ya confeccionado, a las propias fábricas, por dificultades en su construcción.

Juntamente, deben tenerse en cuenta las variaciones que han sufrido el valor de una serie de factores accesorios: hielo, trans-

porte, impuestos, etc., todo lo cual debe ser compensado con creces por el mayor precio y la mayor cantidad de pescado extraído del mar. A continuación se examinarán cada una de las partes que caracterizan la economía de una industria: gastos, ingresos y balances, a lo largo de los años.

En este apartado se consideran los gastos que de una manera importante, ya sea por su continuidad, ya por su importancia, gravitan sobre la pesca. Para su mejor comprensión se agrupan del siguiente modo: embarcaciones; redes, cables y cordajes; combustibles y lubricantes; impuestos y reparaciones. No se persigue un examen detallado de los distintos valores adquisitivos que la totalidad de los elementos han presentado y su variación. Es suficiente examinar los más destacados de entre ellos para que el lector se dé cuenta de los gastos que pesan sobre la industria pesquera.

Embarcaciones

La costa catalana, desde muy antiguo, fue famosa por sus astilleros. De mayor o menor importancia, existieron en casi todos los pueblos de este litoral. Las embarcaciones dedicadas a la pesca generalmente eran construidas en los astilleros locales. Actualmente, dado el mayor porte de las embarcaciones y mayores facilidades en la construcción, una gran parte de las embarcaciones que se dedican a la pesca de arrastre son construidas en lugares distintos de aquellos en los que se ejercerá la pesca. Los astilleros de Barcelona, los de Tarragona y otros de fuera de Cataluña, como los de Vinaroz, Gandía, etc., son los que tienen mayores demandas. Los mayores astilleros de la costa catalana, a excepción del de Roses, que todavía conserva alguna actividad, han quedado relegados al papel de remendadores, más frecuentemente de embarcaciones de deporte que de las mismas de pesca, debido a que las embarcaciones grandes no pueden halarse con facilidad a la playa, siéndoles preciso dirigirse, para tales menesteres, a los diversos varaderos existentes en el litoral, como son los de Palamós, Sant Feliu de Guíxols, Barcelona, Tarragona y Cambrils, más uno de pequeñas dimensiones en Arenys de Mar.

Por lo que hace referencia a su aspecto económico, en las embarcaciones han influido dos factores: por una parte, el aumento de precio, dentro de un mismo tipo, y en segundo lugar, el aumento y mayor perfeccionamiento de las embarcaciones actuales respecto a las más antiguas. Se comprende perfectamente que en la pesca de arrastre, por ejemplo, no debe ser lo mismo una de aquellas embarcaciones de pareja de 4-5 toneladas, plana, sin el puente de popa para la hélice, sin cubierta, etc., y una de las

actuales de 15-25 Tm. provista de cubierta, compartimientos, quillada y con puente de popa. Desde el punto de vista global, el total invertido en embarcaciones forzosamente debe ser mayor en la actualidad, porque, prescindiendo de lo anteriormente expuesto, la proporción entre el número de embarcaciones de arrastre y el de las dedicadas a pescas menores ha cambiado de signo, siendo en la actualidad el número de las primeras mucho mayor que el de las segundas, al contrario de lo que ocurriría en tiempos pretéritos.

A continuación se reúnen en una tabla los datos aproximados del precio de las embarcaciones al salir de los astilleros. Los datos proceden de los astilleros de Blanes. Seguramente el precio variaría si éstos procedieran de otros astilleros; sin embargo, desde el punto de vista informativo, es suficiente el cuadro siguiente.

TABLA XXXV. — PRECIO APROXIMADO
DE LAS EMBARCACIONES DE PESCA CONSTRUIDAS EN BLANES

Años	1900	1914	1920	1930	1940	1950
Bote	200	450	500	600	3.500	4.000
7 m. eslora	500	940	1.600	4.500	23.000	30.500
9 » »	1.000	6.000	7.000	8.500	47.000	55.000
11 » »	1.400	7.200	8.500	9.600	72.000	85.000
12,5 » »	1.600	8.000	9.200	9.800	103.000	115.000
14 » »	2.500	9.500	9.800	11.000	110.000	130.000

Nótase, en primer lugar, el considerable aumento existente después de la Primera Guerra Europea y el experimentado una vez terminada la Guerra Civil Española. Es curioso señalar que las embarcaciones grandes son las que han experimentado los mayores encarecimientos. Además, según antes se ha indicado, el aumento en el precio de las embarcaciones no debiera seguirse en línea horizontal, sino en diagonal, ya que al ir pasando los años el tipo medio de embarcación ha correspondido cada vez a embarcaciones de mayor porte. Así, mientras a principios de siglo eran corrientes las embarcaciones de 7 a 9 metros, con un valor comprendido entre 500 y 1.000 pesetas, en la actualidad son muchísimas las embarcaciones de 12 a 14 m. de eslora, con un precio de 115.000 a 130.000 pesetas, lo cual representa un dispendio de capital digno de tenerse en cuenta.

Igualmente han influido en el coste de las embarcaciones las modificaciones que ellas han experimentado. La existencia del puente de popa, extraordinariamente reforzado para aguantar todo el peso de la embarcación en su parte posterior, ha encarecido en gran manera su precio. Del mismo modo, al ir accionadas a motor, ha sido posible dotarlas de mayor obra muerta, mayor

manga, que las antiguas a remo y vela, en las cuales era un objetivo de primer orden la ligereza y mínima resistencia.

Artes, cables y cordajes

En distintos lugares de este libro se ha insistido sobre el cambio que han sufrido los tipos de pesca. A la gran masa de artes menores, de deriva, de fondo, nasas, etc., ha sucedido un gran desarrollo en los artes de arrastré y de cerco. Los artes de arrastre y cerco, si no son más caros, al menos representan un mayor desembolso de capital. Antiguamente, con los otros artes, el capital desembolsado, a menudo, era insignificante, mientras en la actualidad un arte de cerco, por ejemplo, supone en su adquisición un desembolso considerable.

En la tabla siguiente se consignan algunos datos referentes a una red de dieciocho pasadas por palmo y cuatrocientas mallas de anchura confeccionada con hilo de algodón del número 40 a seis cabos.

TABLA XXXVI. — VARIACIÓN OCURRIDA EN EL PRECIO DE UNA RED DE DIECIOCHO PASADAS POR PALMO Y CUATROCIENTAS MALLAS DE ANCHO CONFECCIONADA CON HILO DEL NÚMERO 40 Y SEIS CABOS, Y DEL CORRESPONDIENTE HILO PARA SU REPARACIÓN

Años	1900	1915	1924	1940-42	1945	1949	1950	1953
Paño red, pesetas/metro . .	2,50	—	3,20	6,50	8,65	16,85	26,75	29,85
Terzal algodón, n.º 50/6 cabos, ptas./Kg.	9,00	—	21,00	35,25	45,85	—	152,50	190,00

A principios de siglo todavía existían las redes de lino, y, aunque quizá resultaban algo más caras que las nuevas de algodón, los pescadores se resistían a implantar la nueva fibra. Sin embargo, la dificultad que la Primera Guerra Europea supuso para la importación del lino determinó definitivamente la implantación del algodón. En la Tabla anterior se ha tomado como ejemplo el tipo de malla que sirve para la confección de los artes de cerco, y sobre ella se calculará también el sardinal. La red empleada en un arte de cerco de unos 250 metros de largo y diez paños de alto hubiera costado en 1924 unas 8.000 pesetas; en la actualidad, su valor asciende a 74.625 pesetas. La red para la confección de un sardinal de cuatro piezas de 100 m. cada una y dos paños de anchura, con malla de diez pasadas por palmo e hilo del número 100 a seis cabos, costaría en la actualidad unas 18.000 pesetas, y antaño

de algodón unas 2.000 pesetas, y siendo a principios de siglo, su precio todavía inferior.

La mayoría de estos artes han sido manufacturados desde hace ya mucho tiempo. Los artes de arrastre, por el contrario, durante gran parte de este siglo se construyeron por los propios pescadores. En la actualidad, se fabrican especialmente en Villajoyosa. Su precio varía según la potencia del motor que acciona la embarcación a la que van destinados. Sin embargo, esta correlación no debe ser muy exacta, ya que, si así fuera, supondría que a mayor potencia de motor mayor arte, y, sin embargo, ya se ha visto cómo en las pesquerías a gran profundidad una gran parte de la energía se desperdicia por el mismo peso y posición que adquiere el cable. Hacia 1920, uno de estos artes para las parejas costaba unas 600 pesetas. Actualmente, su precio oscila, según puede verse en la tabla adjunta, entre 3.500 y 6.000 pesetas.

TABLA XXXVII. — PRECIO ACTUAL DE LOS ARTES DE ARRASTRE

Potencia de la embarcación	100 H. P.	70 H. P.	40 H. P.
Arte de arrastre llamado ratera .	5.800	5.120	3.600
Arte catalán	6.150	5.370	3.800

También dentro de los artes, es preciso considerar el cable de arrastre y las cuerdas y torzales. En el caso de los cables, sucede algo parecido a lo ocurrido con las embarcaciones: el aumento en su valor no sólo se debe al aumento del precio, sino a que cada vez se utilizan cables de mayor longitud y por ende de mayor diámetro. Se presenta también aquí otro punto de divergencia entre la zona norte de Cataluña y la zona sur. Mientras en la primera un gran número de embarcaciones se dedican a pescar a gran profundidad —hasta 900 metros— lo cual requiere un doble cable de 1.500 m. y de 9 a 11 milímetros de grosor, en las anchas plataformas poco profundas del sur, con fondos de 100 a 150 m., la cantidad y grosor de los cables puede ser bastante menor, lo cual repercute sensiblemente en la economía de las embarcaciones de pesca. Obsérvase, por tanto, que mientras antes con cables más cortos, ya que no se arrastraba a tanta profundidad, y menos grosor, se efectuaba la pesca, invirtiéndose un capital que se podría cifrar, por lo que hace referencia a los cables, de 7 mm. de diámetro y 1.000 m. de longitud, en unas 700 pesetas, en la actualidad, este mismo cable, representa un valor de 5.800 ptas. Pero teniendo en cuenta que en la parte norte se ha aumentado el grosor y longitud del cable, al pescar a mayor profundidad, este precio pasa a ser de 18.000 a 20.000 ptas., considerando cable de 10 mm. de diámetro y 2.000 m. de longitud. Téngase en cuenta que en las longitudes se suman los

dos cables existentes. Junto a los cables es preciso considerar las puertas, malletas, flotadores, etc., cuyo precio también es de interés, pero aquí es preferible limitarse a los elementos más importantes.

TABLA XXXVIII. — PRECIOS DE LOS DIFERENTES TIPOS DE PALANGRES EN 1936 Y 1952

Peso en onzas de una pieza de 45 m.	1	2	3	5	7	10	12	15	30
1936 . . .	0,75	1,10	1,35	1,95	2,45	3,00	3,10	3,40	4,15
1952 . . .	4,30	7,20	10,60	14,50	19,60	26,50	31,20	36,75	70,50

Otro de los artes que tuvieron gran importancia y hoy, aunque menos importante, merece ser comentado, es el palangre. Existen diversos tipos de palangres, indicados por las onzas que pesa una de sus partes de 45 metros. Generalmente se usan de dos tipos: el de 5 onzas, que es el llamado palangrillo, y los de 12 onzas, con los que se llevaba a cabo la pesca de la merluza. Teniendo en cuenta que un palangre está formado por cuatro piezas, el valor de un palangrillo, referido exclusivamente a la madre, era, en 1936, de 7,80 pesetas, y en la actualidad de 58 ptas. En un palangre para merluza el aumento ha sido de 12,40 ptas. a 124,80 en la actualidad. Obsérvese que el aumento es considerable, de un 800 a 1.000 por ciento. Además, ha de tenerse en cuenta que luego hay que armar el palangre; es necesario añadir el nylon para empatar los anzuelos; los mismos anzuelos, cuyo precio se especifica en la tabla siguiente y cuyo número y recambio continuo, le hacen nada despreciable. Los treinta a cincuenta anzuelos de un palangre han variado considerablemente de valor. Así, en los palangres para merluza que utilizan anzuelos del número 8, el precio de los mismos ha pasado de 4 pesetas a 20,80 ptas. el centenar, y en el palangrillo, con anzuelos del número 15, de 1,20 ptas. a 5,60 ptas. El aumento experimentado ha sido de un 500 por 100.

TABLA XXXIX. — VARIACIÓN SUFRIDA EN EL PRECIO DE LOS ANZUELOS EN LOS AÑOS 1936-37 y 1952, REFERIDO AL CENTENAR (PESETAS)

N.º del anzuelo	1	2	3	4	5	6	7	8
1936-37 . .	21,00	16,00	11,50	8,50	6,00	4,15	3,30	2,50
1952	115,00	86,00	72,50	15,50	32,50	23,50	17,50	13,00
	9	10	11	12	13	14	15/18	19/26
1936-37 . .	1,85	1,70	1,45	1,15	1,00	0,80	—	0,75
1952	10,00	7,50	6,50	5,50	4,50	4,00	3,50	— 3,00

Al lado de los artes citados existen los artes de fondo y las nasas, cuyo precio también ha variado considerablemente. Por lo que hace referencia a las nasas, la mayoría de los pescadores se las fabrican, evitándose, de esta manera, la existencia de intermediarios. En los artes de malla de fondo —soltes, boleros, trasmallos— las variaciones sufridas son del mismo tipo que las expuestas anteriormente para los artes de cerco y sardinales. En general, estas piezas son compradas por los pescadores en las fábricas y se componen y arman por ellos mismos. Los torzales utilizados, véase la tabla correspondiente, han experimentado un aumento considerable, de más de diez veces su valor desde 1924.

TABLA XL. — VARIACIÓN EN EL PRECIO DE 100 METROS DE CABLE DE TRACCIÓN DE LOS ARTES DE ARRASTRE

Díámetro en mm.	1925-26	1927-36	1940	1947	1950	1953
6	70	60	71	—	448	—
7	80	70	83	—	580	—
8	—	80	95	—	688	—
9	—	90	107	368	770	869
10	—	105	124	—	945	—
11	—	115	136	—	1.063	—
12	—	—	—	—	1.182	—

Además hay que tener en cuenta los flotadores de corcho, los cuales, en muchos de los artes, entran en número considerable, especialmente en los artes de luz. Sin embargo, como se estropean poco, se utilizan durante tanto tiempo, que su importe carece de importancia. Otros elementos que no hay que olvidar, son plomos, anillas, etc. Generalmente, los pescadores compran desperdicios de plomo, lo cual representa un abaratamiento considerable, ya que de otro modo, su precio, de 20 pesetas kilogramo, y dado el número de ellos necesario en cualquier pieza de red, eleva mucho el valor del arte.

Combustibles y lubricantes

Al ser substituida la vela y el remo por el motor, si bien ello significó un aumento en la capacidad de acción y una mayor potencia extractora, también significaba un gasto diario antes inexistente. Antiguamente, con el gasto de la vela y los remos estaba solucionada la cuestión tractora de la barca, teniendo que contarse únicamente las reparaciones a que hubiera lugar. Al introducirse el motor, éstas existieron igualmente, siendo además de gran consideración los gastos de adquisición del motor y sus reparaciones; pero lo que ha alterado esencialmente la economía

de la pesca, es el gasto continuo de combustible, que debe ser rebasado con las pescas diarias. De aquí ya se deduce que la instalación del motor sólo pudo resultar económica a base de aumentar considerablemente los ingresos por las mayores capturas conseguidas.

Los motores funcionan fundamentalmente con *gas oil*, no sólo por su menor coste, sino por la menor cantidad requerida. El consumo de gasolina oscila alrededor de unos 0,5 litros por HP. y hora, mientras que el de *gas oil* es de 0,25 l. en iguales condiciones. Así, a una embarcación de 50 HP. con doce horas de permanencia en el mar, se le puede calcular un gasto aproximado de 150 l. de *gas oil* y 300 de gasolina. Esto hace referencia a una embarcación más bien de tipo medio. El gasto diario por combustible, puede considerarse en la actualidad de unas 200 pesetas en estas embarcaciones; en las grandes, de hasta 100 HP., unas 400 ptas. En la época en que se instalaron los motores, el importe del combustible en las condiciones antedichas hubiera sido de unas 50 ptas. en una embarcación de 50 HP. y 100 ptas. en las mayores, entonces seguramente inexistentes. El aumento puede por tanto estimarse en un 400 por 100. A esto hay que añadir unos 5 a 10 l. de aceite de engrase, que a unas 9-10 ptas. litro representan 50 a 100 ptas. y antes sólo 8 a 16. En las embarcaciones a gasolina los precios son más elevados, pues aparte de ser mayor el gasto del consumo —doble—, el precio de la gasolina es bastante mayor y el aumento experimentado en el transcurso de los últimos años, es, aproximadamente, de un 1.000 por 100.

TABLA XLI. — VARIACIONES SUFRIDAS POR EL PRECIO DE LA GASOLINA, GAS OIL Y LUBRIFICANTES

Años	1928	1930	1935	1940	1942	1949	1952	1953
Gasolina	0,56	0,60	—	1,25	—	2,31	4,00	4,25
<i>Gas oil</i>	—	0,35	0,22	0,47	0,57	1,05	1,32	—
Aceite D. 4	1,40	1,50	1,90	2,55	3,10	—	8,55	—
» D. 8	1,50	1,70	2,20	2,85	3,40	5,85	8,90	—
» D. 12	1,60	1,95	2,40	3,05	3,60	6,25	9,35	—
» D. 19	1,75	2,05	2,50	3,15	3,70	6,65	9,80	—
» D. 26	1,80	2,25	2,60	3,25	3,80	6,70	9,90	—
Grasa N. 20	1,40	2,00	2,40	3,30	3,80	5,80	8,35	—
Valvulina N. 95	1,15	1,25	1,75	2,70	3,20	6,30	9,00	—

Existen aquí diferencias muy dignas de tenerse en cuenta por lo que hace referencia a la influencia de la plataforma continental. En las costas de Poniente, con plataformas anchas y de suave pendiente, las embarcaciones generalmente arrastran a poca profundidad. Con ello no sólo evitan un peso excesivo debido a la longitud del cable de arrastre, sino que por la forma que adquiere éste

en la tracción, sólo una pequeña parte de la fuerza del motor se pierde, y la mayor parte de ella puede aplicarse al remolque del arte. Al aumentarse la potencia de los motores, se aumenta la velocidad de una manera bastante proporcional y se capturan mayores cantidades, no sólo por su mayor recorrido, sino también por su mayor velocidad, que impide se escapen los ejemplares capturados. En la parte norte, al efectuar la pesca a gran profundidad, no sólo se ven obligados a arrastrar un gran peso debido a la longitud y grosor del cable, sino que además, por la forma que éste toma, gran parte de la tracción se pierde, con lo cual son precisos motores de extraordinaria potencia, que llaman la atención si se compara con el reducido porte de las embarcaciones que los llevan. De todo ello, se deduce que el gasto por combustible es muy superior en el norte, con caladeros de gran profundidad, que en el sur, de mares poco profundos. A una mayor riqueza en peces se une un menor gasto en sus capturas.

En las embarcaciones de luz el gasto es diverso. En general llevan motores de menor potencia y están menos horas en el mar; sin embargo, hay que añadir el precio de la gasolina necesaria para alimentar los focos luminosos que sirven de cebo para los peces. Puede resumirse como sigue: unos 50 litros de *gas oil*, 66 pesetas; 70 l. de gasolina, 297,50 ptas., más 5 l. de aceite de engrase, con un precio de 45 ptas. Total, unas 400 ptas. Antes, en los inicios de las pescas con luz, hubiera costado unas 70 ptas. una salida al mar en las condiciones actuales, pero en realidad no se empleaban focos tan potentes como los de hoy. Anteriormente al empleo de la gasolina para la producción de la luz, se empleó el gas acetileno. El precio del carburo de calcio necesario para una noche de pesca era de unas 25 ptas. El aumento ha sido por tanto más considerable que en las embarcaciones de arrastre, calculándose alrededor de 600 a 700 por 100.

Impuestos

La actividad pesquera viene, al igual que la mayoría de las actividades humanas, gravada por una serie de impuestos. Éstos obedecen a diversos conceptos y son unos fijos y otros variables, unos locales y otros generales. En primer lugar, el importe total de la pesca sufre un descuento de un 3 por 100 en concepto de seguros sociales, que ingresan en el Instituto Social de la Marina; un 2 por ciento en concepto de mutualidad, y un 1,5 por 100 como seguro de enfermedades, que igualmente van al fondo del mismo Instituto. Aparte, cada una de las distintas Cofradías de Pescadores, cobra, según su categoría, un determinado tanto por ciento para subvenir a sus múltiples necesidades. En Blanes, por ejemplo, el valor de este

impuesto es del 1,5 por 100, con lo que la suma total de los impuestos que la pesca devenga sobre su importe bruto es del 8 por 100. En Barcelona, la Cofradía cobra un 4 por 100 de la mercancía, con lo que el impuesto total se eleva a un 10,5 por 100. En las distintas localidades pesqueras estas cifras varían de acuerdo con las necesidades de las distintas Cofradías.

Aparte de todo esto, existe otro impuesto que aunque no se aplica directamente a los pescadores, repercute sobre ellos. Se trata de un impuesto del 1 por 100 sobre la mercancía, que se cobra de los compradores. No hay duda que sin este impuesto pagarían el pescado a mejores precios.

Reparaciones

Existen en la pesca dos tipos de reparaciones que tienen interés: las unas hacen referencia a las embarcaciones, las otras a los artes. Entre las primeras unas son más o menos periódicas y otras accidentales. Cada temporada, las embarcaciones de pesca bien cuidadas son llevadas a los varaderos para efectuar una limpieza de fondos. Generalmente se efectúa en los varaderos próximos. Existen en Palamós, Sant Feliu de Guíxols, otro pequeño en Arenys de Mar y los mayores en Barcelona, Tarragona y Cambrils. Los pescadores se dirigen a uno u otro de estos varaderos según resulten más económicas y rápidas las reparaciones.

Otro tipo de reparaciones, de mayor importancia por su cuantía, hace referencia a los desperfectos que puedan ir surgiendo en las embarcaciones, motores, maquinillas de arrollamiento del cable, etc. Éstas, generalmente, son de tal importancia, que su frecuencia puede ser grave causa de quebranto para el negocio pesquero. En este sentido, es preciso hacer hincapié en la trascendencia que ha tenido la instalación de los motores y demás medios mecanizados. Antes, con la utilización de la vela y el remo, no se presentaban estas fuentes de pérdidas tan considerables.

Las reparaciones a que están sujetos los artes son de sumo interés por la frecuencia con que se suceden, si bien son, en general, de menor cuantía que las anteriores. En gran parte de Cataluña, donde la mayoría de los pescadores son armadores y pescadores en ejercicio de su profesión, los remiendos de los artes son llevados a cabo por las mujeres y aun los hombres de la casa, con gran economía de gastos. En las grandes embarcaciones estos trabajos deben ser encomendados a jornaleros adecuados, lo que representa una nueva fuente de pérdidas. En las zonas donde las posibilidades de captura sean muy grandes, quizá sea preferible la existencia de grandes explotaciones pesqueras, siendo compensado este gasto de las remendadoras por las mayores cantidades extraídas. Pero

en regiones de pesca limitada, conviene que se eviten los gastos, pues ello significa una mayor cuantía en los ingresos, sin forzar desmesuradamente la producción. Esto es importante, especialmente en ciertos tipos de artes, como son los de cerco, sardinales y artes de arrastre, que se destrozan con frecuencia, especialmente los primeros, en los que se puede decir que no hay día en que no tengan que realizarse remiendos de mayor o menor importancia.

Los jornales que cobran las mujeres encárgadas de estas operaciones han variado considerablemente durante estos cincuenta años y además son distintos según la importancia pesquera de la localidad. En 1870 se pagaba a razón de 12 céntimos la hora, precio que luego se aumentó a 15 cts. En 1914, el jornal era a razón de 75 cts. hora, más tarde a peseta la hora, y en 1940 se abonaban 1,40 pesetas por el mismo tiempo. En la actualidad, se pagan entre 2 y 3 ptas. a la hora, o sea desde 16 ptas. diarias en Mataró, a 25 en la mayor parte de los puertos pesqueros y en Barcelona, que es donde pagan jornales más elevados, hasta 30 ptas. diarias.

INGRESOS

La venta del pescado capturado en el ejercicio de la pesca es la única fuente de ingresos con que cuenta la industria pesquera. La venta del pescado se efectúa en la mayoría de los puertos pesqueros en las lonjas de venta, por el procedimiento llamado de subasta. Sólo en contadísimos pueblos la venta es efectuada por los mismos pescadores al pie de sus barcas, como se hacía antaño. Una parte, a veces insignificante, del total de la pesca obtenida, se consume en la misma localidad, el resto es adquirido por los mayoristas, que procedentes de los centros de mayor consumo, especialmente Barcelona, se desplazan, diariamente, a cada uno de los puertos pesqueros, o es enviado directamente a estos mismos centros.

Venta del pescado

Como en cualquier industria, la venta del pescado viene regulada por la ley de la oferta y la demanda. En el caso de la pesca, el hecho de que no pueda ésta almacenarse en espera de una mejor oportunidad para su venta, obliga, en muchísimas ocasiones, a efectuarla en condiciones poco aceptables. Por otra parte, la falta de comunicaciones adecuadas también redundaría en perjuicio de los propios pescadores, siendo motivo en muchas ocasiones de una depreciación de la mercancía. Así, por ejemplo, aquellos lugares del norte de Cataluña, como Port de la Selva y Llançà, por lo muy alejados que están de los grandes centros consumidores y por la dificultad y precario sistema de comunicaciones, ni son visitados por los mayoristas para comprarles el pescado capturado, ni les es fácil enviarlo, ellos mismos, a los centros de consumo. En los lugares alejados, si bien con buenas comunicaciones, se organizan expediciones que envían diariamente el pescado a Barcelona, Girona, etc. Incluso en los puertos de la costa de Poniente, con mejores líneas de comunicación, son posibles envíos a distintos lugares de la Península cuando estos mercados ofrecen mejores perspectivas que el mercado barcelonés. De como está expuesta la mecánica de la venta del pescado, ya se deduce que ésta estará

sometida a grandes fluctuaciones. Influyen en ello, en primer lugar, como antes ya se ha dicho, la facilidad de transporte, que repercutirá en el mejor o peor precio a que pueda pagarse el pescado; pues como ya se comprenderá fácilmente, el transporte, a la larga, deberá ser descontado del precio del pescado. También influirá la facilidad de colocación en el mercado que ha de recibir el producto y que en este sentido actúa como regulador de los precios; éste, normalmente, es el de Barcelona, cuyo funcionamiento será luego detallado. Y finalmente, como es lógico, influye la abundancia de pescado en el centro expedidor. No obstante, el precio, en general, no varía proporcionalmente, sino de una manera un tanto arbitraria. De otra forma no podrían explicarse los enormes bajones que el precio de la pesca experimenta cuando hay una pequeña aglomeración de pescado, siendo así que éstos no se observan más que de una forma suave en los centros consumidores, que por otra parte, son capaces de absorber muchísimo más pescado de la costa catalana, que cuenta siempre con la preferencia del público, y que representa, normalmente, en Barcelona, sólo alrededor de la quinta parte del total de la pesca consumida. Se observa, asimismo, que estos bajones tan acusados, se manifiestan principalmente en la parte norte de Cataluña, donde la falta de comunicaciones adecuadas obliga a someterse al antojo de la oferta, dándose la paradoja que se obtienen precios más bajos en el norte, con menos pesca, que en el sur, con mayores capturas. Tan pronto la afluencia de pescado a un mercado determinado es algo superior al acostumbrado y es, por tanto, dable augurar un ligero aumento en el mercado consumidor, los mayoristas aminoran considerablemente el valor de la mercancía, lo cual, como se acaba de exponer, en aquellas regiones mal comunicadas, no puede ser solucionado, porque, en general, o se acepta el precio ofrecido en la subasta o se tira el producto al mar, con grave daño para todos.

No está desprovisto de interés el comentario acerca del procedimiento que se sigue en la venta del pescado. Como se ha dicho anteriormente, en la mayoría de los puertos de pesca de Cataluña existe una lonja en la que el pescado que acaba de ser capturado es sometido a la subasta. En Port de la Selva, el pescado no se subasta y es la misma Cofradía de pescadores la que cuida de su venta en el mismo pueblo o en los limitrofes, o, si las circunstancias son más favorables, en otros centros del interior. En los puertos de pesca más intensa existe un edificio—lonja— en el que se efectúa la subasta por un empleado de la misma Cofradía de pescadores. En algunos casos, como en Lloret, Sant Pol, etc., la subasta la realizan, como antaño, los pescadores al pie de la barca, pero ahora está supervisada por la Cofradía.

Las subastas se efectúan por la tarde, generalmente a partir



Construcción de una nasa

(Foto Romani)



Descarga de atunes de la almadraba de cabo Término, en L'Ametlla
(Foto Junta Local del Turismo)



Regreso de la pesca con nasas

(Foto Romani)

de las 18 horas y de madrugada. En la subasta de la tarde el pescado procede en su mayoría de los artes de arrastre y en la de madrugada de los artes de cerco. En el puerto de Barcelona, en el que está autorizada la pesca hasta las 21 horas, en la subasta de la tarde se vende el pescado que han desembarcado las embarcaciones de arrastre que llegan a media tarde y en la de madrugada, además del pescado capturado con los artes de cerco, todo el que han traído las embarcaciones de arrastre que llegaron con posterioridad a la subasta de la tarde. Conservan, estas últimas, el pescado a bordo hasta las cuatro de la mañana, y en este momento lo desembarcan para poderse hacer de nuevo a la mar. Antiguamente, las subastas se efectuaban al amanecer y en algunos casos era realizada libremente por los propios pescadores y en otros intervenían los sindicatos y corporaciones a que estaban afiliados.

La operación se realiza hoy, como a principios de siglo, por subasta a la baja, de viva voz, reinando entre los asistentes, generalmente dispuestos en corro al aire libre o en el interior de la lonja, el mayor silencio. El encargado fija el precio, e inmediatamente empieza a descender, en pequeñas unidades, hasta que uno cualquiera del corro de compradores acepta el valor propuesto. La subasta se efectúa por dos procedimientos distintos: en la costa de Poniente se subasta por arrobas, y el pescado se pesa antes de pasar a poder del comprador. En la costa de Levante se efectúa la subasta a ojo —*a ull*—, significando el precio que se canta el del total de la canasta o caja de que se trata: Los pescadores opinan que sacan partido de este procedimiento, si bien ello es dudoso, dado que los mayoristas de pescado, no hay duda, que habrán aprendido a calcular el valor de las distintas cajas o canastas. En este caso no se pesa el pescado. Barcelona, quizá por su posición intermedia, presenta los dos tipos de subasta. El pescado azul, boga y otros de baja calidad, se vende por subasta a la baja por arrobas, mientras el pescado fino se vende por subasta a la baja y a ojo.

TABLA XLII. — COMPOSICIÓN PROTEÍNICA Y PRECIO DE LOS PRINCIPALES ALIMENTOS SUMINISTRADORES DE PROTEÍNAS ANIMALES EN LA DIETA HUMANA

	Proteínas g.-%	Precio Kg.	Precio proteína 1 g.	Precio ración diaria 70 g. de proteína
Carne	15-20 (20)	50 ptas./Kg.	0,25	17,50 ptas.
Pescado	17-20 (19)	10 } ptas./Kg.	0,11	3,85 } »
		20 } 60 }		7,70 } 23,10 }
Huevos	13,4	15 ptas./dna.	0,22	15,40 »
Leche	3,3	4 ptas./litro	0,12	8,40 »

El pescado generalmente se agrupa en cajas o canastas —*partits*— ya preparadas desde las mismas embarcaciones. Antiguamente, en Roses lo extendían por el suelo, lo cual resultaba muy poco higiénico. Generalmente se procura distribuir las distintas especies por tipos de tamaños. Lo cual, si se hiciera con precisión y luego se sometiera al correspondiente pesaje y registro, sería de suma utilidad como luego se verá. En toda la costa de Levante no se pesa por tanto el pescado capturado, lo cual es grandemente perjudicial, ya que las estadísticas elaboradas llevan un gran margen de error y no permiten, por tanto, seguir con seguridad la marcha de las distintas pesquerías.

Siempre, una parte del pescado recogido se queda en la misma población; en general se lo quedan industriales locales que asisten a la subasta o familiares de los mismos pescadores. Antaño, intervenía la autoridad señalando la cantidad que debía quedarse en la localidad para su consumo. En Barcelona el pescado no puede enviarse al exterior hasta que el mercado de la capital esté saturado, cosa que ocurre en poquísimas ocasiones.

A las subastas, generalmente asisten los comerciantes de pescado o mayoristas, los cuales en su mayoría lo envían al Mercado Central de Barcelona, en el que los comisionistas vuelven a subastarlo a los detallistas. Como los distintos elementos que intervienen procuran sacar el máximo beneficio, resulta que entre el precio a que lo venden los pescadores, a veces excesivamente bajo, y el que paga el público, con frecuencia demasiado alto, hay una gran diferencia. En el caso de que los mayoristas lo envíen a otros puntos que no sean el Mercado Central de Barcelona, lo consignan a industriales de los pueblos de destino, o bien son estos mismos, que se trasladan con sus camiones a los distintos puertos pesqueros para hacer sus compras. Cuando el pescado es vendido directamente por el pescador al público, ello resulta un gran beneficio para el primero, que se cobra lo de los intermediarios, ya que como se ha indicado anteriormente, el mercado de Barcelona es el regulador del precio en otros lugares de la costa.

En el Mercado Central de Barcelona existen una serie de puestos cada uno de los cuales está cedido por el Ayuntamiento a un comisionista del pescado, que lo recibe de distintos puntos del litoral español, especialmente del Cantábrico. Últimamente las cantidades recibidas de esta región han disminuido, debido a la grave crisis pesquera que la amenaza. Por el contrario, han aumentado los aportes de la costa catalana. Cada uno de estos puestos dispone de básculas, un subastador y un preparador del pescado, que se recibe en cajas, encargado de que la mercancía resulte más presentable, y de una pequeña oficina. Por lo general, el pescado que llega al Mercado Central ya ha sido subastado anteriormente, si

bien a veces los pescadores de Barcelona y aun los de alguna otra localidad lo envían a un comisionista que lo subasta por primera vez. En este mercado los únicos que pueden vender pescado son los comisionistas que lo hacen por cuenta de los que se lo remiten, cobrando por ello una determinada comisión.

TABLA XLIII. — TONELADAS DE PESCADO SUBASTADO
EN EL MERCADO CENTRAL DE BARCELONA
DURANTE LOS AÑOS DE 1902 A 1911 Y DE 1944 A 1952

Años	Tm.	Años	Costa catalana	Otras playas	Total Tm.
			Tm.	Tm.	
1902	3.921	1944	4.951,8	13.344,6	18.296,4
1903	4.155	1945	5.244,3	21.855,1	27.099,4
1904	4.406	1946	6.146,3	17.904,1	24.050,4
1905	4.602	1947	5.252,0	19.049,5	24.301,5
1906	4.987	1948	6.095,5	21.956,3	28.051,8
1907	5.297	1949	4.619,6	23.324,2	27.943,8
1908	5.796	1950	3.527,6	21.810,3	25.337,9
1909	4.212	1951	5.682,1	22.351,4	28.033,5
1910	6.040	1952	6.295,4	22.223,4	28.519,0
1911	5.534				

Consumo de pescado en Barcelona

Otro punto interesante es tener una idea de las cantidades que pasan por el Mercado Central de Barcelona y ver la proporción que en dicho mercado barcelonés representa el pescado procedente de las playas y puertos catalanes, ya que tal proporción puede contribuir a tener una idea de las posibilidades que tiene la industria pesquera catalana. Se han escogido los años 1902 a 1911 como representación de la capacidad de absorción en los inicios del siglo, y de 1944 a 1952 para representar la situación actual y las distintas procedencias. Evidentemente, la capacidad de absorción de Barcelona, paralelamente a su aumento de población, ha variado extraordinariamente. Desde 1902 a 1911 las cantidades entradas en el Mercado Central de Barcelona, aunque tendiendo siempre a aumentar, pueden considerarse alrededor de las 5.000 toneladas anuales. Esta cifra resulta extremadamente pequeña si se compara con las actuales, que varían entre las 26.000 y 27.000 Tm. anuales. El aumento ha sido superior en unas cinco veces a las cantidades de la primera década. No ha influido solamente el aumento en el censo de la población, que, aunque es considerable, puesto que de 533.000 habitantes en 1900 se pasa a 1.081.175 en 1940 y 1.276.675 habitantes en 1950, no ha sido paralelo al aumento de pescado recibido. Evidentemente que la cantidad de pescado consumido ha ido en aumento, puesto que en 1910 correspon-

TABLA XLIV. — PROCEDENCIA DE LAS DISTINTAS CANTIDADES DE PESCADO ENTRADO EN BARCELONA

Años	Alicante	Almería	Ametlla	Benicarló	Bilbao	Blanes	Cádiz	Calafell	Caella	Cambrils	Canarias
1944	615,5	650,0	299,2	39,9	37,9	37,1	48,7	177,8	336,4	179,0	4.063,3
1945	234,2	339,1	215,7	50,4	224,7	7,4	53,4	216,1	408,3	287,9	1.663,1
1946	621,6	300,0	342,7	38,2	78,2	59,3	104,8	251,2	576,7	434,0	1.700,2
1947	263,9	21,4	238,8	88,1	113,0	74,5	60,6	173,1	328,4	163,2	2.196,5
1948	403,6	89,3	542,7	98,4	439,0	95,4	103,8	197,9	135,5	327,0	1.967,2
1949	567,6	155,3	374,9	105,4	179,7	54,2	144,9	161,9	52,8	155,2	4.806,9
1950	421,1	—	353,9	219,5	116,2	46,1	264,7	—	162,7	229,6	4.736,0
1951	413,8	127,4	262,0	181,6	162,0	95,3	217,7	291,2	129,1	327,5	4.559,5
1952	273,5	177,1	326,2	157,3	92,8	110,0	305,9	170,7	158,4	619,4	4.714,7

Años	Castellón	Huelva	L'Escala	Mallorca	Marín	Mataró	Ondarrea	Palamós	Playa	Pontevedra	La Coruña
1944	402,2	499,3	459,5	194,2	219,9	99,2	956,3	476,6	800,3	119,2	2.139,7
1945	463,3	503,8	711,9	131,3	477,9	131,3	531,9	581,5	561,5	31,6	1.254,4
1946	286,9	598,6	758,0	298,9	130,4	167,3	207,9	1.032,3	205,7	7,6	638,2
1947	282,5	453,8	544,8	1.063,0	153,5	64,6	706,7	642,3	493,5	11,4	1.131,2
1948	425,5	566,4	1.154,2	482,0	292,6	—	2.467,7	770,8	679,4	—	1.035,7
1949	682,3	612,7	293,9	292,4	911,0	—	2.395,4	760,1	634,3	—	1.283,2
1950	1.095,6	513,6	205,8	189,1	628,9	—	2.015,7	883,6	—	—	1.325,4
1951	1.076,7	521,8	269,1	261,0	1.402,3	—	2.986,4	1.132,6	1.164,9	174,1	945,6
1952	953,4	622,8	60,1	127,1	1.268,8	—	3.323,4	1.036,0	1.876,3	245,7	1.237,3

Años	P. Selva	Roses	S. Carlos	Sitges	Tarragona	Tossa	Valencia	Vigo	Vilanova	Vinaroz	S. Sebastián
1944	273,9	407,9	361,1	183,5	448,4	86,4	94,1	1.029,4	325,5	417,6	1.745,4
1945	256,3	352,7	514,4	224,5	321,8	29,7	85,6	904,2	423,3	340,0	14.566,2
1946	331,2	467,6	634,0	332,1	315,4	10,9	49,4	604,7	327,0	517,5	11.721,0
1947	108,4	441,1	618,6	13,3	543,9	60,0	181,4	819,9	343,5	601,5	11.001,2
1948	198,0	322,6	439,3	—	768,1	305,4	195,6	681,6	159,2	824,1	11.553,0
1949	57,6	476,8	408,1	—	677,4	408,1	87,7	760,7	104,3	694,5	9.392,6
1950	—	335,2	365,2	—	773,7	223,8	108,8	761,3	—	762,8	8.651,6
1951	—	492,8	488,0	—	582,9	346,0	—	525,5	85,7	947,0	7.969,0
1952	—	315,5	495,3	—	652,4	312,5	—	596,7	162,9	807,0	7.320,2

dían a cada habitante 10,8 kilogramos de pescado al año, mientras que en 1950 la cantidad fue casi duplicada, pasando a 19,8 Kg. anuales por individuo.

Considerando ahora que la cantidad de proteína existente en la carne de los peces comestibles oscila entre un 17 y un 20 por 100, y tomando como término medio un 19 por 100, se deduce que la cantidad de proteínas que absorbe anualmente un individuo en Barcelona proveniente del pescado es del orden de unos 3.762 gramos, o lo que es lo mismo, 10,3 g. diarios, y expresado en forma de carne de pescado, 54 g. diarios por individuo. Si se comparan estas cifras con los 70 g. de proteínas que es la cantidad que se estima como normal para un hombre al día, se ve que queda muy por debajo. Se objetará que el pescado no es la única fuente de proteínas al alcance del hombre, sino que la carne, los huevos y la leche son otras tantas fuentes de gran importancia. Sin embargo, también es sabido que el precio de las proteínas de origen cárneo es mucho más elevado, y por tanto menos al alcance de la masa de la población que las del huevo, pescado y leche. De la tabla que sigue, se deduce que el pescado resulta el alimento más asequible para las clases humildes, especialmente en forma de clupeidos, pescadillas, bacaladillas, pulpo, etc., prescindiendo de antemano del pescado de alta calidad. Representando, además, el pescado consumido en Barcelona cinco veces el que procede de la costa catalana, lo cual puede observarse en la tabla adjunta, y teniendo en cuenta que el consumo podría aumentarse, cabría aumentar la cantidad de pescado aportado a Barcelona sin peligro de que ocurriera una depreciación real del mismo. No hay duda, por tanto, que los bajones en el valor de esta mercancía son producidos por circunstancias ajenas a la misma y posiblemente debido a los diversos intermediarios. En su composición intervienen los siguientes factores: acondicionamiento, impuestos, transportes y beneficio del remitente, comisionista y detallista. Posiblemente un reajuste de todos ellos redundaría en un mayor beneficio para el pescador y un menor precio adquisitivo para el consumidor.

Valor del pescado

Resultado de todo lo que se acaba de decir es el precio del pescado en las lonjas. Aquí, como ya antes se ha indicado, se toma como norma el del Mercado Central del Pescado en Barcelona, pues no sólo es el más importante, sino que además ejerce sobre los demás una indiscutible función reguladora. En la tabla se señalan, con algunos huecos, los precios desde 1902 a 1913 y de 1931 a 1953. En general, el precio del pescado no ha experimentado

TABLA XLV. — VARIACIÓN DEL PRECIO ANUAL MEDIO DE LAS ESPECIES MÁS COMUNMENTE SUBASTADAS EN EL MERCADO CENTRAL DE BARCELONA. Años 1902-1906, 1911-1913 y 1931-1953. (Precio de los 10 kilogramos.)

	1902	1903	1904	1905	1906	1911	1912	1913	1931	1932	1933	1934
Sardina	11,5-15	11,5-15	11,5-15	11-16	11-16	5-13	8-18	8-18	12,8	12,1	13,3	13,3
Anchoa	—	—	—	—	—	—	—	—	10,5	7,6	6,9	6,2
Caballa	—	—	—	—	—	—	—	—	12,4	13,7	15,3	13,3
Caballa p.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mejillón	—	—	—	—	—	—	—	—	8,3	6,5	6,4	5,5
Móllera	—	—	—	—	—	—	—	—	29,3	—	28,2	32,2
Salmonete costa . . .	14,5-26	14,5-26	14,5-26	14-30	14-30	18-26	18-50	18-50	47,7	45,3	49,4	62,0
Pulpo	9-11	9-11	10-12	10-13	10-13	5-8	7-15	7-15	37,1	24,5	25,2	37,6
Pescadilla	—	—	—	—	—	9-12	9-15	9-15	28,9	23,5	21,6	33,5
Merluza Cantábrico g.	21,5-29	21-30	14-26	14,26	14-26	—	—	—	—	—	—	—
Merluza Cantábrico p.	11,5-18	11,5-18,5	11,5-18,5	10-19	10-19	—	—	—	—	—	—	—
Merluza costa	17,5-34	17,5-34	17-35	12-27	12-27	10-15	10-25	10-25	41,9	33,0	42,9	46,7
Merluza palangre . .	30-49	30-49	30-50	23-45	23-45	36-53	36-53	36-53	77,1	74,0	79,1	88,2
Bacaladilla	—	—	—	—	—	—	—	—	14,9	6,8	7,6	7,0
Lenguado	—	—	—	—	—	—	—	—	88,0	82,0	77,3	83,9
Langostino	—	—	—	—	—	—	—	—	117,0	138,0	121,4	117,2
Langosta	—	—	—	—	—	—	—	—	119,0	113,0	115,7	107,4
Gamba	—	—	—	—	—	—	—	—	39,0	39,9	41,9	42,5
Cigala	—	—	—	—	—	—	—	—	43,1	39,2	42,3	46,5
Calamar costa	—	—	—	—	—	—	—	—	43,1	45,7	44,2	49,3
Boga	—	—	—	—	—	—	—	—	16,1	15,5	15,3	14,3
Atún costa	—	—	—	—	—	—	—	—	49,9	36,0	37,8	39,8

	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1945	1949	1950	1951	1952	1953
Sardina	12,4	16,7	60,4	—	24,9	32,6	30,2	60,8	71,6	67,3	62,1	61,9
Anchoa	7,0	10,1	56,4	—	10,3	15,7	21,5	40,7	45,2	51,1	48,4	53,0
Caballa	13,4	18,4	82,5	—	32,5	28,5	25,0	51,3	73,4	79,4	65,7	47,7
Caballa p.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mejillón	4,7	14,5	34,5	—	—	16,8	—	—	41,7	—	50,1	—
Móllera	29,7	38,9	123,9	—	—	45,1	25,4	—	152,3	170,5	160,5	199,7
Salmonete costa . . .	56,6	64,2	159,3	—	71,2	64,6	140,5	235,4	245,1	271,0	266,4	283,4
Pulpo	30,1	56,3	105,9	—	37,5	38,4	28,3	103,6	144,6	150,3	201,7	187,2
Pescadilla	39,5	69,2	236,5	414,0	66,1	65,2	55,8	159,8	244,2	253,5	248,5	241,2
Merluza Cantábrico g.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Merluza Cantábrico p.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Merluza costa	43,4	70,2	180,4	547,0	66,0	—	—	—	—	—	—	—
Merluza palangre . . .	80,5	92,4	214,5	—	—	106,8	77,5	258,5	376,2	402,4	411,9	412,3
Bacaladilla	6,9	12,7	64,6	274,3	25,2	18,9	26,4	43,1	49,6	55,4	47,8	43,2
Lenguado	81,4	88,2	205,3	667,0	107,9	111,0	235,7	288,4	319,0	372,4	379,1	432,2
Langostino	133,7	163,3	359,7	673,0	184,2	—	492,6	767,7	799,3	897,3	946,9	974,4
Langosta	118,2	137,4	392,4	1.168,8	186,6	193,0	449,9	721,6	800,2	1.026,4	990,6	970,6
Gamba	43,9	64,5	129,1	143,7	43,2	62,8	195,0	330,7	361,1	393,6	380,9	373,2
Cigala	47,4	68,5	104,7	549,6	59,2	76,8	150,9	250,3	269,5	318,2	325,2	338,8
Calamar costa	56,3	66,4	160,8	534,0	75,3	86,2	175,1	236,1	279,4	265,1	211,4	252,1
Boga	14,3	23,1	91,1	346,8	30,4	38,8	27,8	46,1	66,5	66,2	62,7	59,5
Atún costa	38,1	49,8	65,1	—	68,3	66,1	68,8	110,8	166,5	190,9	171,7	173,6

aumentos tan considerables como los han sufrido otros productos. Así, la sardina, en 1902, se cotizó entre 11 y 15 pesetas los 10 kilogramos; en 1931, a 12,80 ptas., y en 1953 a 61,90 ptas. De modo semejante, la caballa, anchoa, bacaladilla, boga, atún, etc. Otras especies han experimentado mayores aumentos, como las merluzas llamadas de palangre, que en 1902 se cotizaban de 30 a 40 ptas. los 10 Kg., en 1931 a 77,10 ptas., y en 1953 a 412,3 ptas.

Durante los años 1902 a 1913 nótase que con excepción del pescado de alta calidad —merluza de palangre y salmonete de la costa catalana, que entonces gozaba de mayor prestigio que en la actualidad—, que conserva valores altos, con ligera tendencia a aumentar, las demás especies van disminuyendo su precio; y si ahora se compara esta tabla con la que resume el pescado capturado a lo largo de estos cincuenta años, se observa claramente que el descenso en las capturas, especialmente en los años de 1910 a 1914, coincide con una depreciación de la mercancía, por lo cual parece lógico buscar su razón en el estado económico poco favorable de la situación. Este bajón se notó especialmente en la Costa de Poniente, que tenía que enviar el pescado a Barcelona, mientras en la de Levante la existencia por aquellos tiempos de un buen mercado en Francia incluso señaló un aumento de la pesca.

Desde 1931, el precio tiende a aumentar lentamente hasta la Guerra Civil Española, en que experimenta, por causas excepcionales, una subida brusca, para luego, terminada la contienda, bajar de nuevo, adquiriendo valores sólo algo superiores a antes de 1936. Entre 1945 y 1950 es cuando inicia otra rápida subida, que, en general, culmina entre 1950 y 1951, para iniciar, en las especies más bastas, un suave descenso que sigue en la actualidad, mientras en los demás casos continúa ascendiendo, aunque en pequeña escala.

Ganancias de los pescadores

En la distribución de los beneficios conseguidos en la pesca se sigue el procedimiento llamado a la parte —*a la part*—. Cada uno de los miembros que integran la tripulación de una barca de pesca, así como el dueño de la misma o armador, ya saben, al iniciar la pesca, que sus ganancias dependerán de la buena suerte que hayan tenido en ella. Jornadas habrá que la parte que corresponde a cada uno sea verdaderamente espléndida, pero no hay que olvidar las veces en que, por circunstancias varias, la parte correspondiente será extremadamente pequeña o nula. De los beneficios conseguidos, una parte es para el dueño, otra para la embarcación, artes, remiendos, combustibles, etc., y otra para la tripulación. Hacia 1920, en la pesca de pareja el dueño, cuando era



Subasta del pescado de arrastre en Blanes

(Foto Romani)



Cofradía de Pescadores de J. Ametlla de Mar

(Foto Junta Local del Turismo)



La operación de varar una embarcación es una tarea dura en las playas poco profundas

(Foto Rubió)



En las playas profundas, las embarcaciones se varan con gran facilidad

(Foto Rubió)

armador y patrón al mismo tiempo, que era lo más corriente, tenía, siete partes y cada marinero una. El dueño tenía que poner de su parte lo necesario para la embarcación y los artes y además pagar al patrón —*seguidor*— de la otra embarcación, de las dos que formaban la pareja. Éste, además, tenía derecho a una parte y media de la pesca. En la actualidad, una vez descontados los gastos de combustible, hielo, impuestos, etc., el armador se reserva el 50 por 100, el patrón una parte y media, el motorista una parte y cuarto o una parte y media, y cada marinero una parte. El patrón recibe, además del armador, media parte más. Asimismo, el armador puede retener también para sí media parte.

En la pesca de cerco, antiguamente el armador y patrón se reservaba cuatro partes y media, cada marinero una; para cubrir los desperfectos del arte se destinaban dos y media, y para atender a las necesidades de las embarcaciones media parte. Con las primeras 50 pesetas obtenidas en la venta del pescado compraban un bidón de carburo de calcio para la obtención del acetileno, con el que alimentaban los focos luminosos. Este bidón acostumbraba a durarles dos noches. En la actualidad, el armador se reserva desde el 33 al 50 por 100, correspondiendo al patrón una parte y media, al motorista una parte y cuarto, lo mismo al ceñidor, que es el encargado de ceñir la red, y una parte a cada marinero. En Tarragona y Cambrils los armadores se reservan ocho y siete partes, respectivamente.

En las pesquerías menores, las condiciones han variado menos: en la pesca de palangre el patrón-armador se reservaba tres partes de la ganancia y los cuatro marineros se repartían seis partes, destinándose otra para el arte, con la que se compraban corchos, anzuelos, etc. Entre los sardinales, el patrón-armador se reservaba cuatro partes, de las que separaba dos partes y media para las necesidades de la barca, y a cada marinero correspondía una parte. En los artes de fondo, el dueño tenía tres partes, y cada marinero una, siendo de cargo del patrón todos los gastos. Y en los artes de playa, el dueño se quedaba con una tercera parte, con la que atendía a los gastos de conservación y reparación de los útiles de pesca, y el resto era repartido entre la gente que había halado el arte desde tierra. En la encesa esta gente se pagaba con el pescado que quedaba enmallado. Actualmente las condiciones son parecidas.

Industrias derivadas de la pesca

De entre las industrias, cuya primera materia la constituyen los peces, existen en las costas catalanas las salazones y la obtención de harina de pescado. Las primeras son muy antiguas, y las

segundas, mucho más modernas. En general, estos fabriquines de salazones son instalaciones eventuales, a excepción de los de L'Escala, en donde tienen verdadera importancia. Actúan solamente durante la época en que la sardina y la anchoa se pesca en grandes cantidades. La sardina se somete al prensado para la extracción de la grasa, y luego se envasa en barriles especiales de muy poca altura, llamados cascós, o en cajitas. La anchoa se envasa en barriles, aunque de pequeñas dimensiones. Los mercados actuales son los diversos compradores del país. Anteriormente se envió a Italia, donde les servía para la fabricación de conservas, o a Francia.

TABLA XLVI. — FABRICAS DE SALAZÓN Y PESCADO ELABORADO DURANTE LOS AÑOS 1920 Y DE 1940 A 1952

Años	P. Selva		Roses		Palamós		Sant. Feliu		Mataró		Cataluña	
	N.º	Tm.	N.º	Tm.	N.º	Tm.	N.º	Tm.	N.º	Tm.	N.º	Tm.
1920	6	70,6	12	483,3	18	371,5	18	526,7	1	0,1	55	1.546,6
1940	—	—	9	525,0	3	26,5	13	79,3	—	—	25	630,8
1943	—	—	12	732,0	—	—	13	64,8	—	—	25	796,8
1944	—	—	12	420,0	—	—	12	77,3	—	—	24	497,3
1945	—	—	12	732,0	—	—	12	72,2	—	—	24	804,2
1946	1	8,3	12	420,0	—	—	12	50,4	—	—	25	478,7
1947	—	—	12	420,0	—	—	12	120,0	—	—	24	540,0
1948	1	7,3	9	427,9	—	—	12	122,8	—	—	22	558,0
1949	2	35,0	9	337,0	3	85,0	11	52,0	—	—	25	509,0
1950	1	5,6	9	437,0	3	90,0	12	80,5	—	—	25	1.333,4
1952	—	—	9	337,0	3	90,0	12	183,5	—	—	24	610,5

Los distritos marítimos en los que mayor importancia tiene esta industria son los de Roses y Sant Feliu de Guíxols. En Port de la Selva existieron algunos, y en Palamós existen tres en la actualidad. Los de mayor importancia son los de L'Escala, perteneciente al distrito marítimo de Roses. La producción en este distrito ha oscilado entre 500 y 300 tonedales anuales con los nueve a doce fabriquines en actividad. En el distrito de Sant Feliu, en 1920 sus dieciocho fabriquines envasaron 526,7 Tm., pero en estos últimos años su actividad ha quedado muy reducida. El año 1920, por los datos que se poseen, además de ser un excelente año pesquero, debió de ser un año de gran actividad salazonera, puesto que entre los distritos de Roses, Palamós, Sant Feliu de Guíxols y un fabriquin existente en el de Mataró se elaboraron 1.546,6 Tm., cifra no alcanzada en ningún período de la última década, a pesar de ser la pesca más intensa que antaño. Posiblemente en ello influyó la posibilidad de enviar grandes cantidades de salazón a países extranjeros, mejores fuentes de riqueza que el mercado del país.

En estos últimos años se ha iniciado la industria de la obtención de harina de pescado a expensas de los desperdicios y del que se vende a bajo precio durante la época de abundancia del pescado azul. En general, son instalaciones rudimentarias; casi no son ni instalaciones, ya que algunas de ellas secan el pescado exponiéndolo a los rayos solares, removiéndolo periódicamente y triturándolo después con la ayuda de molinos adecuados. En la actualidad, sólo se puede decir que está en vías de iniciación, y, aunque puede tener cierta importancia como fuente de riqueza, su principal interés estriba en poder servir de compensadora de los bajones en el precio del pescado.

BALANCE

Una vez examinadas con detalle las fuentes de gastos y las de ingresos, llega el momento de, siguiendo la tónica de una industria cualquiera, verificar el balance. ¿Qué rendimientos proporciona la pesca? ¿Pueden éstos ser mejorados?

Del examen de los capítulos anteriores se deduce que existe un capital inicial, constituido por las embarcaciones y aparejos, que es preciso ir amortizando con el tiempo, y un gasto diario formado por los carburantes, los desperfectos, el hielo, impuestos, comida a bordo, etc., y todo ello debe ser compensado, con creces, por el producto obtenido de la venta del pescado capturado durante el ejercicio de la pesca.

A fin de tener una idea lo más clara posible acerca de los resultados de la pesca, se examinan los ingresos suministrados por dos tipos de embarcaciones de arrastre radicadas en un puerto de la Costa Brava. Las características de la primera son: 35 toneladas de desplazamiento y 120 HP. de fuerza motriz, accionada por un motor de *gas oil*, y estando constituido el personal del siguiente modo: un armador, un patrón, un motorista y seis marineros. La segunda: 20 Tm. de desplazamiento, 60 HP. de fuerza motriz, con motor de *gas oil* y entre el personal un marinero menos que en el caso anterior.

Para tener una visión del ingreso medio diario, se han tenido a la vista los ingresos mensuales de cinco años consecutivos. Para el cálculo han sido aprovechados tan sólo los correspondientes a los años 1951 y 1952, operándose con el valor mensual medio. Para la embarcación de tipo mayor se ha tomado como valor medio 44.000 pesetas mensuales de ingreso bruto y para el segundo tipo 20.000 ptas. Los ingresos diarios se calculan a base de considerar tan sólo como día no hábil de pesca el domingo. Teniendo en cuenta sólo 26 días hábiles al mes, el ingreso diario bruto en el primer tipo de embarcación es de unas 1.692,30 ptas., y en el segundo grupo 769,23 ptas. Los gastos se consideran del siguiente modo: en primer lugar el 8 por 100 del importe total que, según

se ha especificado oportunamente, gravita sobre la pesca, cuyo valor es, respectivamente, 135,40 ptas. y 61,54 ptas. diarias. A esto es preciso descontar unas 600 ptas. diarias en el primer caso y 260 en el segundo, en concepto de *gas oil* consumido, lubricantes, hielo y comida a bordo, restando como ganancia total limpia 956,90 y 447,69 ptas., respectivamente. Una vez separado el 50 por 100 que tocan al armador y efectuadas las partes oportunas, las ganancias diarias individuales son las siguientes: en la embarcación del primer tipo, 478,45 ptas. para el armador, con cuya cantidad debe atender a la amortización y a toda suerte de reparaciones, desperfectos, etc., que pudieran ocurrir a la embarcación, artes y accesorios; 100,72 ptas. para el patrón que dirige la embarcación; 75,54 ptas. para el motorista, y 50,36 ptas. para cada marinero. En una embarcación del segundo tipo, los dividendos son los siguientes: armador, 223,84 ptas.; patrón, 52,66 ptas.; motorista, 39,49 ptas., y cada marinero, 26,33 ptas. diarias. Aparte hay que tener en cuenta el pescado de baja calidad calificado como morralla que se reparte entre la tripulación y que a veces representa por sí solo ingresos considerables.

Tal como se acaba de exponer y desde el punto de vista económico, no cabe duda que son de todo punto preferibles embarcaciones de gran potencia; sin embargo, es útil tener en cuenta los siguientes extremos: en primer lugar, que la disminución en las ganancias no es exactamente proporcional y que se debe fundamentalmente a que el número de personas a bordo es casi el mismo en ambos tipos de embarcaciones, y además, que muchas de las del segundo tipo, por diversos motivos, no pueden pescar cada día. En este caso particular aquí tratado, hay que tener en cuenta que el número de embarcaciones de gran porte es muy reducido, no existiendo, por tanto, competencia entre ellas. El personal podría ser aumentado en las embarcaciones grandes y quizá disminuido en las pequeñas, pero lo que sí es cierto, es que cada embarcación grande substituyendo a dos del segundo tipo, representa seis hombres que quedan sin trabajo, lo cual debe ser estudiado detenidamente. Por otra parte, las embarcaciones del primer grupo pescan continuamente, mientras las segundas, un número considerable de días, que tomando como norma sólo los días de lluvia, oscila de cien días anuales en la provincia de Gerona a setenta en la de Tarragona, son imposibilitadas de hacerse a la mar debido al mal tiempo, lo cual representa una disminución de la ganancia. Se puede argüir que un cambio total del tipo de embarcación representaría un mayor beneficio para el pescador y la posibilidad de pescar continuamente, pero téngase en cuenta que en la parte norte la estrechez de la zona de pesca, ya tantas veces comentada, seguramente no podría sostener tal intensidad, dando como resul-

tado una fuerte competición, que rebajaría los rendimientos, como ha ocurrido en Palamós. En la parte sur, la situación es de otro tipo; la anchura de la plataforma reúne condiciones para sostener una explotación intensa; quizá por lo mismo el tipo medio de embarcación es mayor que en el norte; allí la pesca debe ser salvaguardada desde otros puntos de vista.

Tampoco es posible prescindir de la amortización del capital empleado. Las diferencias experimentadas en el transcurso del tiempo han sido considerables, no sólo debidas a la diferencia de tiempo en que fueron construidas unas, las más pequeñas, siempre más antiguas, y las mayores, más modernas, sino debido a la diferencia de tamaño, todo lo cual hace que la amortización resulte de mucha mayor importancia en la actualidad.

Todo ello prescindiendo, claro está, de la pericia del patrón, factor que fácilmente puede hacer cambiar, en un sentido o en otro, los resultados obtenidos.

Por lo que hace referencia a la pesca de cerco, los gastos y ganancias son de difícil computación, porque dependen, especialmente las últimas, de circunstancias poco previsibles y además no uniformes a lo largo del año. Tanto puede resultar beneficiosa en grado sumo por las cantidades capturadas, que aunque se venden a precio relativamente bajo, representan una fuerte suma, como apenas son apreciables dada la pequeñez de los lances efectuados.

En los otros tipos de pesca las ganancias, proporcionalmente, son más elevadas, porque si bien los ingresos son más reducidos, dada su poca envergadura, también los gastos totales son más bajos.

Finalmente, teniendo en cuenta que el mar Mediterráneo no es rico en recursos y que, por tanto, el equilibrio vital debe ser bajo y los rendimientos tampoco pueden ser elevados, antaño, la existencia de armadores que dirigían ellos mismos su embarcación, o sea la fusión del armador y el patrón, representaba la posibilidad de mayores beneficios sin forzar tanto lo que se podría llamar producción, o sea la extracción del mar; aparte de otras ventajas inherentes a la propia vigilancia de la pesca.

Desde otro punto de vista, es interesante observar que el precio de la mayoría de los útiles de pesca ha aumentado de valor de una forma considerable, especialmente a partir de 1946, mientras en la venta del pescado, si bien se alcanzaron valores extraordinarios durante este período, no obstante, como se ha notado oportunamente, tiende a disminuir después del máximo alcanzado, especialmente en las especies baratas. El resultado se traduce en un considerable aumento del capital muerto, ya sea por primera instalación, ya sea por modificaciones o reparaciones del material ya existente.

Entre los pescadores de gran capital, la situación, en realidad, si no es lo lucrativa que fue en años anteriores tampoco es calamitosa. Otra cosa habrá que decir de los pescadores más humildes, en los que, por ejemplo, la adquisición de un nuevo arte de cerco, ha de representar un desembolso la mayoría de las veces imposible de realizarse, debido a lo cual se ven forzados a trabajar en malas condiciones, con lo que los resultados son pequeños y la situación va agobiándose de día en día.

Al igual que en muchas otras cosas, existe una especie de distribución geográfica en el distinto balance con que la pesca se liquida. Mientras en unos puertos, por su facilidad de pesca, buenas comunicaciones, etc., las condiciones son buenas, en otros, por el contrario, ya sea por malas condiciones de pesca, falta de comunicaciones o de mercados en condiciones aceptables, la situación económica es precaria. Quizá la adecuada instalación de frigoríficos y de industrias que aprovecharan determinados excesos de pescado, como la fabricación de harinas de pescado, evitaría los bajones excesivos y la inutilidad del esfuerzo de pesca, especialmente en la de cerco, con el consiguiente desánimo de los pescadores.