

Significación preindustrial e industrial de la pesca y sus concomitancias en las faenas de la flota andaluza del Atlántico

J. BENITO ARRANZ*

La compleja vida de los pescadores constituye un tan sugestivo ámbito de estudio que, cualquiera que sea el itinerario metodológico por el que se opte para introducirnos en su conocimiento, siempre se aboca a resultados enjundiosos. Así, apoyándonos en la estructura de la flota andaluza —como el resto de la nacional agrupada en las modalidades de artesanal; costera, litoral o de bajura; altura y gran altura—, se pueden captar no sólo sus peculiaridades sino las de las faenas de a bordo, que son su natural razón de ser y corolario.

ACTIVIDADES PESQUERAS DE TIPO PREINDUSTRIAL E INDUSTRIAL

Recordemos que en las flotas de gran altura y altura, de corte industrial, los modos y condiciones del trabajo difieren de los que, más propios del quehacer preindustrial, se dan en las flotas litoral y artesanal. Esta subdivisión de innegable carácter económico —en simplificada versión, flota industrial y preindustrial—, y que también entraña una serie de indicadores sociológicos, se enriquece cuando con ésta adjetivación se les considera, como puede ser en el caso de las *relaciones laborales*, el *sistema de retribución*, el *régimen de propiedad* o la *división del trabajo*. Nuestra pretensión es, pues, referenciar estos aspectos con la flota andaluza con base en los puertos del Atlántico peninsular y rastrear las concomitancias que guardan entre sí las distintas modalidades pesqueras y las faenas que se llevan a cabo en las respectivas flotillas. La carencia de una información ordenada, fiable, actualizada y, sobre todo, homogénea

* Departamento de Geografía. Universidad de Sevilla.

hace muy problemático todo propósito de rebasar el carácter de especulación que impregna estas líneas**.

Comenzaremos señalando cómo en la flota preindustrial las *relaciones laborales* no se encuadran, por lo regular, en un estricto marco jurídico o contractual sino que se asientan en relaciones familiares o de amistad. La costumbre local es la que, en definitiva, rige; siendo excepción los contratos y verbal el acuerdo que se establece. En ocasiones, la raíz de esta situación es que las tripulaciones son naturales de la misma localidad donde el barco tiene su base y, también, que el ejercicio de su actividad es a tiempo parcial.

En segundo término, en la flota preindustrial las *retribuciones* se fundan en relaciones de mutua confianza y transparencia. El marinero comienza por ser testigo de las ventas, cuyos beneficios se distribuyen de la siguiente forma: del «monte mayor» o «montón», o sea del producto bruto obtenido por el barco, se deducen los gastos habidos en el mismo (carburante, víveres, hielo, sal, etc.) y del resto el armador percibe un 50 por ciento; el otro 50 por ciento, «monte menor», se divide en partes entre los tripulantes. A partir de esta costumbre generalizada suelen darse una serie de variantes. Esta retribución «a la parte» sobrevive en algunos pesqueros de altura, en donde aquélla varía según la longitud de la quilla, resultando los porcentajes inversamente proporcionales a las dimensiones de la embarcación.

En tercer lugar, la *estructura jurídica de la propiedad*, en este tipo de flota, tiene rasgos inconfundiblemente artesanales: inexistencia de sociedades anónimas, propiedad centrada en una sola persona, carácter familiar de la misma, explotación directa, frecuente ausencia de capital en tierra. Embarcación, aparejos y artes son patrimonio e instrumentos de trabajo del propietario.

Como en toda empresa, el grado de división del trabajo es factor fundamental para poder diferenciar en la pesquera su carácter preindustrial o industrial. La introducción de dicha división de forma sistemática y reglada marca el tránsito del modo de producción artesanal al industrial. Lo que es tanto como decir de la situación en que todos y cada uno de los tripulantes ejecutan todas y cada una de las faenas a una especialización de «funciones». En la empresa pesquera de perfil preindustrial el mismo propietario asume la realización de todas las tareas, con la excepción de algunos aspectos administrativos que cede a favor de la respectiva Cofradía. Puede que, en la fase propiamente extractiva, se esboce una cierta división del trabajo, quizás fuera mejor decir diferenciación en él, desde el instante en que el armador coincide en la persona del patrón de

** Datos e informaciones han sido obtenidos de la Dirección General de Pesca de la Junta de Andalucía, así como de personas de muy diversa condición vinculadas en la región con la pesca.

pesca y por tal adopta decisiones y da órdenes a la marinería. En ésta las faenas son idénticas, con mínimas distinciones para quien atiende el motor o prepara las comidas.

En la flota industrial la división del trabajo se advierte no sólo porque las faenas están claramente estatuidas y se requiera una cierta cualificación, en particular para los mandos tanto de puente como de máquina, sino en el tipo de relaciones entre los marineros. El proceso de industrialización en el sector ha generado nuevas formas de actividad laboral. Y éstas se han acomodado a las exigencias derivadas de la mecanización de los barcos. Pero también, conjuntamente, se ha organizado el trabajo jerarquizado que, a nivel de los mandos, no sólo es resultado de la división técnica del trabajo —aparentemente provocada por el maquinismo—, sino que también juega funciones controladoras del proceso productivo. Estas son, por añadidura, tanto más necesarias cuanto que en la flota industrial el armador no está a bordo para ejercer, de modo directo, la vigilancia de sus intereses.

Como consecuencia de la mecanización de la actividad pesquera se deduce un último trascendental hecho: el oficio «pescador» se ha transformado radicalmente. Y así, en tanto que la pesca se desarrolla con contados medios técnicos, los pescadores tienen un gran protagonismo en las capturas; por el contrario, la potencialidad de su iniciativa es mínima o nula cuando aquéllos son muy avanzados. El «oficio» de tan alta cotización en añejos tiempos ha pasado a un segundo plano. Tan es así que en la flota industrial cabe enrolar una tripulación horra de conocimiento pesquero. Situación por demás inviable en la flota preindustrial en donde el pescador con oficio sigue siendo buen reclamo y seguro de aceptación.

En definitiva, las formas más puras y contrastadas de la actividad pesquera se reducen genéricamente a las siguientes:

A) *Actividad pesquera de tipo preindustrial*

1) El pescador en la organización del trabajo a bordo —artesano «sui generis»— domina y desempeña todas las faenas propias de su oficio, con ausencia de una jerarquización notoria entre quienes considera sus iguales. El mismo patrón es el «*primum inter pares*».

2) A cambio de una primaria o nula formación profesional, el pescador se siente dueño de conocimientos prácticos heredados o adquiridos válidos, por ejemplo, para la identificación de las especies, así como del modo y del cuándo localizarlas y capturarlas.

3) El sistema de retribución, de índole consuetudinaria, es «a la parte».

4) El tiempo de estancia en la mar puede ser de unas horas a una decena de días.

5) Al no producirse largas ausencias del hogar la vida social y familiar está relativamente equilibrada.

6) La productividad —capturas por tripulante, barco, trb. y cv. de po-

tencia— es baja apoyada como está en el esfuerzo manual y sólo de modo complementario en los modernos medios técnicos.

El problema mayor de esta actividad pesquera, radicada en barcos de pequeño tonelaje y de muy débil estructura empresarial, es que los ingresos destinados a mantenimiento, reposición o mejoras son mínimos, descapitalizándose las unidades de modo constante con límite en un valor residual nulo.

B) *Actividad pesquera de tipo industrial*

1) El tripulante pasa a homologarse con un obrero industrial especializado en una función concreta e integrado en una escala jerárquica dentro del desempeño de sus tareas.

2) Las innovaciones tecnológicas suplen, en gran escala, la carencia de «oficio» de quien es pescador más por adscripción que por inclinación.

3) En la retribución es habitual el salario fijo regulado y una prima de pesca.

4) El tiempo de permanencia en la mar gira entre los 15 días a varios meses.

5) Consecuentemente y a resultas de los prolongados alejamientos de la vida familiar y social éstas se resienten de manera tangible.

6) La productividad es alta o proclive a serlo por la propia dinámica que se desprende de la aplicación de una tecnología avanzada.

EL FAENAJE EN LA FLOTA ANDALUZA DEL ATLÁNTICO

La compleja heterogeneidad de la flota andaluza no facilita establecer con rigor demostrativo, una tipología estricta y cuya caracterización sea indubitable con vistas al conocimiento de las faenas a bordo. Múltiples e insalvables interferencias tipológicas se dan en las clasificaciones oficiales y se acusan tanto más cuanto que, al trasponer los límites de su simplificación, pueden inducir a confusiones y errores. Pese a ello, y como punto de partida, son estas clasificaciones a las que tiene que recurrir el estudioso.

A tenor de lo dicho, a principios de 1985 la composición de la flota andaluza era la siguiente (Tabla I):

Flota	Núm. de barcos	Núm. de tripul.	TRB
Artesanal (hasta 20 tons.).....	1.561	7.032	9.310
Costera (de más de 20 a 100 tons.) ..	653	9.361	37.410
Altura (de más de 100 a 250 tons.) ..	300	4.540	47.009
Gran altura (más de 250 tons.).....	181	3.594	71.607
Totales.....	2.695	24.527	165.336

De este total de 2.695 embarcaciones con base en puertos andaluces, el 70 por ciento amarran en los de las provincias de Huelva, Cádiz y Sevilla, con un fuerte peso del trb. debido a la flota de gran altura.

Flota artesanal

Está compuesta principalmente por muy pequeñas unidades, incluso bastante menores a las 10 tons. de desplazamiento y con frecuencia movidas a remos. Se dedican, y no con exclusividad, a muy variados aparejos y artes (palangre, nasa, trasmallo, cerco pelágico, arrastre costero, etc.). El número de tripulantes por barca es muy dispar y va desde quien en solitario ocupa una pequeña motora a la media docena de hombres. Es la flota que se ve más afectada por situaciones de mal tiempo y de ella sale y en ella frecuentemente termina sus días el pescador nato, quizás, después de haber pasado por las de altura o gran altura.

Los barcos aprovechan las condiciones que ofrece la plataforma arrastrable del golfo de Cádiz. La isóbata de los 500 m. se separa de la costa 25 o 30 millas, acercándose en Cabo Trafalgar y Tarifa, donde la de los 200 m. pasa a sólo 2 millas. Los fondos son de arena, fango y algas y entre los caladeros se vienen señalando como más importantes los de El Terrón, El Banco, Torre del Oro, Carbonero, Mar de Cádiz, La Fruta, Piso de Gibraltar, Canales, Marismas, Chipiona, La Bajita, Las Clavellinas, Hondurilla, El Callejón, La Barrosa, El Hospital, El Cruce, etc. Sardina, boquerón, atún, pez espada, cherna, acedía, lenguado, bogavante, gambas, quisquilla, almeja fina, chirra... son algunas de las especies mejor representadas.

La totalidad de la flota artesanal y parte de la costera —buques según características— no pueden faenar a menos de seis millas de la costa, aunque sea frecuente el incumplimiento de esta norma. Así lo hacen algunos barcos de menos de 30 tons. que utilizan artes de arrastre. El tiempo medio comprendido entre la salida y el regreso a puerto varía, si bien se pesca de modo permanente. Es modalidad de flota muy conservadora en sus aparejos de las fibras vegetales de cáñamo o abacá por las sintéticas a base de poliamida, polietileno, polipropileno, etc. La duración de los lances depende del caladero, según sea «por fuera», en donde los fondos son limpios, o «por dentro», en donde por menos brazas y ser más sucios el arte puede trabarse. Comparativamente los lances «por fuera» son de mayor duración.

Por lo regular, a partir del mes de marzo, unos barcos se dedican al trasmallo, otros al arrastre y algunos al cerco. En los de arrastre se puede estar sin ganar puerto hasta dos o tres días. Suelen ser unidades de más de 10 trb. aunque, a veces, por falta de otra pesca también faenan algunas de menor porte.

Con artes de arrastre, y según los tiempos, se cogen tanto peces: boquerón (*Engraulis encrasicolus*), pijota (*Merluccius merluccius*), cazón (*Galeus galeus*), mero (*Polyprion americanum*), dentón (*Dentex dentex*), faneca (*Gadus lucus*),...como moluscos: choco (*Sepia officinalis*), berberecho (*Cerostoderma edule*), almeja fina (*Venerupis decussata*), chirila (*Chamalea gallina*)...

Para la cogida de la almeja fina se utilizan cuatro o cinco rastros, cada uno con 14 o 16 puyas, que se remolcan desde el «almejero». De estos sólo en Isla Cristina hay medio centenar, oscilando su trb. entre las 7 y 20 tons. En este tipo de pesca se sale a las cinco de la mañana y se tarda de media a una hora en recalar en el paraje donde se tiran los rastros. El retorno a puerto se produce entre la una y las tres de la tarde. Cuando el barco se dedica a la almeja chocha (*Venerupis rhomboides*) se sueltan amarras hacia las 6 y media de la mañana, estando el caladero a una hora y media de navegación. Una vez en él se echa el rastro. La corrida dura de dos a tres minutos y enseguida hay que virar; así hasta las tres de la tarde en que se enfila el puerto.

A veces, en la pesca artesanal más sencilla, la embarcación con su fuera borda se utiliza sólo para el transporte al caladero. En invierno, por ejemplo, en el sector de La Antilla (Lepe) la coquina (*Donax trunculus*) se marisquea a pie, rastreándose durante tres o cuatro horas, a las que hay que agregar otras tantas consumidas por la embarcación en su ida y retorno. En Isla Cristina hay unas treinta «coquineras» o pateras de 2 a 5 trb.

La salida para calar el arte de capturar el langostino (*Penaeus kerat-hurus*) es de 4 a 5 de la tarde y en verano. El arte permanece calado desde las seis de la tarde y durante doce horas. La operación de «chorrearle», en torno a las 6 de la mañana depende del «tendido», pues, cada uno de estos puede requerir, al menos, una media hora.

En cuanto al pescado que entra al trasmallo, baila (*Morone labrax* o *M. punctata*), dorada (*Sparus aurata*), el lenguadillo o acedia (*Dicologlossa cuneata*) cuando se coge más es a «la prima» y al alba durante todo el año, si bien lo suyo es durante el invierno y con oleaje «gordo» que es tanto como decir mal tiempo. Los «trasmalleros» desplazan de 5 a 8 trb.

Para la pesca de la caballa (*Scomber scombrus*) la mejor época se abre en junio que es cuando la temperatura del agua va aumentando progresivamente y es muy apreciada por este escómbrido. Por lo regular se pesca de día y con arte de cerco.

Flota costera, de litoral o bajura

Las características de la vida y faenas a bordo de esta modalidad de flota, una vez más, dependen de las trb. de las embarcaciones y artes que manejan. A título puramente indicativo nos detendremos en las que desplazan en torno a las 40, 75 y 100 tons.

Un barco de la flota de litoral de unas 40 trb. lleva alrededor de ocho marineros, haciendo turnos de hasta seis singladuras o fechas del almanaque y, a veces, menos si hay interés por realizar una rápida venta en la lota. Ganar el caladero puede exigir un mínimo de dos horas o suponer más de cuatro horas de navegación. En la misma persona suele concurrir la doble condición de patrón de costa y de pesca. Ayudando el tiempo y dado que se trabaja al arrastre, durante veinticuatro horas se suelen dar seis lances que se hacen más prolongados durante la noche para reparo de los pescadores.

El barco de litoral de 75 trb. está hasta diez días sin aproar puerto y en él es ya normal la presencia de dos patrones: el de costa y el de pesca que, al margen de su cualificación, complementan y comparten indistintamente sus funciones. Así, si durante la navegación para ganar caladero quien ejerce el mando es el patrón de costa, quien lo hace al llegar a aquél es el de pesca, si bien se reparten las guardias de mar. Igualmente, el patrón de costa suele vigilar la cala de la noche hasta el clarear de la mañana en que inicia su turno el de pesca. De todas formas, no es excepción que en los lances más cuajados ambos se conviertan en cubierta en unos marineros más. Las corridas, término medio, son de unas seis horas.

Cuando el barco alcanza o supera las 100 trb. su estadía en la mar puede demorarse hasta una quincena de días y aplicado al arrastre. Mientras estuvo vigente el Acuerdo con Portugal, esto es hasta 1982, se faenaba tanto en aguas españolas como en las lusitanas de cabos de Santa María y San Vicente, llegándose hasta la altura de Lisboa, en razón a la riqueza de los caladeros vecinos muy generosos en cigala (*Nephrops norvegicus*) y buenos en sardinales y moluscos. El caladero más lejano se gana en unas veinticuatro horas y llegados a él y durante el verano la pesca tiende a ser sólo de marisco. En invierno estos barcos se dedican más, día y noche, a faenar pescado, siendo las corridas de hasta doce horas. Cuando el barco pone rumbo al caladero, el patrón de costa se levanta a las claras para «coger playa» con el escandallo. El patrón de pesca está en el puente en todas la viradas y el de costa se pone en la maquinilla, de tal forma que aquél descansa durante la corrida de noche y éste durante la del día. Aunque lo mismo que en todas las informaciones que hemos obtenido sólo hay una aproximación a la realidad —no pueden ignorarse las múltiples incidencias que se dan en toda faena pesquera—, pueden cifrarse en unas cuatro horas las que se consumen desde que se empieza a virar, meter el cable, ganar el arte, apilar el marisco cobrado y volver a calar.

Las flotas artesanal y costera se hallan en estos momentos en una situación de descapitalización progresiva por la generalizada crisis que las azota y el envejecimiento de las unidades. Las mismas relaciones laborales, teñidas tradicionalmente de un claro paternalismo también han entrado en crisis. De otra parte, la vida y faenas en este tipo de barcos son duras pues, con frecuencia, sus condiciones de habitabilidad dejan

mucho que desear teniendo que dormir los marineros hacinados en los sollados.

Flota de altura

Los barcos que la constituyen son los que frecuentan las aguas africanas. Dentro de tan amplio frente se distinguen diversos sectores. Como tal sector se destaca el sahariano-marroquí que, a su vez, se desglosa en dos zonas incluso desde el punto de vista de su ordenación y a efectos de la concesión de licencias de pesca. La situada al Sur del cabo Nun, cuyos caladeros son fronteros a las costas del antiguo Sahara español —reivindicado por la República Árabe Saharaí Democrática (R. A. S. D.) y hoy bajo control marroquí— y los emplazados al Norte del referido cabo. En los primeros, y aún cuando en el acuerdo con Marruecos queda jurídicamente muy ambigua su delimitación, el espacio pesquero viene enmarcado por las latitudes 30° N. y 25° N., con una extensión aproximada de 1.500 Km. Se asegura, un tanto teóricamente, que son unos caladeros escasos en marisco y sardinales, pero muy ricos en cefalópodos. Su interés radica, precisamente, en que buena parte de la flota de altura con puertos base en el Atlántico andaluz se dedica a faenar sobre estas especies. A cambio, los caladeros situados a latitud septentrional al cabo Nun son abundantes en mariscos, sardinales, etc., con especies que se prestan al uso de todas las clases de artes (palangre, cerco, arrastre, volanta, etc.).

Si ejemplificamos, con vistas a una aceptable puntualización, en los buques que ponen rumbo a la playa de Tafaneh, sus mareas son de algo más de quince días, dos o tres de los cuales se invierten en alcanzarla desde que se pierde de vista el puerto andaluz y hasta que se le vuelve a otear. El patrón de altura monta su guardia de noche, haciéndolo durante el día el de pesca. En este tipo de barcos el arte se larga y se recoge cada cuatro horas de día y cada seis de noche para proporcionar, como siempre, descanso a la tripulación. Tripulación que está formada por los referidos patrones, un contraamaestre, dos engrasadores y un número variable de marineros, del orden de los diez. La división del trabajo ya está claramente definida y viene impuesta, según aceptación general, por el grado de mecanización de las faenas de a bordo y a partir del mismo halador.

El total de barcos que a finales de 1984 faenaban en el banco sahariano-marroquí con puertos base en la Andalucía Atlántica era el siguiente (Tabla II).

Flota de gran altura

Las embarcaciones de la modalidad de gran altura —en especial congeladores— son las que gozan de mayor experiencia y prestigio entre las de los puertos andaluces del Atlántico, pese a la cortedad de su historia.

Tabla II

Puertos	Número de barcos			Total
	Arrastre	Cerco	Artes menores	
Algeciras	47	2	59	108
Barbate	-	47	2	49
Cádiz	7	-	-	7
Huelva.....	34	-	-	34
Isla Cristina	26	-	-	26
Lepe.....	9	-	-	9
Puerto de Santa María	80	-	-	80
Punta Umbría.....	49	-	-	49
Sanlúcar de Barrameda	8	-	-	8
Tarifa.....	-	4	19	23
Totales.....	260	53	80	393

Es flota que se entrega básicamente al marisco y pescado congelados. Recordemos que fue en 1960 cuando se funda la primera empresa española de buques congeladores, con lo cual la producción se redimió de la hipoteca de caducidad a corto término que imponía el hielo y la sal, como medio de conservación de la pesca. Igualmente, es la primera flota andaluza que también en la década de los sesenta y a raíz de la creación de las titulaciones de Técnico y Capitán de Pesca (altura y gran altura), incorpora estos especialistas a sus tripulaciones. Además, los barcos de esta flota están dotados de equipos modernos para la navegación y la detección de los cardúmenes, sumando a la gama de eco-sondas el sonar, asdic, decca, el piloto automático, la aguja giroscópica, etc.

Es la flota que ofrece menor número de puestos de trabajo en relación a su trb. —el total de tripulantes oscila de 15 a 40— ya que, al ser buques con un alto grado de tecnología incorporada, el elemento humano es menos necesario y en especial el no cualificado. Su ligazón a las formas de producción capitalista es manifiesta. Dada la alta tasa de capital/trabajo de esta modalidad de flota presenta una elevada inversión y fuerte capitalización de las unidades productivas con unos rasgos tipificadores de organización empresariales desarrolladas.

La parte fundamental del salario de la tripulación está compuesta por la prima de pesca que varía a tenor de la trb. del buque y según la propia empresa armadora de un 0,45 a un 0,50 por ciento. Las mareas llegan a ser de seis a siete meses, no existe jornada de trabajo y si hay pescado en el parque el trabajo puede prolongarse durante horas y horas. El pescado por no ser subastado, y proceder los armadores a su venta directa, impide que los marineros controlen el precio real del mismo, lo que origina, en consecuencia, que al ser la prima de pesca la parte esencial del salario, éste pueda ser fijado por los armadores. Incluso el método de explo-

tación no se reduce al viaje redondo del buque pesquero. En todo caso, cada unidad no se limita tampoco a trabajar, en sus plantas de producción, de reducción o transformación, el aporte de los lances que directamente realiza. Para prolongar la permanencia en los caladeros se acude al transbordo de la pesca a los buques frigoríficos. De este modo, el sistema de explotación operacional es en flotilla, evitándose inútiles y gravosos desplazamientos, manteniéndose la embarcación constantemente en las áreas de pesca y relevando a las tripulaciones, si es necesario, por aviación.

Lugar de cabecera de esta modalidad de altura lo ocupa la flotilla de congeladores de Huelva que, con cerca de un centenar y medio de unidades de un desplazamiento medio de 400 tons/buque, ha hecho toda una especialidad de sus capturas de gambas, carabineros, cangrejos, etc.

Hasta los primeros años de la década de los setenta estos buques andaluces ventan pescando por el sistema clásico de lo que llamamos pesca de arrastre. Desde entonces se cambió para utilizar el sistema norteamericano de «tangones» que son dos varas o tubos de hierro que se disponen a cada banda de la embarcación y que permiten pescar con dos redes, sin que al remolcar las mismas se lioen o traben. Su utilidad no escapa a nadie, pues, lógicamente aumentan de modo muy apreciable el saldo de las caladas. El sistema de tangones hasta ahora sólo se viene utilizando para la pesca de la *gamba blanca* (*Parapenaeus longirostris*). La roja, catalana, carabinero o langostino moruno (*Aristeus antennatus*), que con todos estos nombres se la conoce, se la sigue pescando por el sistema de arrastre clásico, bien de costado, bien de rampa por popa.

La gamba que se faena con el tangón se hace en corridas normales de unas tres horas. Cuando se presume se va a coger mucha de esta especie —los lances pueden ser de hasta más de una tonelada— la faena se inicia al alba y de noche se descansa. Mas cuando el lance es menos crecido, tras «la prima», se zalla en el tangón a bordo aproximadamente a la caída del sol y se pone rumbo hacia «fuera». Una vez en el nuevo caladero se larga el «clásico» y se hace una corrida en busca del moruno y también de bocas de cangrejos (*Calappa granulata*). Todo depende de lo que se tenga que navegar para estar en el caladero de «dentro» a las claras.

En los sectores frecuentados, caladeros de Senegal, Guinea-Conakry, Angola, Namibia (Walvis-bay) y Mozambique —el cabo de Buena Esperanza se dobló por congeladores-marisqueros a finales de los sesenta—, el sistema de pesca y las faenas a bordo de estos buques es el mismo o muy similar. Lo normal en 24 horas son cinco corridas: cuatro con el tangón y una con el clásico. La corrida con el tangón, en lo que respecta a su duración, depende mucho de la «basura» que haya en las aguas: en las sucias puede ser de dos horas, y de tres, en las más limpias. El tiempo aproximado de trabajo con el clásico puede ser desde la atardecida hasta las primeras luces.

Por tanto, en estas unidades la tripulación está casi permanentemente

en actividad ya que, además de calar, virar, cobrar el arte, seleccionar el marisco, etc., lo apresado hay que introducirlo en los túneles de congelación, vigilar los mismos equipos de congelación, atender los sistemas de generación de agua dulce, corriente alterna, limpiar los inyectores, etc., etc. Todo ello requiere la presencia de expertos muy alejados de la tradicional figura del pescador. Las mismas faenas pesqueras plantean la necesidad de rederos, clasificadores de especies, etc. Tampoco puede olvidarse que la técnica de preparación del pescado a bordo ha prosperado, realizándose en cadena (descabezado, eviscerado, troceado, etc.) y que hasta se han producido grandes alteraciones en el procesamiento de las capturas por las nuevas tendencias que se han abierto en el mercado de consumo (pescado fileteado, envasado, empaquetado, etc.) y todo ello a base de instalaciones automatizadas. Nada tiene, pues, de particular que al término de la campaña pesquera el pertrechamiento de los buques no sólo sea muy laborioso sino complejo.

Cerrar estas líneas sin hacer una sumaria alusión a la actual y acuciante situación en que se halla la mayoría de la flota andaluza del Atlántico pudiera parecer impropio. Sobredimensionada, con un litoral depauperado, pendiente de un acuerdo viable con el vecino Portugal, en permanente y conflictiva tensión con Marruecos —pese al Acuerdo de agosto de 1982—, a la expectativa de los resultados que se desprenden de la adhesión de España a la C. E. E., etc., forzosamente se tiene que enfrentar con una racional reconversión que pasa por su reordenación, conjuntamente con la de los caladeros que frecuenta. Futuro sembrado de problemas entre los cuales el sector se tendrá que empeñar, entre otros aspectos, en la reducción del tiempo de las faenas extractivas, en la prohibición de las capturas en determinadas fechas, como ya se ha hecho respecto a los moluscos (B. O. J. A. de 28 de noviembre de 1984), en una mayor precisión en los horarios de desatraque y amarre de los barcos, en la unificación de las dimensiones de las artes, aparejos e instrumentos, etc., etc. Porvenir, pues, colmado de interrogantes y expresión renovada del persistente azaroso vivir del hombre asociado a la mar.