

La flota pesquera de las islas Baleares

por TERESA VELASCO ADELL*

Palabras clave:

Baleares; flota pesquera; pesca; plataforma continental; sobrepesca; salud; técnicas pesqueras.

El presente estudio tiene por objetivo dar a conocer las características de la pesca en las Islas Baleares a través del estudio de su flota y su evolución, así como lo que ha significado esta actividad económica tradicional en los puertos del archipiélago balear, que presenta actualmente una situación de crisis.

Aparte del propio interés del estudio de la flota pesquera he creído conveniente relacionarla con diversos factores que han actuado sobre la actividad hasta llegar a configurarla como hoy se nos presenta y que a continuación detallamos. En primer lugar la evolución temporal en función de los avances técnicos y el proceso de incorporación de los mismos en las embarcaciones pesqueras así como la intervención de la Administración a través de la Política Pesquera y su repercusión en el sector. A continuación, presentamos una sistematización de los aspectos técnicos de la flota pesquera en la actualidad que permiten apreciar las características globales de la misma. En un tercer apartado, he relacionado la flota con el tipo de artes de pesca más comúnmente empleados en las Baleares, (pues según el tipo de pesquería, la estacionalidad de la misma, los caladeros donde se faena, la flota presenta unas modalidades diferentes), para pasar luego a presentar una distribución del número de unidades de pesca por los distintos puertos, especificando en cada uno de ellos las características técnicas de las embarcaciones, el tipo de artes más comúnmente empleados, el número de tripulantes, para terminar con un estudio de la flota en función del valor de las capturas para con ello dar a conocer los problemas económicos con los que se enfrenta el sector.

En cuanto a la presentación del trabajo aparece estructurado en dos partes. En la primera se efectúa una exposición de todos los contenidos citados en los apartados mencionados; la segunda consiste en unas tablas estadísticas y unos mapas temáticos con el objetivo de reflejar cuantitativa y gráficamente algunas de las observaciones más significativas del estudio de la flota pesquera balear.

*Catedrática del Instituto de Bachillerato Guillem Sagrera, Palma de Mallorca.

GENERALIDADES

La flota pesquera balear compuesta por 723 unidades, se caracteriza por estar constituida por embarcaciones de reducidas dimensiones, con alto grado de envejecimiento, reducida capacidad de desplazamiento así como por un desarrollo técnico muy deficiente, y en cambio su potencia es proporcionalmente mayor que su tonelaje. Cuantificar todas estas características supone un cierto riesgo, pues dar cifras exactas del número de embarcaciones, tonelaje y potencia de las mismas, es difícil por la gran cantidad de barcas de pesca que, perteneciendo a aficionados, están inscritas en la lista profesional, lo cual enmascara por completo las estadísticas.

El estudio del número de embarcaciones, potencia, tonelaje y antigüedad de la misma, así como el del número de tripulantes, el valor de las capturas por embarcaciones..., son varios de los aspectos que nos ponen de manifiesto que las características de nuestra flota sea una de las causas más importantes para que una actividad llena de posibilidades se encuentre en la actualidad tan deficientemente explotada.

EVOLUCIÓN DE LA FLOTA PESQUERA

En 1940, la flota pesquera balear estaba compuesta por 1523 embarcaciones de las cuales las más importantes eran las de remo, seguidas por las de vela y las de motor. En todo el periodo que comprende de 1940 a 1958, se da un incremento importante de las embarcaciones propulsadas a motor y una disminución de las de vela y remo.

A partir de ese momento y sobre todo a partir de 1960, la flota con propulsión a motor desbanca por completo a los otros tipos, de tal forma que las estadísticas dejarán de considerar a éstas como flota pesquera. También a partir de esta fecha se produce una considerable disminución del número de embarcaciones pesqueras, por el abandono de la actividad de aquellas pequeñas embarcaciones de remo y vela, pues en ese momento la disminución de las capturas de algunas especies en los caladeros tradicionales y cercanos, así como la política crediticia de Administración Central y el aumento de la demanda por el crecimiento de la población y el turismo, hace que los pescadores piensen en modernizar su flota para hacer más rentable su actividad, o abandonarla cuando se trata de una flota envejecida y con pocas posibilidades de renovación como ocurre con los barcos de vela y remo.

La Ley de Renovación y Modernización de la Flota Pesquera del 23 del 12 de 1961 a través de los créditos oficiales no reunió los estímulos suficientes y convenientes para los pequeños armadores de nuestra flota, cuyo carácter artesanal pone de manifiesto la necesidad de unas condiciones financieras más adecuadas que las de dicha Ley, dedicada a financiar fundamentalmente la flota de altura y gran altura, que no existía ni existe en las Islas Baleares.

De todas formas a partir de ese período empieza a darse un cambio en la estructura de la flota, primero en cuanto al sistema de propulsión mecánica a gasoil, experimentando un aumento significativo de su tamaño medio y de su potencia, tal como veremos en los capítulos correspondientes, así como un mayor grado de mecanización en las faenas pesqueras.

La renovación y modernización de la flota balear se debió sobre todo a la entrada en servicio de los nuevos barcos dedicados a la pesca de "gambas de profundidad" de mayor envergadura y mejor equipados técnicamente.

En el período 1966-74, la flota balear aumentó de 780 a 1021 embarcaciones, lo que representó un 30,9% de aumento. Tal variación ha sido debida en gran parte a la flota calificada como "artesanal", que de 733 embarcaciones para la primera fecha pasó a 933 en 1974 así como también aumentaron las de entre 50 y 100 TRB (toneladas de registro bruto), pasando de 5 a 16 en el mismo período.

El 5 de marzo de 1973, se habían introducido nuevas normas sobre la reducción del esfuerzo de pesca en el Mediterráneo lo cual provocó graves problemas a nivel nacional pues es cuando empezaban a agotarse los principales bancos de pesca nacionales y a su vez a limitarse las aguas internacionales reduciéndose así los caladeros a través del establecimiento de la Z.E.E. Estos límites no afectaron a la flota balear por ser de bajura; pero sí se vió afectada por las normas de reducción de esfuerzo de pesca en el Mediterráneo así como también por el fenómeno de sobrepesca. Por ello la normativa sobre el esfuerzo de pesca para las embarcaciones de arrastre en el Mediterráneo del 20 de noviembre de 1979, y la orden sobre artes de cerco, fueron bien acogidas por el sector pesquero mallorquín (Alemany 1980).

La reducción del rendimiento de pesca hizo que se buscaran nuevos fondos más alejados de los tradicionales para aumentar las capturas, por lo que aumentó la capacidad de desplazamiento y la potencia de la flota sobre todo a partir de 1979 en que se dió una importante reconversión pesquera especialmente en Mallorca, con una inversión de muchos millones de pesetas que equipó a una flota de arrastre con una potencia muy superior a la necesaria en cuanto a reservas de los stocks pesqueros.

Ello ha hecho que el conjunto de las especies demersales se hallen en peligro de sobrepesca.

A partir de 1980 comienza a descender el número de embarcaciones, fundamentalmente las de la flota artesanal para pasar de 1033 para la citada fecha a 733 en 1986.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Evolución y distribución por TRB

La flota pesquera balear, estaba integrada en 1986 por un total de 733 embarcaciones, con una capacidad de desplazamiento de 5505,8 TRB y una potencia global de 42,158 CV. Estos datos significan muy poco, si no les damos un valor comparativo a nivel nacional, pues aunque el total de embarcaciones supone alrededor de un 6 % del conjunto de buques de la flota pesquera española, una medida más realista de la importancia que puede tener nuestra flota, la da, la relación entre las TRB que globalmente desplaza la flota balear que tan solo representa un 0,7 % del tonelaje de la flota pesquera nacional.

Esta poca representación a nivel nacional, se justifica por el gran predominio en Baleares de la flota artesanal, con dimensiones siempre inferiores a 20 TRB, que representaban en 1986 alrededor del 90 % del total de la flota, mientras que a escala nacional significaban un 70 %.

Citamos la cifra de 20 TRB porque administrativamente es la que determina el límite para la flota artesanal, pero en las Baleares el promedio de TRB de este tipo de flota está muy por debajo de esta cantidad, debido a que la mayoría se trata de embarcaciones tipo *llaud* de reducidas dimensiones, siendo el promedio de TRB para éstas de 3,5. En la flota de cerco la media es de 9,52 TRB y en la de arrastre 38,98.

Con respecto a la evolución de la flota y hasta llegar a estas características actuales, desde 1940 hasta ahora, vemos como se produce una disminución del número de embarcaciones y por el contrario un aumento en los que se refiere a TRB.

Así en 1940 con 1523 embarcaciones de pesca su capacidad de desplazamiento global era de 2722 TRB y en cambio en 1958 con menor número de barcos 1104, se había pasado a 2822 TRB, debido fundamentalmente al cambio en el sistema de propulsión desapareciendo paulatinamente la flota de vela y remo e incrementándose las de propulsión a motor; este aumento de la capacidad de desplazamiento se acrecienta más a partir de 1960; y así como consecuencia de la disminución de las capturas de determinadas especies la política, financiera por parte de la Administración Central, el aumento de la demanda... son factores que hicieron que se produjeran este aumento, a la vez que una disminución del número de embarcaciones como podemos apreciar en la siguiente tabla:

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE EMBARCACIONES Y TRB MEDIO

<i>Año</i>	<i>Número de embarcaciones</i>	<i>TRB medio</i>
1960	1007	3,75
1965	780	4,2
1970	1003	4,42
1975	1027	5,66
1980	1033	6,21
1986	773	7,12

Fuente: Elaboración propia sobre datos de Flota Pesquera. Dirección General de Pesca Marítima.

Este aumento tan considerable de la capacidad de desplazamiento, afecta en nuestra región de distinta forma, según el tipo de flota y las épocas. Así se aprecia un aumento considerable de 1966 a 1974 de la capacidad de desplazamiento, aumentando en un 70 %, en un período de 9 años, mientras que de 1974 a 1980, sólo aumenta en un 5 %, mientras se produce una disminución considerable de 1980 a 1986.

Por el contrario la flota de entre 20 y 50 TRB, no experimenta ningún cambio en el primer período, sin embargo sufre un 36 % de aumento en su tonelaje de 1974 al 80, para seguir con una disminución casi inapreciable hasta 1986.

El aumento más considerable lo realiza la flota de 50 a 100 toneladas ya que tan solo poseía una capacidad global de desplazamiento de 293 TRB en 1966 pasando a 1018 en 1974, lo que significa un aumento superior al 300%; en 1974 a 1980 el crecimiento es también considerable pasando de la cantidad citada a 1547 TRB. A partir de ese momento la capacidad de desplazamiento de este grupo de flota comienza a disminuir pasando de 1276 TRB en 1986. En Baleares no existe flota de TRB superior.

Clasificación de embarcaciones por TRB y artes de pesca

Teniendo en cuenta que la flota la podemos clasificar en embarcaciones de arrastre, de cerco y de artes menores y que estas últimas son las más numerosas, con un TRB inferior a 3, ello viene a demostrar lo tantas veces dicho en este estudio sobre las escasas dimensiones de las unidades pesqueras y la necesidad de una urgente reconversión puesto que es la flota menos rentable y a la vez la menos protegida por la Administración Pesquera a nivel de condiciones crediticias. Toda la flota con tonelaje inferior a la cantidad citada corresponde a la que faena con artes menores, y representa el 51,29 % del total de la flota mallorquina el 63,55 % de la menorquina y el 77,41 % de la ibicenca.

Le siguen en importancia numérica las embarcaciones que poseen una capacidad de desplazamiento de entre 3 y 5 TRB. Representando el 17,44 %, el 12,71 % y el 12,90 % del total de la flota de Mallorca, Menorca e Ibiza respectivamente. Las embarcaciones con este TRB corresponden también a la flota de artes menores.

La flota comprendida entre 5 y 8 TRB, es menos importante numéricamente en Mallorca con un 14,34 %. El mismo porcentaje que el grupo anterior (12,71), representan para Menorca, y el 3,22 % del total de la flota en Ibiza. Esta flota faena con artes menores y cerco.

El bloque de embarcaciones entre 8 y 10 ya son mucho menos abundantes, y faenan con artes menores y cerco en Mallorca y sólo en artes menores en las otras islas.

La flota de entre 10 y 15 TRB se distribuye entre artes menores, cerco y arrastre de plataforma salvo en el caso de Ibiza que solamente faena con artes menores, y lo mismo ocurre con la comprendida entre 15 y 20 TRB.

Las embarcaciones entre 20 y 30 TRB faenan en Mallorca con artes de cerco, arrastre de plataforma y arrastre de talud; en Menorca solo existe una embarcación con este

tonelaje y se dedica a arrastre de plataforma y en Ibiza no existe ninguna embarcación dentro de este grupo.

El bloque de flota comprendido entre 30 y 50 TRB es relativamente importante en Mallorca distribuyéndose entre arrastre de plataforma y arrastre de talud; no lo es tanto en Menorca donde existen 6 embarcaciones con estas características que faenan sobre las mismas zonas, y el mismo número que Menorca posee Ibiza, pero sólo se dedica al arrastre de plataforma.

Las embarcaciones de entre 50 y 100 TRB son importantes en Mallorca dedicándose todas salvo una, al arrastre de talud; en Menorca tan sólo hay dos y en Ibiza una, dedicadas a arrastre de plataforma. Y no hay flota con TRB superior.

Distribución de la flota pesquera por potencia

La flota pesquera del archipiélago balear en 1940 estaba integrada por 1697 embarcaciones con una capacidad de desplazamiento de 2810 TRB (estadística de pesca 1940), pero no aparece la potencia de la flota, puesto que siendo todavía muy importante el número de embarcaciones de vela y remo, a nivel estadístico no consta la potencia de las de motor hasta el año 1965. En esa fecha 780 embarcaciones se hallan contabilizadas como embarcaciones de motor con un total de 14.122 CV de potencia instalada.

En 1970 el número de embarcaciones es de 1003 y la potencia global es de 20.006 CV, lo cual representa un aumento importante del número de embarcaciones y sobre todo de su potencia. Este crecimiento sigue hasta 1974 en que la flota había pasado a 1021 embarcaciones con 28.657 CV pero para el año 1980 la flota ya se había reducido considerablemente pues sólo se contabilizaban 798 embarcaciones (Alemany 1980) y su potencia era de 36.886 CV.

Para la misma fecha el número de embarcaciones era de 1033 y su potencia de 40.704, lo cual demuestra la dificultad de trabajar con estadísticas que resultan tan dispares.

En 1986 el total de embarcaciones según el censo elaborado por la Conselleria d'Agricultura i Pesca del Govern Balear es de 773 y la potencia instalada de 42.158 CV, lo que representa una disminución considerable del número de embarcaciones y un aumento del esfuerzo pesquero.

Para entender esta evolución hemos de tener en cuenta que el potencial de pesca comienza a ascender a partir de 1960 que es cuando las embarcaciones de remo y vela deja de contabilizarse al menos como flota pesquera.

El gran aumento de la potencia de la flota balear que se da entre los años 1965-66 y 1974 (más del 131,8%), guarda estrecha relación con el aumento de su tonelaje (55,6%), pero precisamente por el mayor porcentaje de la potencia, se deduce que para el período citado lo que realmente ha mejorado ha sido la relación CV/TRB, hecho que se producía también a escala nacional. (Panorama económico de las Baleares. B.B. 1974.)

EVOLUCIÓN DE LA POTENCIA DE LA FLOTA BALEAR

<i>Años</i>	<i>Embarcaciones</i>	<i>CV</i>
1965	780	14.122
1970	1003	20.006
1974	1021	28.657
1980	798	36.886
1986	776	42.158

Fuente: Flota Pesquera. Dirección de Pesca Marítima. Flota Pesquera Balear 1980. Bartolomé Alemany. Censo de la Conselleria de A.P. Elaboración propia.

De 1974 a 1980 el incremento ha sido considerable aunque no tan grande como en el período anterior, e igual ocurre respecto a 1986, aunque este aumento de potencia se daba también a escala nacional en Baleares ha sido superior, pues aquí era del 2,4 % y a nivel nacional del 1,9 %.

Atendiendo a los distintos tipos de flota, la de arrastre es la que se incrementa más en cuanto a potencia sobre todo la flota de arrastre de talud. En los otros tipos de flota el incremento es más lento.

Antigüedad de la flota pesquera

Si bien la edad de la flota no es una característica técnica, la verdad es que guarda cierta relación con el grado tecnológico de la misma pues cuanto más antigua ésta, menor es su desarrollo técnico.

La antigüedad es una de las características de la flota balear y aunque siempre ha sido así, en los últimos años debido a cada vez la menor capitalización de este sector económico, este fenómeno se va acentuando más, con lo que nos encontramos con necesidades urgentes de modernización, tanto por imperativos de tipo administrativo como por incrementar la rentabilidad de la propia flota.

Ya en 1965 de las 733 embarcaciones menores existentes en Baleares, 434 habían sido construidas antes de 1950 y sólo 299 poseían una antigüedad inferior a 15 años. Contrariamente la flota que denominamos industrial, es decir la superior a 20 TRB era más moderna, pues para la misma fecha 35 embarcaciones habían sido construidas antes de 1950 y 45 posteriormente.

Ese mayor envejecimiento de la flota de artes menores ha sido constante, debido a que tradicionalmente han sido empresas con menor capitalización y porque a medida que se han ido descubriendo nuevos fondos de pesca, de éstos, han hecho lugar de trabajo mayoritariamente la flota de arrastre sobre todo la flota de arrastre de talud o flota gamera que es lógicamente la más modernizada y la que posee mayor desarrollo tecnológico.

Por puertos la flota más anticuada correspondería a la de Sant Antoni de la isla de Ibiza y la más modernizada a la de Palma de Mallorca.

La antigüedad de la flota es una característica común a toda la flota pesquera nacional, pues en 1986 (Anuario de Pesca Marítima 1986) el 52,1 % de la flota española tenía más de 20 años y sólo el 7,7 % tenía menos de 5 años. Por ello y por los imperativos que al respecto marca nuestra adhesión al Mercado Común, existe un gran esfuerzo por parte de la Administración Pesquera Central en poner en marcha una serie de normativas y de condiciones crediticias para la renovación, reconversión y modernización de la flota pesquera.

Clasificación de embarcaciones según volumen de ventas

En este estudio tan sólo se considera la flota de los puertos de la isla de Mallorca porque son de los que poseemos estadísticas unificadas de sus desembarcos, al comercializarse teóricamente, toda su producción a través de la Lonja de Contratación de pescado de Palma de Mallorca. Para las otras islas al poseer un sistema comercial tan peculiar, no poseemos estadísticas fiables de desembarcos por lo que ya no nos hemos planteado el realizar un estudio serio de los mismos dada su imposibilidad.

La flota pesquera de la isla de Mallorca, alcanza anualmente un volumen de ventas inferior a 700.000 pesetas. Ello nos indica que se trata de una flota en la cual se da un muy acusado minifundismo empresarial, que suele llevar un solo tripulante y que cuando van más, están unidos por lazos familiares, con todos los problemas laborales que de ello se deriva si no se cumple la normativa respecto a S.S. y por los peligros a que esta población está sometida, dadas las características del medio en que trabajan.

Este volumen de ventas incluso teniendo en cuenta que mayoritariamente sólo llevan un tripulante, y pensando en que a esa cantidad que representa, hay que restarle los gastos de mantenimiento de la propia embarcación, etc., nos lleva a pensar que se trata de una flota escasamente rentable, lo que conlleva a que su armador-patrón (que en este tipo de flota siempre es la misma persona), no disponga de unos ingresos que le permitan llevar una vida digna.

Es muy difícil entender que si este tipo de flota no es económicamente rentable, la población activa que faena en ella persista en la misma, a no ser que por las características del mercado laboral actual, por no tener otra alternativa, dado el avanzado grado de envejecimiento de la población pesquera y de la escasa preparación y especialización general que poseen, no les quede más remedio que permanecer en ella.

También hay que considerar, sin que ello quite importancia a todos los factores anteriormente citados, que en muchos casos, en esta flota, los trabajadores, además de esta actividad realicen otra generalmente en tierra, que les asegure el sustento quedando la pesca como actividad secundaria. Hay que tener en cuenta, sin que podamos cuantificar el hecho, que dentro del censo de flota pesquera, existe gran cantidad de personas que tan sólo pescan en plan deportivo, y que mantienen sus barcas censadas en la lista tercera, por beneficiarse de la posesión de la licencia de pesca con todo lo que ella conlleva, como es subvenciones en combustibles, uso de artes de pesca prohibidos para la pesca deportiva...

El grupo siguiente en cuanto a volumen de ventas, que es el que comprende 700.000 y 2.300.000 pesetas anuales representa un 24,77 % de la flota, estando compuesta por flota de artes menores y una barca de cerco.

Entre 2.300.000 y hasta 4.600.000 pesetas de volumen anual de ventas (9,91 %) se da en 31 embarcaciones, todas menos una de artes menores y ésta de cerco. Las embarcaciones con volumen anual de ventas entre 4.600.000 y 7.800.000 y esta cantidad y 11.700.000 representan cada una de ellas un 6,5 %, de la flota, con 21 embarcaciones cada grupo, en las que ya empiezan a ser menos importantes la presencia de la flota de artes menores, y más importante la presencia de la flota de artes menores, y más importante la de cerco.

En los grupos siguientes, menos representadas en cuanto a números absolutos y en porcentajes, ya son más importantes las de arrastre aunque una de cerco existe por lo menos en cada uno de los grupos restantes en cuanto a volumen de ventas e incluso en el último grupo que corresponde entre 27.000.000 y 31.500.000 pesetas existe una embarcación de artes menores.

DISTRIBUCIÓN DE LA FLOTA POR PUERTOS

Este análisis varía considerablemente si lo hacemos desde una perspectiva histórica o si hablamos de las embarcaciones de pesca en el momento actual. En 1940 la flota estaba compuesta por embarcaciones de vela y remo predominantemente, siendo las de motor todavía muy reducidas en número. Así en el archipiélago balear existían 521 embarcaciones de vela, 596 de remo y 406 de motor, quedaban un número total de 1523 y tan sólo poseían una capacidad de desplazamiento de 2722 Tn (Estadística de Pesca, 1940). En esa fecha la flota numéricamente más importante es la del puerto de Ibiza; por el contrario en cuanto a TRB, siempre ha tenido mayor capacidad de desplazamiento la flota de Palma, a pesar de que el puerto de Ibiza es el único que posee flota de arrastre de altura hasta 1960, lo cual hace suponer que esa flota tenía un mayor tonelaje. Ello se explica, por la mayor abundancia en la década de los 40 de embarcaciones de remo que existía en Ibiza, mientras que la flota de Palma había evolucionado más rápidamente con la incorporación del motor, siendo éstas más abundantes en este último puerto.

Este predominio de la flota en Ibiza se mantiene hasta 1950 y empieza a descender

en este puerto mientras que se incrementa en el de Palma. Esa disminución tan importante de la flota ibicenca, se debe al descenso del número de embarcaciones de vela y remo, que no fue compensado por un aumento de la flota de motor tan considerable como había sido el descenso de las anteriores. Con posterioridad Palma ha sido el puerto pesquero que ha estado en la cabecera en cuanto a número de embarcaciones con 14,2 % de la flota balear, manteniendo también el primer puesto en cuanto a potencia y capacidad de desplazamiento; le sigue el puerto de Ibiza con un 10,2 % de la flota balear; la Colonia de Sant Jordi con un 10 %, Sant Antoni con 8,4 %, Maó con un 7,8 %, seguidos de otros puertos como La Savina o Cala Ratjada, aunque estos últimos con mucha diferencia, no sólo en cuanto a número de embarcaciones sino sobre todo en cuanto a TRB y CV, por poseer una flota mayoritariamente de artes menores.

DISTRIBUCIÓN DE LA FLOTA POR TIPO DE PESCA

El estudio de la composición de la flota balear en función del tipo de pesca a la que se dedica es un factor básico para el análisis del sector pesquero.

El conocimiento de los distintos tipos de flota según se dedique, a la pesca de arrastre, a faenar con artes menores, cerco o marrajo, es importante, pues cada una de estas modalidades, confiere a la flota unas características diferenciales en cuanto al distinto grado de avance tecnológico, por las relaciones laborales entre uno y otro tipo de flota, por el tamaño de las embarcaciones, por su diferente potencia, por la distinta capacidad de extracción y dependiendo de ésta la mayor o menor posibilidad de recapitalización y reconversión.

Estos datos, tienen especial importancia cuando se trata de la flota balear, pues a pesar de que toda ella, se considera como flota de bajura, existen multitud de matices que nos ayudan a diferenciar aspectos muy importantes según el tipo de pesca a la que se dedican.

La flota de artes menores

Este tipo de flota es la más importante del archipiélago balear y se la denomina comúnmente, como flota artesanal. Está formada por 706 embarcaciones casi todas ellas del tipo *llaud*. Son embarcaciones explotadas familiarmente y que presentan las características que se reflejan en las tablas 1, 2 y 3. De la observación de esos datos podemos deducir que del conjunto de esta flota, la que posee mayor capacidad de desplazamiento en TRB es la de la isla de Mallorca y dentro de la misma la más importante es la del puerto de Palma y lo mismo ocurre en lo que se refiere en su potencia. Por el contrario las flotas de artes menores con menor capacidad de desplazamiento y de potencia son las de Ibiza y Formentera.

En cuanto a esloras, la flota de artes menores de la Colonia de Sant Jordi son las que presentan como media una eslora superior (7,61) mientras que las de Ibiza y Formentera tienen el menor valor medio con 5,75 m.

La flota de artes menores que constituye el 87 % del total de la flota balear, atendiendo a su capacidad de desplazamiento no llega al 50 % del total de la flota, lo que pone de manifiesto el poco porte de la mayoría de estas embarcaciones.

Aunque administrativamente se considera como flota de artes menores la que tiene menos de 20 TRB, en el caso de la flota balear hay gran número de ellas que no llegan a las 4 TRB, lo que explicaría que siendo tan importantes en número, representen menos de la mitad en cuanto a tonelaje. Algo semejante ocurre en cuanto a la potencia pues la flota de menores con un 87 % del total de la flota, sólo representa un 46 % del total de la potencia de la flota balear.

La flota de artes menores está formada por empresas explotadas familiarmente, que

capturan especies muy apreciadas por el consumidor y que además constituyen unos centros de trabajo sin problemas laborales, que consumen un mínimo de energía puesto que en general sus caladeros están cercanos a los puertos base y que debido al alto precio que alcanzan las especies capturadas, en general les resulta rentable la explotación de este tipo de flota. Son embarcaciones que llevan un reducido número de tripulantes, 1 o 2 y que han ido modernizándose, unas veces por imperativo de la Administración Pesquera y otras por aumentar su potencial de pesca, así como para mecanizar las labores que tradicionalmente realizaban los hombres, con lo cual la población pesquera en este tipo de flota se ha reducido; mayor capacidad de desplazamiento en TRB es la de la isla de Mallorca y dentro de la misma la más importante es la del puerto de Palma y lo mismo ocurre en lo que se refiere a su potencia. Por el contrario las flotas de artes menores con menor capacidad de desplazamiento y de potencia son las de Ibiza y Formentera.

En cuanto a esloras, la flota de artes menores de la Colonia de Sant Jordi son las que presentan como media una eslora superior (7,61), mientras que las de Ibiza y Formentera tienen el menor.

El estudio de este tipo de flota es el que plantea más problemas, fundamentalmente por el grado de intrusismo que en este sector se da por parte de la flota deportiva, pues gran número de estas embarcaciones censadas como flota pesquera, no se dedican a esta actividad profesionalmente y por el contrario muchas de las deportivas desarrollan esa actividad con fines lucrativos.

Estos hechos, dificultan la realización de un análisis profundo, no sólo ante el de embarcaciones, sino fundamentalmente a nivel de volumen de capturas, pues para poder evaluar los stocks de peces, para precisar la rentabilidad de este tipo de pesquerías, se necesitarían un control preciso de la flota y de las capturas, y ello de momento es impracticable, porque gran número de estas embarcaciones se dedican a la actividad pesquera, tan sólo a tiempo parcial y como complemento muchas veces de otras actividades realizadas en tierra.

Un hecho que nos puede ayudar a entender esta característica es que cuando estudiamos la flota en función de su productividad, observamos que un 38,7 % de la flota mallorquina, obtiene un volumen anual de ventas inferior a 700.000 pesetas por embarcación; teniendo en cuenta que a esta cantidad hay que quitarle todos los gastos de producción, queda muy poco beneficio, incluso a veces ninguno para el armador, lo cual nos hace suponer que esta actividad no es la única que practica, puesto que no le propicia unos ingresos económicos suficientes.

La flota de artes menores suele faenar en determinadas épocas del año, sometida a la estacionalidad de algunas especies, vedas, estado del tiempo y de la mar, etc., e incluso en determinadas épocas suele quedar atracada en puerto. La flota con más marcada estacionalidad es la dedicada a la captura de la langosta y del jonquillo. Toda la problemática de rentabilidad de este tipo de flota se ha puesto a la luz, fundamentalmente a partir de la aplicación del nuevo sistema impositivo del IVA en 1986, de tal forma que algunas empresas pesqueras, han preferido pagar un impuesto sobre capturas no realizadas (Asociación de Armadores de Pesca), para no perder su licencia de pesca profesional, lo cual pone de manifiesto el enmascaramiento de algunas facetas en este tipo de flota.

La flota de artes menores en las Baleares siempre ha sido más abundante que los otros tipos de flota, pero en los años considerados (1940-1986) se ha producido una notable disminución, sobre todo en la década de los 60, que afectó a las embarcaciones de vela y remo así como se produce un aumento de las de motor. A finales de esta década (Massuti 1969), esta flota usaba como artes más frecuentes las de enmalle, sobre todo el trasmallo en sus distintas variedades así como aparejos de pesca, nansas, palangres y anzuelos que se habían incrementado considerablemente. Como consecuencia de este incremento ya se consideraba necesaria una estricta vigilancia de la utilización de esos artes, en la zona de menos de 50 metros de profundidad, por considerarla un verdadero criadero de peces (Bueno, 1969). Los datos globales para esa flota en 1980 eran (Ale-

many, 1980) de 703 embarcaciones con 2672 TRB y 17.026 CV. Para la misma fecha y según datos del Consell General Interinsular de les Illes Balears, esta flota estaba compuesta por 678 unidades, mientras que según la Federación Provincial de Cofradías de pescadores su número era de 930 embarcaciones.

La heterogeneidad de esos datos, que nos puede llevar a dudar de la veracidad de los mismos, nos pone también de manifiesto la inestabilidad de esta flota, pues al poseer unidades que tan sólo faenan durante algunas épocas del año, ello dificulta su control con todo lo negativo que ello acarrea si nos planteamos el realizar un estudio profundo.

En 1986 el número y las características de la flota de artes menores son las siguientes:

673 unidades.

TRB total 2034.

TRB medio 2,9.

CV total 23.523.

CV medio 37.

La flota de arrastre

La flota de arrastre en las Baleares está compuesta por 80 embarcaciones distribuidas entre los puertos de las Islas salvo los de la Colonia Sant Jordi, Pollença y Fornells, existiendo mayor concentración de la misma en el puerto de Palma. Contrariamente a lo que ocurre con la flota de artes menores, la de arrastre que sólo representa un 10% del total de la flota, posee más del 50% del total de la capacidad de desplazamiento y de potencia, siendo ello consecuencia, de la necesidad de llegar a caladeros más lejanos que la flota de menores para alcanzar las pesquerías de las especies que capturan.

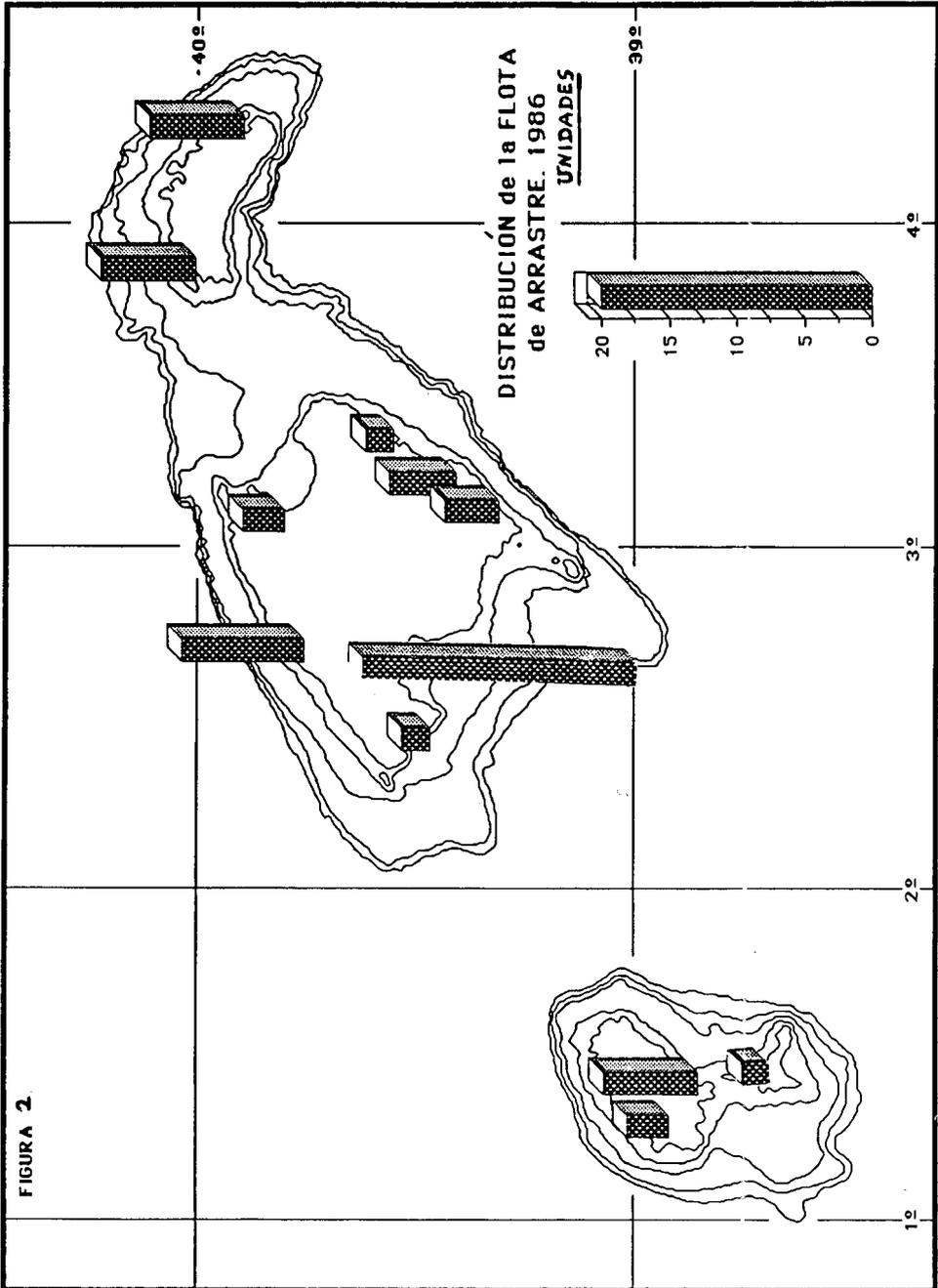
Dentro de la flota de arrastre hay que diferenciar: a, flota de arrastre de plataforma; b, flota de arrastre de talud o flota "gambera".

Esta flota (la "gambera") es la que se ve afectada por un continuo aumento de tonelaje y de potencia, sobre todo las embarcaciones dedicadas a la pesca de "gambas de profundidad", siendo este tipo de pesquería la que puede considerarse más rentable en las Baleares, no tanto en cuanto a la cantidad de las capturas sino fundamentalmente por el valor de las mismas.

La cuantificación de las unidades de pesca y sus características técnicas ha sido más fácil de realizar que en la flota de menores, puesto que no hay intrusismo por parte del sector de aficionados, pero en cambio han sufrido interferencias en algunas épocas, ya que flotas arrastreras procedentes de puertos mediterráneos peninsulares, han faenado tradicionalmente en nuestros caladeros.

Durante las épocas de veda total del "Plan Experimental de Pesca de Castellón 1961-1966", la afluencia de arrastreros procedentes del levante peninsular fue masiva. Si desde siempre los barcos de arrastre de otros sectores habían faenado habitualmente en los caladeros de las Islas, es a partir de este momento cuando esta flota aumentó considerablemente. En 1976 el esfuerzo que se desarrolló en Mallorca-Menorca, por parte de arrastreros procedentes de puertos peninsulares, a lo largo del año, se estimó en 3000 CV. Pero en algunos meses de ese mismo año y sólo en la zona sur y oeste de Mallorca se observaron hasta 14 barcos que totalizaban una potencia de 8000 CV. Los caladeros acusaron este sobreesfuerzo y el tiempo dirá de qué manera ha podido influir en la disminución de los recursos del mar.

En Ibiza, cuyos caladeros siguen siendo frecuentados por barcos procedentes de puertos peninsulares, la situación es algo peculiar, pues en ese puerto no hay flota local que explote los caladeros del talud y lo hace la flota procedente de la provincia de Alicante, parcialmente controlada, que actúa sobre los recursos de esos caladeros. Se estima que esta flota controlada consta de 15 unidades, pero es posible que llegue a 30, superando los 8000 CV de potencia de arrastre, mientras que la flota de Ibiza sólo posee 1600 CV de potencia de arrastre.



Para el período considerado 1940-1986, la dificultad con la que nos encontramos a nivel estadístico, es la carencia de información respecto al número de barcos de arrastre hasta 1960. Contrariamente se sabe el número de artes de arrastre, que sólo son indicativos del volumen de la flota, puesto que cada embarcación suele llevar varios artes de arrastre.

Un hecho a destacar es que en el período 1940-1960, existen en Ibiza artes de arrastre de altura, lo cual llama la atención ya que en Baleares es tradicional tan sólo la pesca de bajura. El número de esas artes es muy importante hasta 1954 reduciéndose posteriormente. La denominación de arte de arrastre de altura desaparece de las estadísticas a partir de 1960, englobando todo tipo de arrastre, como arrastre "remolcado", sin ni siquiera diferenciar la flota de arrastre de plataforma y la de arrastre de talud.

La flota de arrastre de talud se desarrolló a partir de 1948, que es cuando empiezan a incorporarse barcas de "bou" cada vez más grandes y más potentes a la pesquería de la gamba de talud. Hasta esa fecha, la mayoría de las embarcaciones de arrastre eran de poca potencia y no mucho porte (25-50 CV y 9-16 TRB), pero para 1959 el volumen de ésta había aumentado considerablemente y existían en Mallorca y Menorca 12 embarcaciones de este tipo, de entre 30 y 60 TRB y con una potencia de entre 110 y 150 CV.

En 1965 existían 47 embarcaciones de más de 20 TRB (Flota Pesquera 1965), dato a partir del cual ya se considera como flota industrial, y poseían un tonelaje total de 1716 TRB y una potencia total de 7754 CV, lo que representaba unos datos medios de 36,51 TRB y 164,98 CV por embarcación.

En 1969, existían ya 66 embarcaciones de arrastre con una capacidad de desplazamiento de 1766 TRB y una potencia total de 7190 CV, ocupando a 524 tripulantes. A partir de ese momento la flota de arrastre ha crecido considerablemente construyéndose nuevas embarcaciones por el ímpetu que supuso para sus propietarios el descubrimiento de nuevos fondos de pesca sobre el talud continental, ya que hasta ese momento la flota de arrastre trabajaba fundamentalmente sobre fondos de cigala y especies demersales, en la plataforma continental.

Diez años más tarde, en 1979 la flota de arrastre había ascendido a 85 unidades con 2746 TRB de capacidad de desplazamiento total y 18.777 CV de potencia, correspondiéndole unos datos medios de 220,8 CV y 32,3 TRB. En 1986 la flota de arrastre balear está constituida por 80 embarcaciones con una potencia media de 240,65 CV y 41,65 TRB medio. De estos últimos datos se desprende, que aunque el número de embarcaciones ha disminuido, el esfuerzo pesquero ha aumentado considerablemente y considerando que se dedican a la captura de especies con inminente peligro de sobreexplotación o incluso ya sobreexplotadas hay que pensar que urge una estricta regulación y la obligatoriedad de cumplirla por parte de los pescadores para este tipo de flota.

La flota de cerco

Esta flota está formada por las embarcaciones dedicadas a la captura de especies pelágicas, que presentan unas características diferenciales con respecto al resto de la flota a las que se las denomina comúnmente "traifias". Este tipo de flota se encontraba dispersa entre la mayoría de los puertos de las Islas, siendo siempre mayoritaria en el puerto de Palma y en Ibiza. Ese predominio en cuanto a puerto base de esta flota en Palma se hace patente sobre todo a partir de 1965 y hasta el momento actual en que se ha concentrado toda ella en este puerto. En cuanto al número de embarcaciones, fue bastante estable hasta 1958, se incrementó a partir de este momento y sobre todo a partir de 1965, aunque hay que decir que el aumento de la flota no ha sido compensado satisfactoriamente, por un mayor rendimiento de las pesquerías.

Parece ser que ese incremento, se debió a la introducción del *power-bloc*, que hizo más fáciles las tareas de pesca. En 1969 esta flota se había reducido a 12 embarcaciones

con 130,5 TRB de capacidad de desplazamiento y 469 CV de potencia total. En ese momento esta flota aparecía tremendamente envejecida, pues de las 12 embarcaciones 8 tenían más de 25 años. A pesar de la alternancia por períodos en cuanto a número de embarcaciones se ha dado un crecimiento constante de la capacidad de desplazamiento y de potencia. En 1980 (Alemany, 1980), la flota de cerco estaba formada por 10 embarcaciones con una capacidad de desplazamiento de 137 TRB y una potencia total de 1093 CV. En 1986 la flota de cerco toda ella concentrada en el puerto de Palma está formada por 16 embarcaciones con las siguientes características:

Total 137 TRB.
Potencia 1093 CV.
TRB medio 8,93.
CV medio 102.

Esos datos nos indican que el número de embarcaciones recientemente han aumentado y contrariamente a lo que ocurre sobre todo en la flota de arrastre, los datos medios han disminuido, lo que nos induce a pensar en que esta flota se ve afectada por una problemática grave, pues según la normativa vigente, la flota de cerco ha de estar constituida por embarcaciones con una capacidad de desplazamiento superior a 20 TRB. De toda la flota de cerco solo 2 barcos cumplen esa normativa, pudiendo el resto faenar en sus condiciones actuales sólo hasta el 31 de diciembre de 1988, plazo límite que fija la Administración, para poner en marcha la reconversión de esta flota y adaptarla a la normativa actual. Recientemente por el R.D. 1384/1988 del 18 de noviembre, tienen derecho a esta pesca, todos aquellos barcos que con independencia de su registro bruto tenga una eslora entre perpendiculares igual o superior a 9 metros... por lo que esta flota tiene que adaptarse a esa nueva normativa, cuyos resultados en su aplicación todavía no conocemos.

La flota marrajera

Es muy poco importante en las Baleares en cuanto al número de embarcaciones, pero la más representativa respecto a tecnología pesquera, ya que poseen técnicas avanzadas incorporadas para detectar los fondos, las superficies y el estado del tiempo, a través de los distintos radares, radio de 27 megahertzios, VSH y radio de banda lateral.

Esta flota pesca con palangre de superficie y se dedica sobre todo a capturar grandes pelágicos como atunes, marrajos y tintoreras.

En 1986, según el censo de la flota balear realizado por la Conselleria del A.P.A. existían 4 embarcaciones con las siguientes características:

<i>Puerto</i>	<i>TRB</i>	<i>CV</i>
P. Colom	23,8	166
Sóller	10,9	110
Alcudia	25	287
Palma	17,1	129

Esta flota tiende a disminuir, pues según el censo de la flota de palangre de superficie elaborado por la Subsecretaría General de Pesca Marítima en 1987, sólo existían en Baleares dos embarcaciones de este tipo con las siguientes características:

<i>Puerto</i>	<i>TRB</i>	<i>CV</i>	<i>Eslora</i>
Sóller	10,9	110	11,06
Andratx	11,5	128	12,5

Este descenso no tiene sentido cuando caladeros cercanos a las Islas se ven frecuentados por flota de este tipo de origen peninsular dedicados a la captura de grandes especies

pelágicas que poseen un valor comercial alto y que al ser el Mediterráneo un área de desove o de freza, hay que poner especial atención en su conservación, pero a pesar de ello no hay establecidos TAC para estas especies, posibilidad que tal vez debería ser considerada en un futuro próximo, así como el planteamiento de una potenciación de la flota balear para esos caladeros.

LA FLOTA Y SUS TRIPULANTES

El número de tripulantes medio por embarcación en Baleares, es muy reducido, predominando la flota que sólo lleva uno o dos. Este hecho es debido a la escasa dimensión de las unidades de pesca y al carácter marcadamente familiar de la empresa pesquera.

Observando la tabla 3, vemos que según el tipo de flota, la de artes menores es la que lleva menos tripulantes, consecuencia de las reducidas dimensiones de las embarcaciones que la componen, seguida de la de cerco, arrastre y marrajo.

En la misma tabla vemos que el puerto con menos tripulantes por embarcación es el de la Colonia de Sant Jordi ya que toda su flota es de artes menores, seguido por el de Ibiza, Fornells y Pollença, siendo en estos dos últimos su flota también exclusivamente de artes menores.

Ocupa el primer lugar en cuanto a mayor número medio de empleados por embarcación el puerto de Palma, pues es donde se concentra mayoritariamente las embarcaciones de arrastre y toda la flota de cerco que como hemos dicho poseen una media más alta de tripulantes por barco. Palma va seguida del puerto de Sóller en el cual es muy importante dentro del conjunto de la flota balear, la de arrastre concentrada en ese puerto.

De todo ello podemos deducir, que a medida que aumenta el tamaño de la embarcación también lo hace el número de tripulantes. Al mismo tiempo las dimensiones de la flota están relacionadas con el tipo de arte con que faena la misma y esta a su vez con el grado de tecnificación, siendo así que paralelamente al aumento del número de tripulantes por embarcación, aumenta también el grado de especialización en el trabajo.

En la flota de artes menores el pescador, que es a su vez el patrón y armador, desempeña todas y cada una de las funciones desde el propio proceso productivo hasta el administrativo, existiendo por parte de éstos en general un mayor conocimiento del medio marino y atmosférico que en otros tipos de pesca. En este sector es en el que la población activa suele proceder del mismo.

En la pesca de arrastre, cerco y marrajo al haber más tripulantes hay también una mayor división de funciones y por lo tanto una cierta especialización, diferenciando sobre todo lo que podríamos llamar "dirección de empresa", de la propia fase extractiva. Los tripulantes de esas flotas, a la vez que más especializados, suelen tener menos conocimientos de los que ha sido tradicionalmente el oficio de pescador y muchas veces proceden de otras actividades que nada tienen que ver con el mar.

CONCLUSIONES

Del estudio de la flota pesquera balear podemos concluir resaltando su situación crítica, reflejo de la que sufre el sector pesquero en general y que se manifiesta en los siguientes aspectos:

-- Reducción constante del número de unidades de pesca lo que demuestra la escasa rentabilidad de la empresa pesquera teniendo en cuenta que cada embarcación constituye una empresa en sí misma. Así en 1940 había 1697 embarcaciones, mientras que en la actualidad está compuesta por 723.

-- Estas embarcaciones son de reducidas dimensiones (el 81% de la flota posee esloras inferiores a 9 metros), por lo que se enfrentan a graves problemas de financiación en cuan-

to a la renovación de las mismas. La flota de estas dimensiones sólo recibe escasas ayudas de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, quedando marginada de la política financiera de la Administración Central y de la C.E.E.

Respecto a la distribución de la flota por tipos de pesca hemos de destacar la importancia numérica de la flota de artes menores, con un 87% del total aunque sólo represente un 54% de la potencia y un 47% de la capacidad de desplazamientos totales. La flota de arrastre compuesta por 80 embarcaciones (9%) posee menos del 50% de potencia y de la capacidad de desplazamiento, dedicándose a la explotación de especies que están en el límite de la situación de "sobrepesca". La flota de cerco dedicada a la captura de especies pelágicas está formada por 16 embarcaciones de las que 2 cumplen la normativa vigente para poder faenar, siendo por lo tanto la que posee una problemática más grave de la renovación. Por otra parte la flota marrajera sólo posee 4 embarcaciones.

En cuanto a las características técnicas de la flota pesquera balear, concluimos con la afirmación de que en general está poco desarrollada técnicamente, que su capacidad de desplazamiento es reducida y que por el contrario ha crecido mucho su potencia. El total de la TRB de la flota pesquera balear es de 5505,81 con una media de 7,62 TRB por embarcación. Este dato toma especial relevancia si tenemos en cuenta que la flota balear representa un 6% del total de la flota pesquera nacional. Esta poca representación a nivel nacional se justifica por el predominio en las Baleares de la flota artesanal, con un promedio para la misma de 3,5 TRB. En la flota de arrastre el promedio es de 38,98 TRB y en la de cerco 9,52 TRB.

Respecto a la potencia se da un gran aumento de la misma, sobre todo en el período 1965-74, al igual que a escala nacional. Desde entonces, el incremento de la potencia de la flota pesquera balear ha sido superior al nacional debido sobre todo al desarrollo de la flota de arrastre del talud, llegando en la actualidad a un total de 42.258 CV siendo la media muy diferente en un tipo de flota a otra. Así para arrastre es de 232 CV, para la de cerco 125 CV y para la de menores 37,6% CV.

La antigüedad es otra de las características, sobre todo en la flota de artes menores, debido a que tradicionalmente han sido las empresas con menor capitalización y porque a medida que se han ido descubriendo nuevos fondos de pesca, de ellos han hecho lugar de trabajo sobre todo la flota de arrastre de talud o "flota gambera", que es a su vez la mejor equipada tecnológicamente resultando que en la actualidad más del 50% de la flota tiene más de 20 años.

Respecto al número de tripulantes vemos que es reducido tanto en su valor absoluto como en la relación tripulantes/barco, predominando las barcas que llevan 1 ó 2 embarcados, debido a la escasa dimensión de las unidades pesqueras de carácter marcadamente familiar de la empresa pesquera, sobre todo en lo referente a la flota de artes menores, la flota de arrastre lleva entre 6 y 10 tripulantes por embarcación.

Finalmente en cuanto a la distribución de la flota por los distintos puertos de las islas, destacamos la importancia del puerto de Palma con el 14,2% de la flota balear manteniendo el 1.^{er} puesto en barcas, en potencias y en capacidad de desplazamiento, dado que es el puerto donde se concentra toda la flota de cerco y gran número de la de arrastre que son las de mayor desarrollo técnico.

Como resultado de todo ello, sobre todo del desmesurado crecimiento de la potencia que ha llevado a algunas especies a la situación de sobrepesca, se considera absolutamente necesaria la adecuación de la capacidad de pesca a las reservas que el medio natural realmente ofrece, para poder seguir la actividad pesquera en su nivel actual.

CUADROS ESTADÍSTICOS

TABLA 1: CARACTERÍSTICAS MEDIAS DE LA FLOTA DE ARTES MENORES DE MENORCA, IBIZA Y FORMENTERA. 1986.

<i>Puerto</i>	<i>TRB</i>	<i>TRB med.</i>	<i>CV</i>	<i>CV med.</i>
Maó	128,5	2,34	1797	32
Ciudadella	113,8	4,22	1451	54
Fornells	77,7	2,88	1003	39
Eivissa	154,6	2,31	1409	24
S. Antoni	125,7	2,06	1343	24
Formentera	116,2	2,15	886	16
<i>Total</i>	383,72	2,34	3304,8	26,36

Fuente: Elaboración propia. *Censo flota balear de la Conselleria de Agricultura y Pesca del Govern Balear*, 1986.

TABLA 2: CARACTERÍSTICAS MEDIAS DE LA FLOTA DE ARTES MENORES DE MALLORCA, 1986.

<i>Puerto</i>	<i>TRB</i>	<i>TRB med.</i>	<i>CV</i>	<i>CV med.</i>
Palma	343,2	4,7	2651	36
Cala Ratjada	157,5	3,58	1701	40
Andratx	63,70	3,35	725	38
Sóller	46,9	2,93	539	34
Pollença	51,2	3,2	371	23
Portocristo	100,7	3,05	1040	32
Portocolom	125	3,57	1149	34
Santany	69,8	3,03	599	25
C. S. Jordi	271,9	3,58	2836	37
Alcudia	132,3	4,41	1076	37
<i>Total</i>	1362,2	3,75	12.686	34,75

Fuente: Elaboración propia. *Censo flota balear de la Conselleria de Agricultura y Pesca del Govern Balear*, 1986.

TABLA 3: FLOTA Y ARTES SEGÚN TRIPULANTES Y PUERTOS

<i>Puerto</i>	<i>Trip.</i>	<i>Núm. flota</i>	<i>Trip. med</i>	<i>Menores</i>	<i>Arrastre</i>
Palma	351	110	3,19	1,7	3,8
Portocolom	72	40	1,8	1,2	5,3
Portocristo	74	36	2,05	1,91	5
Andratx	57	29	1,9	1,8	6
Santany	74	29	2,55	1,91	5,6
C. S. Jordi	100	78	1,2	1,2	—
Pollença	26	16	1,6	1,6	—
Cala Ratjada	132	54	2,44	1,45	6,8
Alcudia	75	33	2,27	1,75	6
Sóller	91	26	3,13	2,56	5,5
Ciutadella	88	54	2,6	1,74	5,86
Maó	137	61	2,25	1,88	7,4
Fornells	47	20	1,59	1,59	—
Eivissa	115	78	1,25	1,18	4,28
Formentera	90	56	1,65	1,48	5
S. Antoni	114	65	1,6	1,28	4,43

Fuente: Elaboración propia. *Servicio de Inscripción Empresas. ISM. 1986.*

TABLA 4: RESUMEN MODALIDADES DE PESCA EN BALEARES 1986

<i>Tipo flota</i>	<i>% flota</i>	<i>Número embarcaciones</i>
Artes menores	87,06	673
Arrastre	10,35	80
Cerco	2,06	16
Marrajo	0,52	4
<i>Total</i>	100	773

Fuente: *Dirección Provincial del M.A.P.A. de Baleares.*

TABLA 5: RESUMEN % DE TRB Y CV POR MODALIDADES DE PESCA

<i>Tipo flota</i>	<i>% TRB total</i>	<i>% CV total</i>
Artes menores	48,1	46
Arrastre	49,4	50,8
Cerco	2,9	3,2
Marrajo	—	—
<i>Total</i>	100	100

Fuente: Elaboración propia, a partir de datos del censo de la flota balear de la *Conselleria d'Agricultura i Pesca.*

Bibliografía

Publicaciones estadísticas:

- Anuario de Pesca Marítima (1973-1978)*. Subsecretaría de Pesca y Marina Mercantil. Ministerio de Comercio.
- Anuario de Pesca Marítima (1979-1985)*. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- Comité Técnico de Pesca del Mediterráneo (1970-80)*. Flota de arrastre y cerco.
- Estadística de Pesca (1940-49)*. Dirección General de Pesca Marítima. Ministerio de Industria y Comercio.
- Estadística de Pesca (1950-65)*. Subsecretaría de Pesca y Marina Mercantil. Ministerio de Comercio.
- Flota Pesquera (1966-1972)*. Subsecretaría de Pesca y Marina Mercantil. Ministerio de Comercio.

Otras publicaciones:

- ALEMANY, B. (1983): *La flota pesquera balear*. Palma.
- BANCO BILBAO (1974): *Panorama económico de las Baleares*. Bilbao.
- BANCO CENTRAL (1973): *Evolución económica de las Baleares*. B.C. y B.I.C., Barcelona.
- CONSELLERIA D'AGRICULTURA I PESCA (1988): *El Libro Azul de la Pesca Balear*, CAIB, Palma.
- GONZÁLEZ LAXE, F. (1984): *Política actual de la Ordenación Pesquera*. Madrid.
- GONZÁLEZ LAXE, F. (1984): "Análisis y resultados de la Política de la Ordenación Pesquera, in *Situación Económica*. Bco. Bilbao, Bilbao. n.º 4, pp. 18-27.
- GONZÁLEZ LAXE, F. (1985): "Cuestiones básicas sobre ordenación pesquera", in M.A.P.A. - S.G.T., Madrid.
- MARTORELL, J.M. (1984): *La pesquería de artes menores de las Baleares. II*, C.A.P., Palma.
- MASSUTTI, M. y OLIVER, M. (1965): "Plan para las pesquerías de arrastre en las Baleares", in P.T.J. Est. Pesca, Madrid, n.º 4, pp. 317.
- MASSUTTI, M. (1975): "Evolución de la pesca. Baleares, 1970-1974", in P.T.J. Est. Pesca, Madrid, n.º 11.
- MASSUTTI, M. (1980): *Explotación de la zona pesquera del litoral de Baleares*, C.G.I. Palma.
- OLIVER, M. y DAROCA, P.: "Análisis de la flota de talud-región Balear", in I.E.O., Madrid.
- VIDAL, M. (1988): "Plan Quinquenal de inversiones pesqueras", in *Mar-I.S.M.*, Madrid, n.º 258, pp.12.
- VIDAL, M. (1986): "Ayudas para la Flota de Bajura", in *Mar I.S.M.*, Madrid, n.º 241, pp. 25.

Resum: La flota de pesca de les illes Balears

L'objecte d'aquest estudi és donar a conèixer les característiques de la pesca a les illes Balears a través de l'estudi de la seva flota i de la seva evolució, així com del que ha significat aquesta activitat econòmica tan tradicional en els ports de l'arxipèlag balear i que actualment es troba en una situació de crisi.

L'estudi consta de dues parts: en la primera s'expliquen l'evolució de la flota, les seves característiques tècniques, les arts de pesca, la distribució de la flota pels ports de les illes Balears i el valor de les seves captures; i una segona que consisteix en unes taules i uns mapes temàtics que reflecteixen quantitativament i gràfica algunes característiques significatives de l'estudi de la flota pesquera balear. A les conclusions es posa de relleu la importància que té la flota en l'activitat pesquera i com a element configurant de la seva actual situació de crisi.

Résumé: La flotte de pêche aux îles Baléares

La présente étude a l'objet de faire connaître les caractéristiques de pêche aux Iles Baléares à travers l'étude de leur flotte et de son évolution ainsi que de faire savoir ce que cette activité économique, tellement traditionnelle aux ports de l'archipel baléaire et actuellement en crise, a significé pour ces îles.

L'étude se compose de deux parties: La première nous montre l'évolution de la flotte, ses caractéristiques techniques, les arts de la pêche, la distribution de la flotte dans les différents ports des îles Baléares et la valeur de ses prises. La seconde nous présente des tables et des cartes thématiques les plus significatives de l'étude de la flotte de pêche aux Baléares. Aux conclusions on met en relief l'importance de la flotte pour l'activité de pêche et comme élément configurant de son actuelle situation de crise.

Abstract: The fishing fleet in the Balearic Island

The aim of this survey is to inform about the characteristics of fishing in the Balearic Islands through the study of its fleet and its evolution, as well as the importance of this economics activity, which is so traditional in the ports of the Balearic Archipelago and which at present is in a situation of crisis.

The survey consists of two parts: a first in which the evolution of the fleet, its technical characteristics, the fishing tackle, the distribution of the fleet in the ports of the Balearic islands, and the value of its capture are explained, and a second one which consists of some tables and thematic maps, which reveal the most important characteristics of the survey of the Balearic Fishing Fleet in a quantitative and graphic way. In the conclusions the importance of the fleet is emphasized in its fishing activity and as a decisive element of its present situation of crisis.