

vas piscícolas, y también las posibilidades de hallar oro negro, dentro del margen que se reservan espacio adyacente a sus costas. Nos parece razonable que se trata de preservar la fauna marina de la posible destrucción, pero se trata de problemas distintos. La conservación de los recursos y su normal aprovechamiento siempre fueron compatibles.

En lo que se refiere al banco sahariano-canario, para bien o para mal, una nutrida flota dedica su quehacer pesquero exclusivamente a la captura del pulpo, choco y calamar. Entre buques nacionales y extranjeros, dedicados a tales menesteres, no es ninguna exageración afirmar que pasan de docientas las unidades que cotidianamente recorren los fondos en persecución de aquellos cefalópodos. Parece que el año 72, ha sido inferior en capturas al precedente.

Sabemos que es necesario, imprescindible pescar. Pero no ignoramos que también debemos tratar de compaginar, el volumen de extracción de especies, con su conservación. Se suele escribir mucho sobre la modernización de la flota, y la intensificación de las capturas. Nos parece muy bien. Mas en muchos de esos escritos, echamos de menos la voz que abogue por un mallaje adecuado en las redes, por el cumplimiento de una reglamentación de ámbito internacional que trate en bien de todos de preservar del aniquilamiento a la fauna marina. Esta es la cuestión.

Desde que tenemos uso de razón, no hemos dejado de oír que «la mar es hembra» y por lo tanto, que no deja de procrear constante y masivamente... Un tópico que solo tiene el valor de una frase. Si a cualquier hembra de la especie que sea, se le destruyen los elementos básicos que le permiten procrear, su esterilidad sería ineludible, por muy hembra que fuese. Pero el remedio está en emplear artes selectivas, que liberen los inmaturos, no en dejar de pescar.

Las Palmas, febrero, 1973.

## FAROE DE 12 A 16 MILLAS

Cuando trabajaban a una distancia de 13 millas de las Islas Faroe, dos «trawlers» con base en Aberdeen (Escocia), denominados **Jasmin** y **Scottish Princess**, el último fin de semana de febrero, fueron conminados por una embarcación de vigilancia de Dinamarca, para abandonar el lugar donde se hallaban.

De este modo se enteraron los ingleses de que Dinamarca había acordado ampliar unilateralmente las aguas jurisdiccionales que rodean a las Islas Faroe de 12 a 16 millas. La medida perjudica directamente a la flota escocesa, que suele operar en aquellas aguas desde febrero a abril todos los años.

La medida está originando protestas y gestiones de la Federación Escocesa de Trawlers.

# El tipo más rentable de atunero

**N**UESTROS lectores vienen siendo con frecuencia informados del crecimiento de las flotas atuneras. Tanto España como Francia, especialmente, vienen incrementando sus efectivos de buques de tal especialidad, aceleradamente.

Por lo que a España se refiere, la racha de los grandes atuneros viene localizada en el Cantábrico, con vistas principalmente al atún tropical. Galicia, con tanta tradición en la captura de túnidos, vuelve a quedarse atrás.

En cuanto a Francia, la nueva tendencia es más general, si bien en el puerto bretón de Concarneau adquiere la mayor concentración la nueva ola. Con decir que en el país vecino, la modernización de la flota atunera para mares tropicales se propone como objetivo llegar en 1975 a un volumen de capturas de 70.000 toneladas anuales, no será preciso aducir más cifras para poner de relieve la importancia de la evolución que se está operando, en este atractivo subsector de las pesquerías atlánticas.

\*\*\*

**C**OMO siempre ocurre en estos casos no siempre se acierta con el tipo de buque más rentable. Especialmente en Europa, donde la pesca del atún a larga distancia es una industria relativamente reciente. Mucha mayor experiencia de este tipo de industria reúnen los Estados Unidos, desde que los históricos «tuna clippers» emprendieron desde los puertos californianos la ruta del Ecuador, a base principalmente de buques de madera mandados por patrones nativos de las Islas Azores.

Con estos antecedentes los norteamericanos vienen preocupándose por seleccionar el tipo de buque atunero que debe ser preferido a los demás. No tiene nada de extraño que los armadores californianos y los ingenieros navales implicados en la creación de nuevas unidades atuneras, a lo largo de 1972 hayan llegado a ciertas conclusiones sobre el prototipo de atunero más recomendable.

De los estudios realizados como primera conclusión, parece que han ob-

tenido la de que no es económico aumentar ilimitadamente, como se venía haciendo, la dimensión de las unidades atuneras modernas. Según su criterio, es preferible elegir modelos menos desmesurados y más maniobrables, que se ajusten mejor a las necesidades y respondan a la mayor economicidad del esfuerzo.

¿Cuál es este modelo

\*\*\*

**E**L buque atunero que parece imponerse en estos momentos como de mayor eficiencia, a juzgar por la tendencia internacional del momento, es un modelo que tenga una eslora total de 62 a 65 metros, con una capacidad de bodega de unos 1.000 metros cúbicos. O sea, con espacio para almacenar de 700 a 800 tons. de atún.

No se aconseja, sin embargo, recortar la potencia de propulsión del buque. Por el contrario, se le concede cada vez mayor preferencia a la velocidad de crucero que pueda desarrollar, dada la gran movilidad de que debe estar dotado y las distancias elevadas que está llamado a recorrer.

Debe existir, naturalmente, un equilibrio entre la eslora y las formas del navio. Pero también la capacidad de almacenar carburante y la de apilar pescado en bodega se justifican recíprocamente. Una debe responder a la otra.

El buque debe volver a puerto con la bodega repleta, pero este objetivo no puede alcanzarse por sistema a expensas de prolongar la permanencia en la mar. La necesidad de dar descanso a las tripulaciones impone un freno, incluso para aumentar ilimitadamente la dimensión de los navios atuneros de larga distancia.

Al llegar a estas conclusiones no se ha pensado en la posibilidad de recambiar tripulaciones durante la campaña, sin duda por constituir un remedio que deteriora fuertemente el índice de rentabilidad esperado de la explotación intensiva del buque.