

RECURSOS PESQUEROS DE ASTURIAS

**BARCOS QUE
SUPERAN LAS 10 TRB**



CONSEJO REGIONAL DE ASTURIAS
Consejería de Comercio Turismo y Pesca

Promueve y edita
CONSEJO REGIONAL DE ASTURIAS
Consejería de Comercio, Turismo y Pesca

Es un estudio del Servicio de Investigación de la
Consejería de Comercio, Turismo y Pesca del
Consejo Regional de Asturias

Director

Jesús Angel Ortea Rato

Equipo técnico

Alberto Vizcaíno Fernández
José Francisco Carrasco Fidalgo

Equipo auxiliar

Jorge Alcázar Alvarez

Equipo colaborador

Germán Flor Rodríguez
Eva María Llera González

N.º 1

**RECURSOS PESQUEROS
DE ASTURIAS**

**BARCOS QUE SUPERAN
LAS 10 T. R. B.**

Este informe ha sido realizado por

J. Ortea
A. Vizcaíno
J. Carrasco
J. Alcázar

Con la colaboración en la descriptiva
de puertos de:

G. Flor

Maqueta: E. Llera
Portada: J. Ortea

Los autores expresan desde aquí su agradecimiento a todos los pescadores, secretarios
y patrones mayores que han facilitado los datos que aquí se incluyen.

Depósito legal: O-2.758/1980

IMPRENTA LOVE, Alarcón, 27 - Gijón

INDICE

	<u>Página</u>
INTRODUCCION.....	I
PROLOGO.....	III
DISTRITO DE LUARCA.....	1
Puerto de Luarca.....	1
Puerto de Tapia de Casariego.....	9
Puerto de Vega.....	15
Puerto de Ortiguera.....	23
Puerto de Figueras.....	27
Puerto de Viavélez.....	35
DISTRITO DE SAN ESTEBAN DE PRAVIA.....	41
Puerto de San Juan de la Arena.....	41
Puerto de Cudillero.....	43
Puerto de Oviñana.....	53
DISTRITO DE AVILES.....	55
Puerto de Avilés.....	55
DISTRITO DE LUANCO.....	67
Puerto de Luanco.....	67
Puerto de Candás.....	75
Puerto de Bañugues.....	77
DISTRITO DE GIJON.....	79
Puerto de Gijón.....	79
DISTRITO DE LASTRES.....	91
Puerto de Lastres.....	91
Puerto de Tazones.....	99
DISTRITO DE RIBADESELLA.....	101
Puerto de Ribadesella.....	101
DISTRITO DE LLANES.....	109
Puertos de Llanes-Bustio.....	109
RESUMEN GENERAL.....	117
GLOSARIO.....	121

INTRODUCCION

Una de las frases que más hemos oído en los últimos tiempos es la siguiente: HAY QUE ORDENAR EL SECTOR PESQUERO.

La hemos oído en boca de ministros y ex-ministros, de subsecretarios y oceanógrafos, de patrones y marineros; la hemos visto recogida por periódicos y revistas, por radio y televisión, y hasta en las hojas parroquiales.

Pero, ¿quién le pone el cascabel al pez?

Es cierto que a nuestro sector pesquero le han llovido juntos todos los problemas: subida de los crudos, ampliación de aguas jurisdiccionales, picaresca de países subdesarrollados y de otros que no lo son, agotamiento de los caladeros nacionales, etc.

También es cierto que nuestros máximos representantes políticos y científicos no escatiman esfuerzos para intentar solucionarlos, y que parecen una orden mendicante ictiológica, llamando a uno y otro despacho, en este y en aquel país, en su afán de remendar, una y otra vez, nuestra frágil red; con tan mala fortuna que antes de reparar y reforzar una parte de la malla, ya se ha roto por otro sitio.

No vamos a analizar aquí las causas que nos han llevado a ello. Creemos que del pasado debemos de sacar enseñanzas y que los lamentos no sirven para pescar más y mejor.

Hay que ordenar el sector pesquero; de acuerdo. ¿Cómo lo hacemos?

Nuestro país se encuentra en una etapa trascendental de su historia. Ha llegado el momento en el que debe afrontar una estructuración autonómica y delimitar las cuestiones de ámbito nacional y las que son competencia de sus nacionalidades.

Es obvio que la complejidad del sector pesquero debe estar gobernada por una política nacional, y los mismos peces nos lo sugieren: cuando llega la costera del bonito, los atunes son hoy gallegos; pero mañana asturianos, y pasado mañana vascos. Saquemos una enseñanza de su comportamiento.

No queremos decir con esto que las comunidades autónomas deban ser meros comparsas en un tema tan complejo como el de la pesca: al contrario, pueden jugar un papel muy importante colaborando con la Administración Central en el correcto desarrollo de la política pesquera nacional en su área geográfica y deben de cuantificar sus recursos pesqueros y ejercer un correcto control de los mismos facilitando la información necesaria para ello.

Así pues, y como paso previo a una política nacional, aparece una necesidad básica: el conocimiento de los recursos pesqueros de cada comunidad periférica.

A esta conclusión hemos llegado tras un razonamiento familiar: "Cuando uno quiere ordenar su casa, lo primero que hace es conocer el tamaño de las habitaciones y lo que tiene en cada una", y con ese firme propósito hemos iniciado nuestra andadura pesquera desde la Consejería de Comercio, Turismo y Pesca del Consejo Regional de Asturias.

El camino hasta ahora ha sido difícil. Irónicamente, Asturias es de las pocas regiones españolas que paga un impuesto de investigación marina. Lo ha pagado desde el año 1954, gravando sobre cada Kg. de algas que era extraído en nuestro litoral; pero nunca se ha visto favorecida por el desarrollo de las actividades para las que fue creado. Irónicamente, también, Asturias produce anualmente "3.600 Kgs. de biólogos" condenados al paro, por no disponer de centros que puedan absorber, al menos, a esa fracción cuya vocación es la investigación pesquera.

Partimos, pues, de cero, y con más ilusión que medios, nos planteamos un ambicioso proyecto denominado LOS RECURSOS PESQUEROS DE ASTURIAS, desdoblado en dos vertientes LOS RECURSOS MATERIALES: barcos, artes, puertos, etc. y LOS RECURSOS NATURALES: merluza, besugo, rape, centollo, etc.

Dentro de estas dos líneas de actuación, y por lógicos condicionamientos humanos y materiales, hemos tenido que establecer para el año 1980 unos temas prioritarios de estudio: los barcos que superan las 10 T.R.B., dentro de los primeros, y la biología y dinámica de las poblaciones de merluza de nuestro litoral, en los segundos.

El primero de ellos, que aquí presentamos, fue seleccionado por realizar estos barcos el 60% de las capturas de pescado que son desembarcadas en nuestras lonjas, y por ser también los de ordenación pesquera más conflictiva en los últimos años. En nuestras conversaciones con los pescadores hemos observado que cada uno, suele estar descontento con las artes que utilizan los demás, y en general, todos se quejan del arrastre. Pero también argumentan los graves perjuicios sociales que se ocasionarían con cualquier limitación sobre el arrastre por el número de personas que dependen de cada barco para subsistir. Con este informe ya conocemos ese número, y podemos cuantificar el problema; conocemos también el de un volantero o un palangrero. Sabemos la edad de sus marineros, lo que gastan de gas-oil y de carnada, lo que invierten en artes y lo que ganan. Sabemos también qué caladeros frecuentan, y quién tendrá derecho a protestar cuando una plataforma petrolífera se instale en sus caladeros o alguna empresa vierta en ellos sus residuos inertes.

A partir de este informe, podemos llegar ya a conclusiones importantes acerca de la rentabilidad de uno u otro arte, o de los caladeros que están sobre pescados; pero nos hemos limitado sólo a informar, porque entendemos que tanto las conclusiones como las normas que a partir de ellas se elaboren, deben de ser redactadas por todos, pescadores e investigadores, comunidades autónomas y Administración Central, dentro de la política pesquera nacional adaptada a las comunidades periféricas.

Este es, pues, nuestro primer informe; con él hemos dado el primer paso en nuestro afán de conocer y potenciar los RECURSOS PESQUEROS DE ASTURIAS. Esa es nuestra meta, y nuestro deseo.

AMEN

Jesús Angel Ortea Rato

PROLOGO

Desde que el hombre existe en la tierra ha sido pescador. Y es lógico que así sucediera. Siendo el agua consustancial para la vida humana, el hombre prehistórico sintió preferencias marcadísimas por las orillas de los ríos donde la Naturaleza le brindaba las mayores facilidades para su desenvolvimiento material.

Y desde el instante en que se atreve a adentrarse en la mar, ésta constituye para él una fuente de inagotables riquezas. Ni un solo momento desde entonces han dejado de progresar los aprovechamientos de la riqueza del mar a través de las sucesivas civilizaciones. Especialmente, durante la era romana creció la afición al consumo de pescado lo que permitió que nuestro país se colocase en cabeza entre los países pesqueros de aquellos tiempos.

La caída de Roma no trajo por consecuencia el derrumbamiento de las industrias pesqueras. Por el contrario, los normandos en los mares del Norte empezaron a practicar de manera metodizada las pescas de altura y el bacalao y el arenque eran durante todo el siglo IX, especies de consumo corriente en todo el Norte de Europa.

De esta época medieval data también la competencia entre dos pueblos que se disputan la primacía de la pesca de la ballena: normandos y españoles. Los balleneros cántabros —vascos y asturianos, principalmente— gozaron en todo el medievo de ser los más hábiles y audaces de Europa. Además, los dos documentos fidedignos más antiguos que hay sobre la pesca de la ballena son españoles. Asturiano uno —el más antiguo— de 1232, y vasco otro, de 1237.

En los siglos XIV y XV y XVI son numerosos en el Norte y Noroeste de España los Gremios de navegantes y mareantes. Puede decirse que todos los puertos de importancia de esta zona del litoral tuvieron su correspondiente Cofradía. Y cada Cofradía tuvo sus Ordenanzas. El Gremio de Nuestra Señora del Rosario, de Luarca, por ejemplo, data del siglo XIV.

Descubiertos los bancos pesqueros de Terranova, nuestra importante flota pesquera lleva a cabo una intensa y continua explotación de los bancos pesqueros de altura, figurando desde entonces las pesquerías españolas entre las primeras del mundo.

Estas intensas y continuas explotaciones de los bancos pesqueros, unida a los progresos en las embarcaciones, en las técnicas de pesca, llegando, incluso, a los sistemas de detección de bancos, han conducido a una situación en que la búsqueda de un equilibrio entre la capacidad extractiva de las flotas y la capacidad de reproducción de las poblaciones marinas ocupa la atención preferente de las naciones ribereñas.

Ya el Rey Sabio, Alfonso X, estipulaba en su ley de las Partidas que: "... todo home se puede aprovechar de la mar de su ribera pescando e navegando et faciendo hi todas las cosas que entendiere que a su pro serán..." Y en pro de la pesca los Estados han comenzado delimitando sus plataformas litorales para, después, someter a contingencia las capturas de peces que se extraerán de sus aguas. O, dicho de otra forma, a ordenar la extracción de sus recursos pesqueros.

Y en estas estamos. Es necesario afrontar el problema de la ordenación de los recursos pesqueros y a la región asturiana a través de su Institución autonómica, le corresponde asumir la previsión contenida en nuestro texto constitucional, de participar en la ordenación del sector pesquero regional.

Nuestra región no puede volver la cara al reto de ser, una vez más, pionera en materia de pesca. Consciente de ello; consciente, asimismo, de que dicha ordenación requiere previamente el conocimiento exacto de los recursos que van a quedar sujetos a ella, el Consejo Regional de Asturias ha querido comenzar por el principio. Sin ruidos ni alharacas, con modestia y, sobre todo, con rigor y seriedad. Por eso, los primeros pasos se han dado poniendo en marcha trabajos que permitan obtener datos fiables de la flota pesquera, de sus capturas y de su distribución por los caladeros de nuestra costa asturiana. Asimismo, iniciando los correspondientes trabajos encaminados al conocimiento de las especies de nuestro litoral, dando preferencia, por razones obvias, al estudio biológico de la merluza, la especie de mayor importancia desde el punto de vista económico.

El primero de estos trabajos es el que hoy tenemos el honor de prologar. Y, porque es justo, es obligado resaltar que ha sido posible gracias a la gran preparación, a la extraordinaria vocación y a la abnegación del grupo de investigadores universitarios que lo han desarrollado. Sin estas virtudes, habida cuenta de los escasísimos recursos materiales con que han contado, la tarea hubiera sido vana. Un problema asturiano, resuelto en Asturias por asturianos. He aquí porqué, cuando el sentimiento autonómico conjuga responsabilidades y vocaciones en la búsqueda de soluciones a los problemas regionales, es capaz de hacer fructificar la eficacia.

Despierta especial significación por su originalidad, dado que este tipo de trabajos no tienen precedentes a nivel nacional, la parte del estudio relativa a la distribución de la pesca entre los diferentes caladeros. Las estadísticas usuales hacen referencia, hasta la fecha, a la pesca desembarcada. Fácilmente se puede comprender que ello ofrece poca significación de cara a la realización de un mapa de los recursos pesqueros al desconocer su procedencia real y exacta. Por ello, en este estudio se ha dado un paso decisivo para orientar las futuras estadísticas sobre capturas hacia lo que realmente tiene auténtica significación en orden al conocimiento de nuestros recursos pesqueros.

En todo caso, los lectores y estudiosos deben tener muy presente al examinar este trabajo las limitaciones de todo tipo en que han tenido que desenvolverse sus autores. Con él se abre un camino. Y, como todos los caminos, hay que comenzar desbrozando espinos. Ojalá en Asturias no falten vocaciones para ejercer estas ingratas tareas. Será nuestra mejor garantía de futuro.

Oviedo, septiembre de 1980

Alfredo Prieto Valiente

Francisco Alvarez-Cascos Fernández

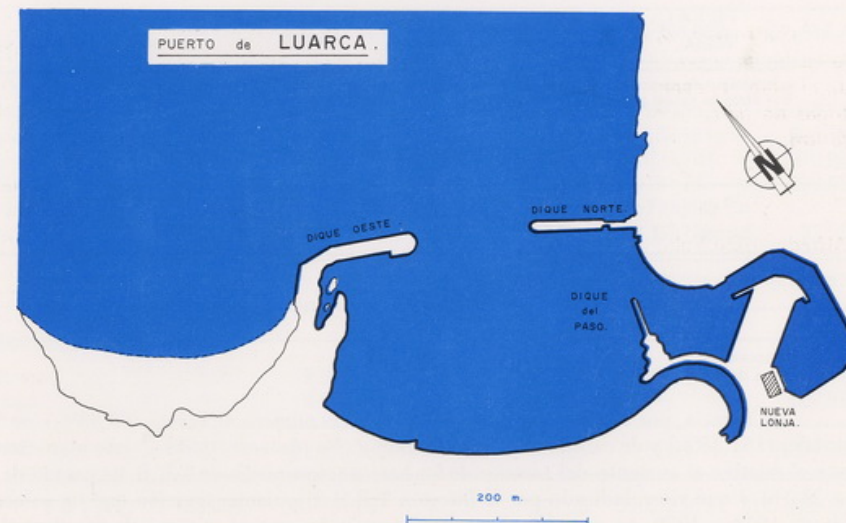
DISTRITO DE LUARCA

EL DISTRITO DE LUARCA abarca los 81 Kms. que van desde la Punta de Ballota (al E.) hasta la Ría del Eo (al W.) siendo, por tanto, el más extenso de los distritos pesqueros asturianos.

Comprende los puertos de: Luarca, Puerto de Vega, Ortiguera, Viavélez, Tapia y Figueras.

PUERTO DE LUARCA

Descriptiva.— El puerto de Luarca es el que da el nombre al distrito y, al mismo tiempo, el más importante de éste. Está situado en una ensenada, conectada con la desembocadura del río Negro, muy modificada, por lo que la salida del río tiene lugar en posición occidental y es independiente de la rada de abrigo que está en situación oriental. El puerto luarqués tiene un acceso desde el mar sin problemas. El calado de los muelles es escaso por lo que 400 de sus 600 metros de amarre son inservibles por falta de dragado.



FLOTA

Los datos de los 22 barcos de más de 10 T. R. B. que hay en el puerto de Luarca son los siguientes:

NOMBRE	FOLIO	T.R.B.	Hp.	Año constr.	n. ^o trip.	Media de edad	a	b
ASTARLOA.....	GI/8/2.586	24	128	1971	8	28,25	21	546,87
BRISAS DEL RIO NEGRO.....	GI/8/1.129	18,50	128	1965	6	33	17	312,50
CAMINO DEL MAR.....	GI/8/1.229	25,43	128	1972	5	33,4	14	390,62
CARMEN ESTELA.....	FE/1/1.847	33	230	1978	7	29,5	17	217,39
DIVINO S. ANTONIO.....	GI/8/1.197	19,20	128	1971	6	39,8	14	312,50
ESMERALDA.....	GI/5/1.946	11	103	1965	5	39,8	20	582,52
HNOS. GAYOL.....	GI/8/ 951	30,29	128	1953	7	43	18	312,50
HERMOSA BAHIA.....	ST/4/2.473	36,50	200	1974	8	33,1	29	250,00
IKUSIEDER.....	GI/8/2.628	24,90	160	1972	6	32,8	15	312,50
M. ^a COVADONGA.....	GI/8/2.315	15,98	128	1963	5	35	15	234,34
M. ^a DEL CORO.....	GI/8/1.203	12,40	60	1972	4	41,2	13	416,66
M. ^a DIAZ.....	GI/8/1.730	17,60	94	1963	5	43,8	16	372,33
M. ^a IRENE.....	GI/8/2.433	30,49	240	1957	6	44	14	208,33
MERY MAR.....	GI/8/1.524	10	36	1961	4	29	11	694,44
NTRA. MARIUCA.....	GI/8/1.228	33	230	1977	8	39	35	208,69
NTRA. SRA. DE FATIMA.....	GI/8/2.269	11,40	90	1962	5	30,2	15	388,88
NUEVA DIVINA.....	GI/7/ 596	15,14	140	1962	4	31	7	250,00
NUEVA GOZONIEGA.....	GI/4/1.707	30,12	128	1966	7	28,1	22	335,93
NUEVO BEITIA.....	GI/8/2.524	19,38	128	1969	4	39,75	10	312,50
SIEMPRE CANDIALES.....	GI/8/1.210	18	130	1972	6	44,5	16	269,23
TRES HERMANOS.....	GI/8/1.183	10	80	1970	4	46,75	12	375,00
VILLA DE LUARCA.....	GI/8/2.527	19,38	128	1969	5	37,2	10	312,50
TOTAL.....		465,71	2.945		125		361	
MEDIA.....		21,16	133,86		5,68	36,16	16,4	346,19

a = número de personas que dependen de la embarcación para subsistir
b = litros de gas-oil gastados por caballo y año

Comparación de los datos globales con los del año 1974:

	n. ^o de barcos	Total T.R.B.	MEDIA	Total Hp.	MEDIA	n. ^o de trip.	MEDIA	T.R.B. trip.	*
1974	12	185,27	15,43	1.092	91	71	5,91	2,60	8,58
1979	22	465,71	21,16	2.945	133,86	125	5,68	3,72	11,54

trip = tripulantes

* = media de edad de los barcos (años)

Se aprecia, por tanto, un notable aumento en el número de barcos (83,33%), de T.R.B. totales (151,36%) y de caballos totales (169,68%). No obstante, quizá el dato más interesante sea el relativo al aumento del tamaño de los barcos (cuya media de T.R.B. ha pasado de 15,43 a 21,16) y que viene indicado por la fracción T.R.B./tripulante, fracción que ha aumentado, desde 1974 a 1979, en un 43% (hay que hacer notar que el número de tripulantes no ha aumentado en la misma cuantía con que lo han hecho las T.R.B.).

ECONOMIA

Comparación de los desembarcos totales de los años 1974 y 1979:

ESPECIES	PESO (Kgs.)		PRECIO MEDIO (ptas./kg.)		VALOR (ptas.)	
PECES						
Abadejo.	30.326	25.096	47,89	145,81	1.452.609	3.659.402
Barbada azul.	12.119	---	39,08	---	473.722	---
Besugo.	170.937	63.349	48,40	258,04	8.273.468	16.347.101
Caballa.	---	12.694	---	11	---	139.634
Congrio.	44.266	51.023	43,12	135,68	1.909.072	6.923.026
Bonito.	---	2.536	---	138,23	---	350.562
Lenguado.	5.178	---	154,38	---	799.414	---
Locha.	---	157	---	226	---	35.482
Lubina.	---	9.415	---	451,90	---	4.254.654
Maragota.	---	19.351	---	124,63	---	2.411.777
Melva.	12.502	---	9,28	---	116.128	---
Merluza.	188.660	135.049	150,51	318,68	28.395.566	43.064.937
Palometa negra.	9.476	---	34,80	---	329.840	---
Pargos.	424	---	75	---	31.800	---
Rape.	97.646	78.316	59,19	126,95	5.779.717	9.942.630
Rayas.	---	7.858	---	28,46	---	223.680
Robadallo.	1.267	2.311	267,85	553,64	339.367	1.279.482
Salmonete.	3.324	4.344	246,19	584,05	818.355	2.537.124
Sardina.	14.144	---	13,05	---	184.677	---
Sargo.	---	10.033	---	259,36	---	2.602.250
Sierras.	---	2.041	---	208,57	---	425.696
Perlones.	---	17.375	---	257,85	---	4.480.194
Varios.	120.309	58.949,45	32,34	66,82	3.890.958	3.939.110,5
	710.578	499.897,45	74,29	205,27	52.794.693	102.616.741,5
CRUSTACEOS						
Bogavante.	409	964,45	611,61	1.047,99	250.152	1.010.736,3
Buey.	3.359	1.651	167,36	321,27	562.184	530.428
Centollo.	9.288	3.346	441,29	887,91	4.098.703	2.970.961
Langosta.	1.274	1.278,75	911,91	1.447,12	1.161.778	1.850.512,95
Nécora.	1.096	---	200,69	---	219.962	---
Percebe.	353	51	176,02	638	62.136	32.538
	15.779	7.291,2	402,74	877,10	6.354.915	6.395.176,2
MOLUSCOS						
Calamar.	3.651	19.964	143,26	405,24	523.071	8.090.312
Pulpo.	---	4.015	---	146,34	---	587.571
	3.651	23.979	143,26	361,89	523.071	8.677.883
TOTAL: .	730.008	531.167,65	81,74	221,56	59.672.679	117.689.800,7

Comparación de desembarcos frente a toneladas y tripulantes en 1974 y 1979:

	1974	1979	% Δ
Desembarcos (ptas.) / T.R.B.	164.777,92	175.196,2	+ 6,32
Desembarcos (ptas.) Tripul.	295.409,3	445.794,69	+ 50,90
Desembarcos (Kgrs.) / T.R.B.	2.015,81	790,71	-60,78
Desembarcos (Kgrs.) / Tripul.	3.613,9	2.011,99	-44,33

INVERSION EN ARTES

Total de los 22 barcos = 121 309.523 ptas.
 Valor medio de la inversión = 559.523,77 ptas.
 Valores reales extremos = 200.000 y 21 500.000 ptas.
 MODA = 400.000 ptas.

CONSUMO DE GASOIL

Gasto total de los 22 barcos = 923.000 litros.
 Gasto medio por barco = 41.954,54 litros.
 Valores reales extremos = 25.000 y 70.000 litros.
 MODA = 50.000 litros.

COSTO DE CARNADA

Gasto total de los 22 barcos = 81 205.750 ptas.
 Gasto medio = 410.287,5 ptas.
 Valores reales extremos = 193.500 y 585.000 ptas.
 MODA = 585.000 ptas.

INGRESOS DE LA PESCA

Venta total = 711 141.770,85 ptas.
 Venta media por barco = 31 387.703,37 ptas.
 Valores extremos = 657.870,75 y 71 489.708 ptas.
 MODA = 31 000.000 ptas.

La venta de las embarcaciones de más de 10 T.R.B. representa el 60% del valor total del pescado desembarcado en Lúcar en 1979 = 1171 689.800,75 ptas.

Las capturas totales (en Kgs.) han descendido en un 27,24% desde 1974 a 1979.

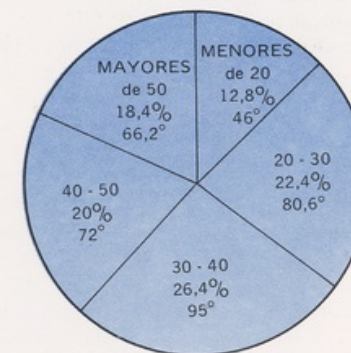
El régimen económico de las embarcaciones es (salvo en el caso de una embarcación de economía familiar) "a la parte" (reparto según capturas), llevándose los tripulantes el 49% y el armador el 51%.

Los días de mar de 1979 varían de unas embarcaciones a otras, entre los 110 y 140, calculándose la media en 130 días. A lo largo de la semana solamente se descansa los domingos.

La Cofradía ingresó 209.217,90 ptas. en 1979 en concepto de retorno.

MARINEROS

Edad: La distribución de edades de los tripulantes de las embarcaciones de más de 10 T.R.B. es la siguiente:



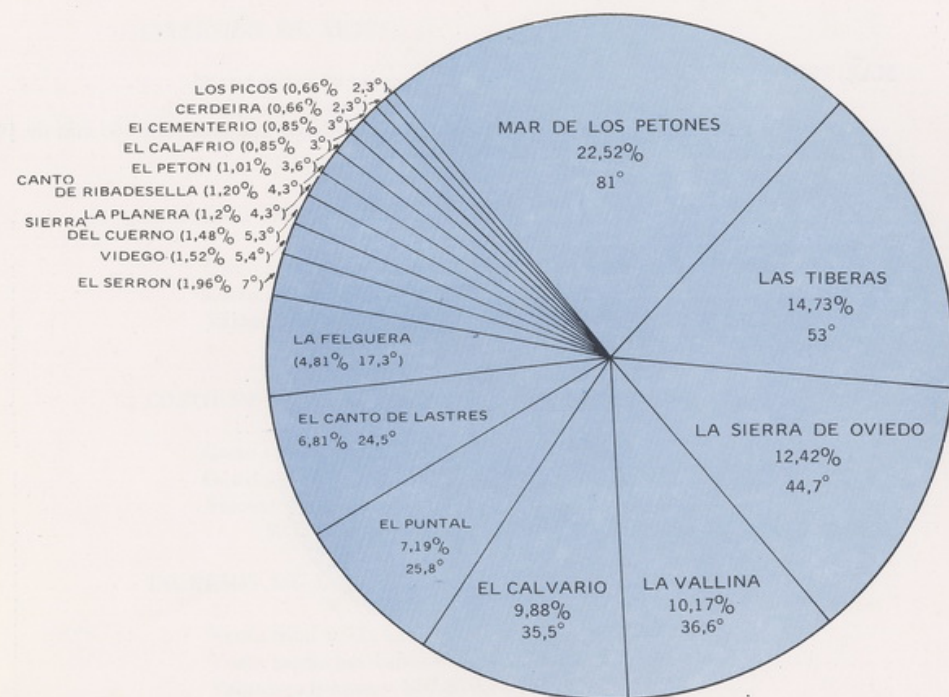
La media de edad de los tripulantes de embarcaciones de más de 10 T.R.B. del puerto de Lúcar es de 36,16 años.

El porcentaje más importante corresponde a los tripulantes comprendidos entre los 30 y 40 años. El porcentaje de mayores de 40 (38,4%) es bastante inferior al de menores de esta edad (61,6%); también es un porcentaje que considera el de menores de 20 años (12,8%); comparativamente superior al de mayores de 50 años (18,4%).

CALADEROS

Los caladeros más frecuentados por las embarcaciones de Luarca son: Mar de los Petones, Las Tiberas, La Sierra de Oviedo, La Vallina, El Calvario, El Puntal, El Canto de Lastres y La Felguera.

La intensidad o frecuencia con que faenan en ellos se expresa en el siguiente gráfico:



De los caladeros propios de la zona: Mar de los Petones, El Puntal, Las Tiberas, La Sierra de Oviedo, La Vallina, El Calvario..., ninguno tiene épocas de veda.

Las especies más frecuentes en estos caladeros son: merluza, rape, besugo, congrio, abadejo, pancho, rayas, chabotes y robadillos.

ARTES

Aunque la totalidad de embarcaciones del puerto de Luarca faenan con una gran variedad de artes (volantas, niños, rieiras, trasmallos, volantillas de salmonetes, etc...), las embarcaciones de más de 10 T.R.B. lo hacen con los aparejos y las frecuencias que se muestran en el siguiente cuadro:

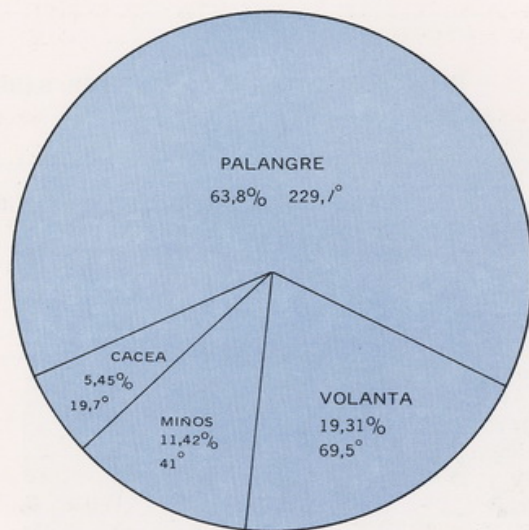
DISTRIBUCION DE LAS ARTES POR BARCO

BARCO	VOLANTA		PALANGRE		MIÑOS		CACEA	
	días	%	días	%	días	%	días	%
ASTARLOA.	--	--	97,5	75	--	--	32,5	25
BRISAS DEL RIO NEGRO	--	--	97,5	75	--	--	32,5	25
CAMINO DEL MAR	--	--	104	80	--	--	26	20
CARMEN ESTELA	65	50	52	40	13	10	--	--
DIVINO SAN ANTONIO .	65	50	65	50	--	--	--	--
ESMERALDA	22	17	108	83	--	--	--	--
HERMANOS GAYOL ...	65	50	65	50	--	--	--	--
HERMOSA BAHIA	--	--	104	80	--	--	26	20
IKUSIEDER.	--	--	104	80	--	--	26	20
M. ^a COVADONGA	43	33,3	43	33,3	43	33,3	--	--
M. ^a DEL CORO	--	--	65	50	65	50	--	--
M. ^a DIAZ	43	33,3	43	33,3	43	33,3	--	--
M. ^a IRENE	65	50	65	50	--	--	--	--
MERY MAR.	--	--	130	100	--	--	--	--
NUESTRA MARIUCA. .	86,5	66,6	43,5	33,4	--	--	--	--
NTRA. SRA. DE FATIMA	--	--	130	100	--	--	--	--
NEVA DIVINA.	--	--	130	100	--	--	--	--
NUEVA GOZONIEGA. .	--	--	117	90	--	--	13	10
NUEVO BEITIA.	--	--	130	100	--	--	--	--
SIEMPRE CANDIALES..	97,5	75	--	--	32,5	25	--	--
TRES HERMANOS.	--	--	--	--	130	100	--	--
VILLA DE LUARCA. .	--	--	130	100	--	--	--	--

(Distribución de las artes por barco calculadas de acuerdo con los días reales de mar: 130)

Algunos de estos barcos faenan también con rascos durante unos pocos días al año.

La representación gráfica de los datos del cuadro anterior sería:



PATRON MAYOR: D. José Ramón Pérez Fernández. Plaza 8 de Agosto, 1.º, teléfono 64 01 30.

LISTA DE INSTALACIONES ACTUALES Y NECESIDADES DEL PUERTO, FACILITADAS POR LA COFRADIA

Dentro del primer apartado hay que mencionar la nueva lonja, conservadora, congelador y frigorífico.

Las necesidades del puerto son las de dragado, instalación de un nuevo tanque y surtidor de gas-oil; también la construcción de almacenes y viviendas.

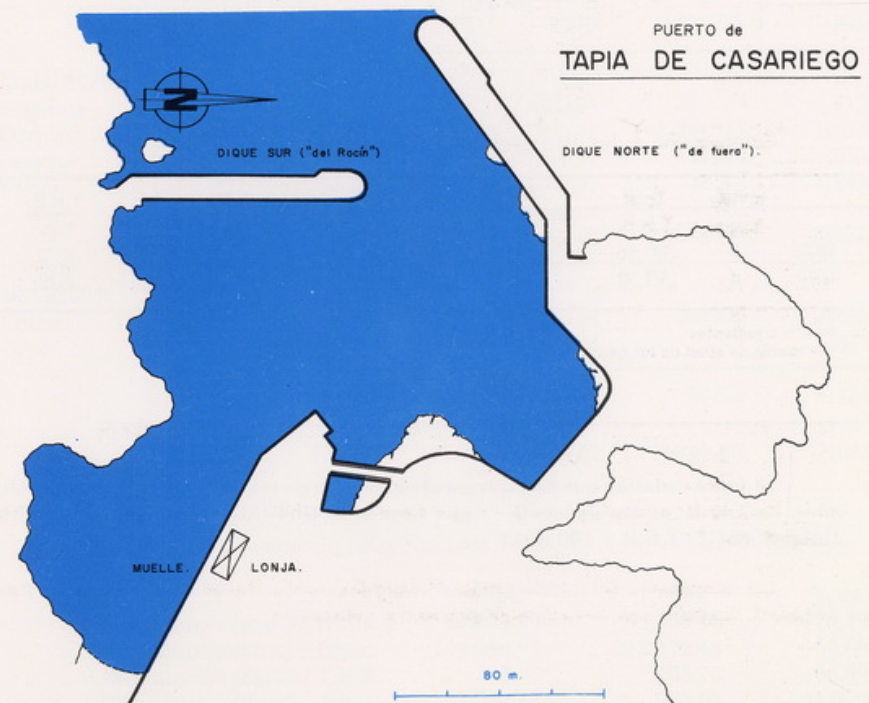
PUERTO DE TAPIA DE CASARIEGO

Consiste en una dársena formada por dos diques, orientados al Este ("dique del Rocín") y al Oeste ("dique de Afuera"). La longitud de muelles de amarre es de unos 50 m. y el calado de 3 m. a lo largo de toda la dársena.

No existen problemas de entrada y salida ya que la orientación de la embocadura del puerto facilita estas maniobras, previa espera de los minutos que tarde la mar en hacer sus períodos de rompiente. Presenta, sin embargo, algo de peligrosidad por ser un fondo rocoso irregular.

La dársena ofrece poca protección y ya se han dado varios casos de desaparición de embarcaciones en los últimos años a causa de resacas de una fuerza superior al aguante de algunas embarcaciones de pequeño tonelaje.

En la franja más interna del puerto, existen depósitos de arenas finas oscuras, con abundante materia orgánica.



FLOTA

Los datos de las 4 embarcaciones de más de 10 T.R.B. con base en Tapia de Casariego son los siguientes:

NOMBRE	FOLIO	T.R.B.	Hp.	N.º de trip.	Media edad	Año de const.	a	b
TERIN	GI/8/1235	115,16	300	13	39	1964	39	500,00
VIRGEN DE VILLASELAN	FE/1/1972	74,64	330	11	40	1969	30	363,63
M. ^a TOBALINA	FE/1/1780	73,27	325	11	36	1967	37	369,23
CRISTO DEL OCEANO	GI/7/1643	24,29	100	5	34	1971	22	750,00
TOTAL		287,36	1.055	40			128	
MEDIA		71,84	263,7	10	37		32	495,71

a = número de personas que dependen de la embarcación para subsistir
b = litros de gas-oil gastados por caballo y año

Comparación de los datos globales con los del año 1974:

	n.º de barcos	Total T.R.B.	MEDIA	total Hp.	MEDIA	n.º de trip.	MEDIA	T.R.B. trip.	*
1974	4	302,55	75,63	1.083	270,75	45	11,25	6,72	13,25
1979	4	287,36	71,84	1.055	263,75	40	10	7,18	12,28

trip. = tripulantes

* = media de edad de los barcos (años)

La única variación que ha experimentado la flota de más de 10 T.R.B. en estos últimos 5 años, ha sido la sustitución de la "Santa Cruz" (39'48 T.R.B. y 128 Hp) por el "Cristo del Océano" (24'29 T.R.B. y 100 Hp).

ECONOMIA

Comparación de los desembarcos totales de los años 1974 y 1979:

ESPECIES	PESO (kgs.)		PRECIO MEDIO (ptas./kg.)		VALOR (ptas.)	
PECES						
Abadejo.	14.592	6.042	50,38	157,50	735.220	951.641
Aguja.	2.180	755	12,22	28,50	26.655	21.520
Caballa.	—	943	—	16,02	—	15.115
Congrio.	2.230	2.970	53,51	155,73	119.340	462.524
Lubina.	816	393	226,23	494,76	184.605	194.442
Maruca.	12.750	—	46,04	—	587.100	—
Merluza.	16.164	3.976	136,21	439,29	2.201.720	1.746.653
Mero.	8.847	34	162,00	500,00	1.433.265	17.000
Rape.	37.414	25.225	54,14	155,07	2.025.890	3.911.709
Rodaballo.	—	68	—	770,88	—	52.420
Salmonete.	—	715	—	504,46	—	360.689
Sargo.	—	559	—	312,19	—	174.519
	94.993	41.680	76,99	189,73	7.313.795	7.908.232
CRUSTACEOS						
Bogavante.	—	207	—	1.033,64	—	213.965
Centollo.	4.400	2.575	400,98	713,42	1.764.334	1.837.075
Langosta.	168	534	900,00	1.535,92	151.200	820.184
Nécora.	127	3.559	225,00	472,95	28.575	1.683.259
	4.695	6.875	414,08	662,47	1.944.109	4.554.483
MOLUSCOS						
Calamar.	2.244	8.939	137,22	395,58	307.935	3.536.143
Pulpo.	—	11.336	—	149,24	—	1.691.849
	2.244	20.275	137,22	257,85	307.935	5.227.992
TOTAL.	101.932	68.830	93,84	257,02	9.565.839	17.690.707

Comparando los desembarcos (ptas. y Kgs.) por T.R.B. y por tripulante, se observa:

	1974	1979	% de Δ
Desembarcos (ptas.) / T.R.B.	29.621,10	52.356,40	+ 76,7%
Desembarcos (ptas.) / Tripul.	144.936,95	232.772,46	+ 60,6%
Desembarcos (Kgs.) / T.R.B.	315,63	203,70	- 36,6%
Desembarcos (Kgs.) / Tripul.	1.544,42	905,65	- 41,35%

INVERSION EN ARTES

Total de los cuatro barcos = 7.080.000 ptas.
 Valor medio de la inversión = 1.770.000 ptas.
 Valores reales extremos = 280.000 y 21.600.000 ptas.

Hay que señalar que la inversión de 280.000 ptas. corresponde al único barco que faena en la plataforma asturiana, los 3 restantes lo hacen en aguas de la C.E.E. y presentan una inversión superior a los 21.000.000 por barco.

CONSUMO DE GAS-OIL

Gasto total de los cuatro barcos = 465.000 litros
 Gasto medio por barco = 116.250 litros
 Valores reales extremos = 75.000 y 150.000 litros

COSTO DE CARNADA

Gasto total de los cuatro barcos = 31.118.500 ptas.
 Gasto medio = 945.000 ptas.
 Valores extremos = 283.500 y 945.000 ptas.

INGRESOS DE LA PESCA

Venta total = 521.300.000 ptas.
 Venta media por barco = 131.075.000 ptas.
 Valores extremos = 11.900.000 y 191.000.000 ptas.

En general, estos barcos no venden en su puerto base, sino en otros puertos asturianos (Avilés) o de otras regiones. La Cofradía ha recibido en concepto de retorno, en 1979, la suma de 300.000 ptas. (hay que tener en cuenta, a este respecto, que los puertos de Vigo, La Coruña y Santander no retornan).

La disminución de la pesca (Kgs. totales) desde 1974 hasta 1979, fue del 32,47% (de 101.932 Kgs. a 68.830).

El régimen económico de las cuatro embarcaciones es "a la parte".
 Se descansa los domingos y se pueden calcular en un promedio de 210 los días de mar de 1979.

MARINEROS

No se ha podido determinar la edad por estar los barcos faenando en aguas de la C.E.E.

CALADEROS

Los caladeros más frecuentados por las embarcaciones del puerto de Tapia, y las especies más abundantes en cada uno, son los siguientes:

Las Tiberas y El Cementerio (merluza, rape, congrio, besugo y langosta), El Coitelo y Pescozón (lubina, sargo, congrio, merluza, albacora, caballa y calamar), Porcia (crustáceos y peces demersales), El Petón Da Barra, El Cañigote, El Cabezo, Las Conchas, Salave, El Aliga, El Canto de Sebes, El Cabo Blanco, El Canto de Viavélez, Picos, Petón del Mar Bello, Dondel y La Sierra (merluza, besugo, rape y langosta), El Hórreo, La Barrera y Las Cricas (lubina, sargo, centollo y percebe).

De los cuatro barcos de más de 10 T.R.B. con base en Tapia, solamente "El Cristo del Océano" faena en estos caladeros, ya que los otros tres lo hacen, a lo largo de todo el año (unos 240 días), fuera de nuestra plataforma, en aguas comunitarias.

ARTES

Los tres barcos que pescan en aguas comunitarias lo hacen exclusivamente con palangre. El barco restante faena con artes de enmalle (volantas, miños y rascos) y también con nasas, palangre y pincho.

PATRON MAYOR: D. José Manuel Peña Fernández, El Muelle s/n., teléfono 628012.

LISTA DE INSTALACIONES ACTUALES Y NECESIDADES DEL PUERTO, FACILITADA POR LA COFRADIA

Como instalaciones actuales, solamente pueden mencionarse la Lonja y el depósito de gas-oil, con capacidad para 10 Tm. (capacidad que resulta insuficiente si tenemos en cuenta que hay tres barcos que tienen que abastecerse para ir a pescar en aguas de la C.E.E.).

Las últimas obras hechas en el puerto fueron: la reparación de las escaleras verticales y la colocación de una cadena de amarre por popa.

Dentro del capítulo de necesidades hay que mencionar la inexistencia de almacenes y la falta de viviendas para pescadores. Asimismo, se solicitan cursos de capacitación orientados al tema pesquero, la potenciación de la Cruz Roja del Mar, la vigilancia para el respeto de vedas y para evitar la pesca furtiva, y la supresión de desagües en la zona portuaria.

ORDENACION NUMERICA DE LOS CALADEROS

- 001.- Mar del Ramo
- 002.- El Cañigote
- 003.- Las Molas
- 004.- Piedras Albas
- 005.- El Coitelo
- 006.- El Petón (Tapia)
- 007.- Petón de Salave
- 008.- Canto Sebes y Furada
- 009.- Pescazón
- 010.- Petón de Mortiza
- 011.- Canto de Viavélez
- 012.- Cabezo de Viavélez
- 013.- Las Conchas
- 014.- Los Petones
- 015.- Las Llamosas
- 016.- Petón de Valladolid
- 017.- Petón de la Barra
- 018.- Playa de Navia
- 019.- Petón de Navia
- 020.- La Piedriquia (=La Pedriquina)
- 021.- Piedra la Benita
- 022.- Piedra la Arena
- 023.- Pradín
- 024.- Los Borrones (=El Fanequeiro)
- 025.- Los Mourones
- 026.- Sobreísila
- 027.- La Isla
- 028.- El Petón
- 029.- Piedra Castiel
- 030.- Piedra l'Asteiro
- 031.- Piedra Arxane
- 032.- Petón de Vega
- 033.- Punta del Estornel
- 034.- Piedra del Abadejo del Cuerno
- 035.- Petón de la Vaquina (=La Sardinera)
- 036.- Petón del Castaño
- 037.- Piedra Cicascos
- 038.- Sierra del Cuerno
- 039.- Petón de Fuera de la Boca de Lurca
- 040.- Petón de Esquio
- 041.- Mar de Caneiro
- 042.- Petón de Una por Otra
- 043.- Petón del Canto la Chala
- 044.- El Becerral
- 045.- Sierra del Castelón
- 046.- Petón de la Moura
- 047.- Petón del Prau
- 048.- Mar Cercao
- 049.- Petones del Canto
- 050.- Petón de la Chugara
- 051.- El Serrón
- 052.- Mar de la Rosa
- 053.- Los Petones
- 054.- Los Negros
- 055.- Petón de Vidio
- 056.- Rochel del Palombo
- 057.- Cantil del Catalán
- 058.- La Planera (=La Planera)
- 059.- Playa de Cudillero
(=Playa de Ramón el Carnicero)
- 060.- El Petón
- 061.- El Calafrió
- 062.- El Rebeón
- 063.- Entre los Montes
- 064.- El Cantorro (=La Piedra)
- 065.- El Matorral
- 066.- El Riego
- 067.- El Petón
- 068.- La Marona
- 069.- Cabo Negro
- 070.- Punta Llampero
- 071.- Punta de la Rosca
- 072.- El Sabín
- 073.- Las Borronadas
- 074.- Piedra la Herbosa
- 075.- Los Conos
- 076.- Las Corberas
- 077.- El Bravo
- 078.- Cantil de la Espina
- 079.- La Romaniella
- 080.- Los Merendales
- 081.- El Páramo
- 082.- Sobrina de Fuera
- 083.- Sobrina de Tierra
- 084.- Punta del Castro
- 085.- Corbiri del Oeste
- 086.- Campo la Narvata
(=Prau la Narvata)
- 087.- La Espadaña
- 088.- Somos Llungos (=Somos Xungos)
- 089.- Piedra Pepón
- 090.- Trabanco de Tierra
- 091.- Trabanco de Fuera
- 092.- Piedra la Vaca
- 093.- Rochel del Dique
- 094.- Petón de San Sebastián
- 095.- La Carrera
- 096.- Punta de Aguillón
- 097.- La Nera (=Ensenada de Monello)
- 098.- El Xato
- 099.- Punta la Vaca
- 100.- El Caballo
- 101.- El Peón
- 102.- Ensenada del Puerto
- 103.- Ensenada de Luanco
- 104.- El Cabrito
- 105.- Sable del Cuerno del Pirno
(=Sablara del Cuerno)
- 106.- Ensenada de Antromero
- 107.- Piedra del Cuerno
- 108.- Piedra Perico (=Los Palos)
- 109.- El Islote
- 110.- Punta del Cuerno
- 111.- El Cobanín
- 112.- La Espiga
- 113.- Sierra de Santa Olaya
- 114.- Sablera de la Palmera
- 115.- La Castañar
- 116.- Petón de Entrellusa
- 117.- Los Quebrantos
- 118.- Punta Socampo (=Padrón)
- 119.- La Xiniella
- 120.- Piedra de Entrellusa
- 121.- Isla de Entrellusa
- 122.- Ensenada de Entrellusa
- 123.- Monte de Aviao
- 124.- Cabeza del Aviao
(=Fuentina de Aviao)
- 125.- El Tranquero (=Berros de Aviao)
- 126.- Punta del Regato
- 127.- Les Rates de Salguero
- 128.- Playa de Xibares
- 129.- Playa de Aboño
- 130.- La Higuera
- 131.- El Oleo
- 132.- La Carnicera
- 133.- La Piedra de Fuera
- 134.- Cabo Torres
- 135.- Les Estraches
- 136.- Piedra de la Concha
- 137.- La Concha
- 138.- Punta Amandi
- 139.- Martín
- 140.- Aviao
- 141.- Amusques
- 142.- Amueses
- 143.- La Pira de San Sebastián
- 144.- La Moral de Fuera
- 145.- La Moral de Tierra
- 146.- Fuentecueves
- 147.- Bajo Ramón
- 148.- Punta Gorda
- 149.- Punta San Lorenzo
- 150.- Piedras Estaño
- 151.- Playa la Centollera
- 152.- Playa Estaño
- 153.- Playa de la Nora
- 154.- Playa de Aranzón
- 155.- Petones del Nordeste
- 156.- Petón de la Escalera
- 157.- Regatos
- 158.- Playa España
- 159.- Palacio de Pepín Rodríguez
- 160.- Playa de Merón
- 161.- Playa de Cuevaladrona
- 162.- El Playón
- 163.- La Entornada
- 164.- Playa la Flecha
- 165.- Punta del Coín
- 166.- Playa la Mexiáina
- 167.- Los Olivos (=Les Planchaes)
- 168.- La Sierra
- 169.- Playa Tazones
- 170.- La Península
- 171.- La Baxura
- 172.- Ballón
- 173.- Caniquinos
- 174.- Fraile Grande
- 175.- Playa Rodiles
- 176.- La Crepa
- 177.- Rodiles
- 178.- Las Muelas
- 179.- Conejera

- | | | |
|--|--------------------------------------|-------------------------------------|
| 180.— La Calea Nueva | 219.— La Ballota | 260.— Tres Peñas |
| 181.— El Santín | 220.— Bajos de Novales | 261.— El Cantorro al Revés |
| 182.— Les Llastres de Santamera | 221.— Santiuste | 262.— La Maruca |
| 183.— El Río de Acá (=Río de Santamera) | 222.— La Orilla de Fuera | 263.— Mar del Medio |
| 184.— El Altar | 223.— La Franca | 264.— Ranón |
| 185.— El Río de Allá (=Río los Bueyes) | 224.— Rochil de Deva | 265.— Playa de Avilés |
| 186.— Aguas Negras (=Playa de Lloreu) | 225.— Faro de San Emeterio | 266.— Las Flores (=La Vikinga) |
| 187.— Playa Xargos | 226.— Tinamayor | 267.— Las Fanguinas (=Mar de Peñas) |
| 188.— Cabo Lastres | 227.— El Trique | 268.— El Callejón |
| 189.— Playón | 228.— La Roca la Estación | 269.— El Corbino |
| 190.— El Roble | 229.— Banco el Castro | 270.— Las Yervas |
| 191.— La Fanequera | 230.— El Cementerio | 271.— La Gabiera de Fuera |
| 192.— La Sequera | 231.— Cantil de Ribadeo | 272.— La Carretera |
| 193.— La Plancha. | 232.— El Calvario del Oeste | 273.— Cantil de la Mar |
| 194.— Encima'l Cabu | 233.— El Puntal | 274.— El Embarre |
| 195.— Playa de Lastres
(=Playa de Rufo) | 234.— Los Cascos (=Playa de Ribadeo) | 275.— La Gabiera de Tierra |
| 196.— Canalón del Cabu | 235.— Los Picos | 276.— Agudo de Tierra |
| 197.— El Cantil de Mangallada | 236.— El Calvario | 277.— Agudo de Fuera |
| 198.— El Pedrón de Fuera | 237.— Las Tiberas | 278.— Pozo la Baca |
| 199.— La Moral | 238.— Sierra de Oviedo | 279.— Cuesta Carrandi |
| 200.— El Santo al Arbolón | 239.— Mar de Lueca | 280.— La Estrella |
| 201.— La Isla | 240.— Cero Señales | 281.— La Felguera |
| 202.— Les Utreres | 241.— Cerdeira de Fuera | 282.— El Cachucho |
| 203.— Playa de Vega | 242.— Playa de Tapia | 283.— Mar de la Andarica |
| 204.— La Manga Vega | 243.— Cerdeira de Tierra | 284.— Los Pozos |
| 205.— Punta los Carreros | 244.— Piedra del Zalameiro | 285.— La Planera |
| 206.— Ensenada de los Carreros | 245.— El Guitón | 286.— Canto de Lastres |
| 207.— Cantil de la Farola | 246.— Mar de Salave | 287.— La Playuca |
| 208.— La Capilla | 247.— El Submarino | 288.— Planera de Tierra |
| 209.— La Silla la Griega | 248.— Barra de Navia | 289.— El Resueste |
| 210.— San José la Guía | 249.— El Playón | 290.— Los Reviros de Sabina |
| 211.— Palo Verde | 250.— La Ballona | 291.— Playa de Abascal |
| 212.— Aguadamía | 251.— Las Buracas | 292.— Banco de Abascal |
| 213.— El Horcau | 252.— La Vallina | 293.— Los Ojitos |
| 214.— Cabo la Mar | 253.— La Celor | 294.— Cabezu la Manuela |
| 215.— San Antolín | 254.— Canto Nuevo | 295.— Playa de Llanes |
| 216.— Niembro | 255.— Mar de Mares | 296.— Cantil del Medio |
| 217.— Celorio | 256.— Petón Viejo | 297.— La Blancona |
| 218.— Poo (=La Almenada) | 257.— El Cantal | 298.— La Reguera |
| | 258.— Canto Gabardina | 299.— El Patelio |
| | 259.— Canto San Pedro | |

FE DE ERRATAS

- En el prólogo, en la línea 30, donde dice “agricultura”, debe decir “acuicultura”.
- Pág. 109 dice “Macatu”, debe decir “MAZCATU”.
- Pág. 111: donde dice “CON ESTE CERCO”, debe decir “CON EL ARTE DE CERCO”.
- Pág. 116, en el pie de las figuras 72 y 73, donde dice “SERERA” debe decir “SERETA”.
- Pág. 142. Escala gráfica: donde dice 1.000 Km., debe decir 1 Km.
- Pág. 147. En el caladero Las Borronadas, donde dice “074” debe decir “073”.
- Pág. 150. En el caladero Encima'l Cabu, donde dice “149” debe decir “194”.
- Pág. 160. Nombre científico de la langosta. Donde dice “Palimurus” debe decir “Palinurus”.

En los tres próximos años van a realizarse las siguientes obras (algunas de las cuales ya están contratadas):

1. Construcción de una cámara de congelación (para carnada) de unos 24 metros cúbicos, y de una cámara frigorífica, de unos 65 metros cúbicos, para mantenimiento de pescas al fresco.
2. Construcción de almacenes.
3. Construcción de un varadero para embarcaciones de hasta 200 T.R.B.
4. Ampliación del tanque de gas-oil existente hasta las 50 Tm.
5. Construcción de viveros.
6. Colocación de una grúa para el movimiento de embarcaciones.

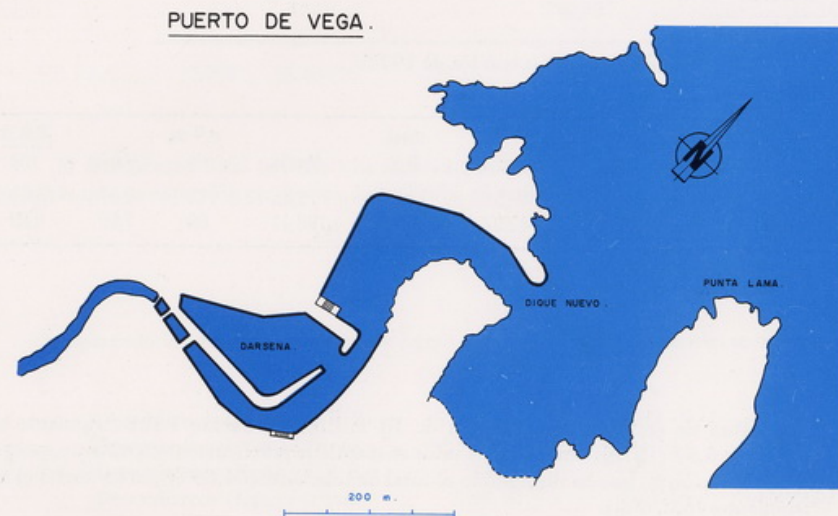
PUERTO DE VEGA

Está conectado a un río de escasa entidad (Arroyo de Vega) que se abre en la costa formando unos cantiles importantes. La extensión del río favorece el lavado de arenas del fondo, aunque se asienten de forma continua.

El puerto presenta muchos problemas, como son los de entrada y salida, debidos a la poca protección que ofrece. Dispone de unos 70 a 80 metros de muelles de amarre, con unos 4 metros de calado; en bajamar las embarcaciones quedan varadas.

A causa de todo esto, las embarcaciones de más de 10 T.R.B. (9 en total) no hacen vida en Puerto de Vega, sino en Lueca (donde ya hay problemas de espacio), Navia, Gijón y, durante algunas épocas del año, en puertos del Este, como puede ser el de Lastres, en los que se dedican a la pesca de la merluza.

No es de extrañar, por tanto, que los desembarcos de 1979 se refieran casi exclusivamente a crustáceos y moluscos, capturados por las embarcaciones pequeñas de este puerto, en caladeros próximos a la costa.



FLOTA

Los datos de las 9 embarcaciones de más de 10 T.R.B. con base en Puerto de Vega son los siguientes:

NOMBRE	FOLIO	T.R.B.	Hp.	Año de const.	N.º de trip.	Media edad	a	b
CARMEN TERESA	FE/1/1.812	97,11	430	1973	10	39,1	21	400,00
HERMANOS GUERRA	FE/3/1.759	29	150	1969	8	34,5	23	333,33
LA MACARENA	ST/1/ 895	39	100	1957	7	42	40	325
MADRE SABINA	GI/1/1.907	56	360	1973	8	45,25	40	264,55
MADRE VICTORIA	GI/8/1.201	33	200	1971	7	30,8	25	170,06
NUEVA MONI	GI/8/1.117	17,53	125	1965	7	38	20	150,00
NUEVO ALBERTIN	FE/1/1.806	79,59	200	1959	10	31,6	26	200,00
NUEVO CARMAREZ	GI/1/1.152	15,10	90	1968	4	42,75	13	66,66
SATURNO JUAN	GI/1/1.162	19,5	128	1968	8	33,62	52	156,25
TOTAL		385,83	1.783		69		260	
MEDIA		42,87	198,1		7,6	37,1	28,8	185,09

a = número de personas que dependen de la embarcación para subsistir
b = litros de gas-oil gastados por caballo y año

Comparando estos datos con los de 1974:

	nº de barcos	total T.R.B.	Media	total Hp.	Media	nº de trip.	Media	T.R.B. trip.	*
1974	14	635,46	45,39	2.511	179,35	113	8,07	5,62	11,57
1979	9	385,83	42,87	1.783	198,11	69	7,66	5,59	13,11

trip. = tripulantes

* = media de edad de los barcos

Para las embarcaciones de más de 10 T.R.B., la relación T.R.B./tripulante es de 5,62 (1974) y 5,59 (1979); vemos que el valor se mantiene prácticamente constante, pues en la misma proporción en que ha disminuido el total de toneladas (64,69%), lo ha hecho el número de tripulantes (63,76%).

ECONOMIA

Comparación de los desembarcos totales de los años 1974 y 1979:

ESPECIE	KGRS.		PRECIO MEDIO		VALOR	
PECES						
Bonito.	621	--	73,32	--	45.532	--
Caballa	--	36.310	--	11,99	--	435.386
Congrio	935	--	40,49	--	37.867	--
Salmonete	70	--	223,37	--	15.636	--
Varios	9.874	4.534	35,57	137,98	351.280	625.601,7
	11.500	40.844	39,15	25,97	450.315	1.060.987,7
CRUSTACEOS						
Bogavante	1.304	2.416,15	624,92	1.150	814.906	2.778.572,5
Centollo	4.096	1.874,95	344,88	694,81	1.412.654	1.302.741,5
Langosta	1.890	469,2	991,60	1.500	1.874.135	703.800
Nécora	4.968	4.312,95	222,81	477,83	1.106.944	2.060.860,8
	12.258	9.073,25	424,91	754,52	5.1208.639	6.1845.974,8
MOLUSCOS						
Pulpo	--	8.547	--	140,69	--	1.202.510,5
TOTAL	23.758	58.464,25	238,19	155,81	5.1659.054	9.109.473

El desembarco total (en Kgs.) ha aumentado, desde 1974 hasta 1979, en un 146,08%, mientras que su expresión en pesetas, lo ha hecho en un 60,97%.

Comparando los desembarcos (ptas. y Kgrs.) por T.R.B. y por tripulante, se observa:

	1974	1979	% de Δ
Desembarcos (ptas.) / T.R.B.	7.972,97	18.002,19	(+ 125,80%)
Desembarcos (ptas.) / tripul.	32.901,47	85.938,42	(+ 161,20%)
Desembarcos (Kgs.) / T.R.B.	33,47	115,54	(+ 245,20%)
Desembarcos (Kgs.) / tripul.	138,12	551,54	(+ 299,31%)

INVERSION EN ARTES

Inversión total = 191 500.000 ptas.
 Inversión media = 21 166.666 ptas.
 Valores reales extremos = 11 500.000 y 31 000.000 ptas.
 MODA = 21 000.000 ptas.

GASTO DE GAS-OIL

Gasto total = 305.000 litros
 Gasto medio = 33.888 litros
 Valores extremos = 5.000 y 80.000 litros
 MODA = 25.000 litros

GASTO DE CARNADA

Gasto total = 850.950 ptas.
 Valores reales extremos = 160.200 y 382.500 ptas.
 Media = 283.650 ptas.

INGRESOS DE LA PESCA

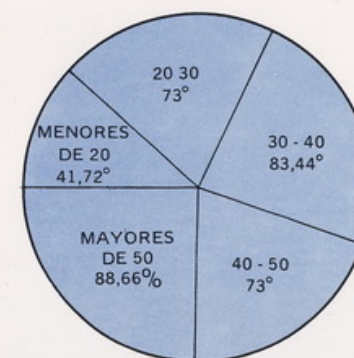
Total = 371 000.000 ptas.
 Valores reales extremos = 11 000.000 y 91 000.000 ptas.
 Media = 41 110.000 ptas.
 MODA = 81 500.000 ptas.

El régimen económico de las embarcaciones es "a la parte", siendo a partes iguales en algunos barcos (50% para el patrón y 50% para los tripulantes) y 51% - 49% en otros.

Los días de mar de 1979 fueron 200, descansándose únicamente los domingos.

MARINEROS

La distribución de edades de los tripulantes de las embarcaciones de más de 10 T.R.B. puede representarse como sigue:



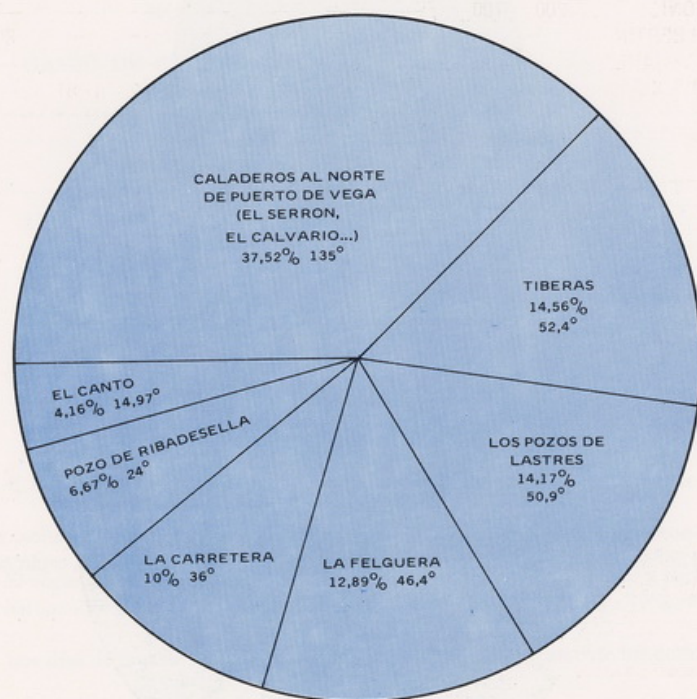
La media de edad de los marineros de las embarcaciones de más de 10 T.R.B. es de 37,11.

El porcentaje más alto (24,63%) corresponde a los mayores de 50 años, mientras que sólo el 11,59% de los tripulantes tienen menos de 20 años, y el 43,46% están entre los 20 y los 40.

CALADEROS

Al no hacer vida habitualmente en Puerto de Vega, los barcos de más de 10 T.R.B. faenan prácticamente en casi todos los caladeros de la provincia (siendo muy difícil concretarlos debido a la gran movilidad de la flota) dependiendo de la época del año y de como se reparta la pesca (fundamentalmente la merluza) a lo largo de la costa asturiana.

No obstante, una estimación aproximada de su distribución podría ser la siguiente:



ARTES

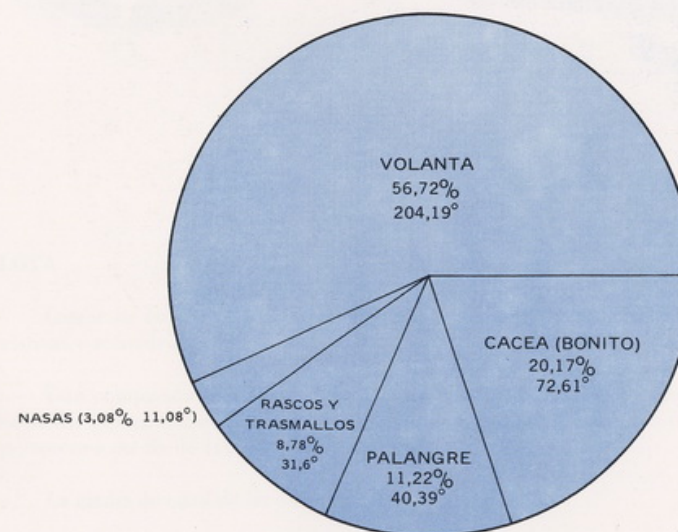
Los artes más empleados y su distribución, son los que se muestran en el siguiente cuadro:

DISTRIBUCION DE LOS ARTES POR BARCO:

Barco	Volanta		Rascos y Trasmallos		Nasas		Palangre		Cacea	
	días	%	días	%	días	%	días	%	días	%
CARMEN TERESA...	115	57,5	---	---	---	---	---	---	85	42,5
HNOS. GUERRA...	131,5	65,75	---	---	---	---	68,5	34,25	---	---
LA MACARENA...	115	57,5	---	---	---	---	85	42,5	---	---
MADRE SABINA...	115	57,5	---	---	---	---	---	---	85	42,5
MADRE VICTORIA...	115	57,5	---	---	---	---	---	---	85	42,5
NVA. MONI.....	200	100	---	---	---	---	---	---	---	---
NVO. ALBERTIN...	---	---	---	---	---	---	---	---	85	100
NVO. CARMAREZ...	---	---	148	74	52	26	---	---	---	---
SATURNO JUAN...	164,38	82,19	---	---	---	---	35,62	17,81	---	---

(Distribución calculada de acuerdo con los días reales de mar: 200)

La representación gráfica de la totalidad de los datos anteriores es:



PATRON MAYOR: D. Manuel Pérez Fernández, El Muelle s/n., teléfono 640162, ext. 9.

INSTALACIONES Y NECESIDADES ACTUALES

La Cofradía de Puerto de Vega dispone únicamente de la Lonja.

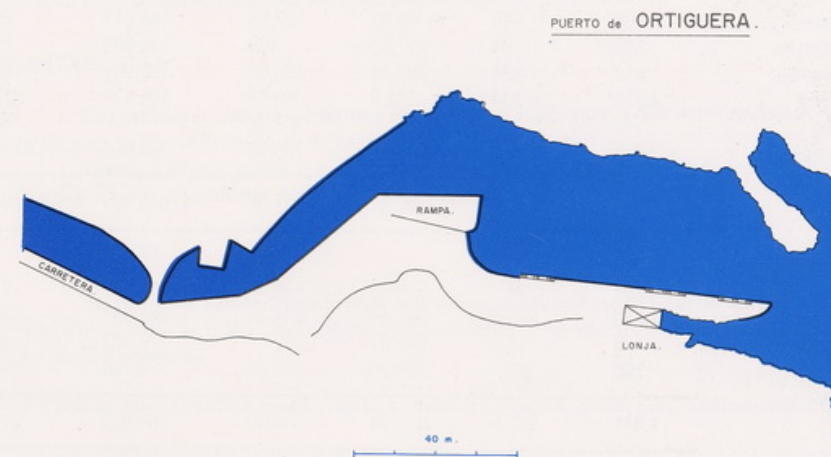
Dentro del capítulo de obras realizadas en los cinco últimos años, sólo se puede mencionar la limpieza con pala realizada en la dársena interior en el año en curso.

Como necesidades actuales del puerto hemos de destacar la apremiante necesidad de un surtidor de gas-oil, la carencia del cual determina que las embarcaciones pequeñas deben desplazarse hasta Luarca para aprovisionarse de carburante. Tanto esta obra como la instalación de un frigorífico, también muy necesario, están ya solicitadas.

PUERTO DE ORTIGUERA

Es una pequeña dársena limitada por el espigón (40 m. de muelles de amarre) y la montaña. El calado es mínimo y, en bajamar, las embarcaciones quedan varadas. El puerto carece de protección y el mínimo mal estado de la mar impide la entrada y salida de las embarcaciones.

En su porción más interna son estables cantos, que conviven con lechos arenosos finos o muy finos de tonos oscuros. La colmatación es escasa, debido a su situación en una zona de baja tasa de transporte litoral y al empuje de la desembocadura fluvial hacia el mar.



FLOTA

Carece de barcos de más de 10 T.R.B., por lo que describiremos someramente sus características y actividades.

Está compuesta por 6 embarcaciones de 1 a 3 T.R.B., que totalizan 11,99 T.R.B., con una media por embarcación de 1,99. Todas las embarcaciones cuentan con motor y suman 62 Hp., con una media de 10,33 y una moda de 12 Hp.

La media de edad de las embarcaciones es de 15,5 años.

ECONOMIA

Comparación de desembarcos entre 1974 y 1979:

ESPECIE	PESO (Kgr.)		PRECIO MEDIO (ptas./Kgr.)		VALOR (ptas.)	
PECES						
Abadejo.	658	404	57,73	178,40	36.990	72.074
Aguja.	3.573	9.678	22,27	42,31	79.585	409.551
Batoideos.	702	—	19,35	—	13.587	—
Caballa.	432	—	12,24	—	5.288	—
Congrio.	4.609	1.475	51,48	180,54	237.276	266.297
Dentón.	312	—	72,69	—	22.680	—
Faneca.	862	155	49,97	158,48	43.079	24.565
Jurel.	2.219	—	13,11	—	29.099	—
Lubina.	352	241	153,94	423,89	54.187	102.159
Maragota.	—	1.133	—	163,59	—	185.354
Merluza.	4.512	—	87,07	—	392.862	—
Rape.	3.166	255	46,93	137,95	148.611	35.179
Rodaballo.	385	24	197,02	460	75.855	11.040
Salmonete.	513	434	206,44	435,69	105.907	189.093
Sardina.	4.665	6.444	22,59	50,59	105.421	326.040
Sargo.	—	239	—	203,76	—	48.700
Varios.	3.451	1.145	56,23	108,93	194.050	124.732
	30.411	21.627	50,81	82,98	1.545.477	1.794.784
CRUSTACEOS						
Bogavante.	51	24	579,35	896,50	29.547	21.516
Centollo.	1.159	535,5	392,44	594,78	454.847	318.507
Langosta.	8	14	847,87	1.200	6.783	16.800
Nécora.	393	393	200,25	395,55	78.700	155.453
	1.611	966,5	353,74	530,03	569.877	512.276
MOLUSCOS						
Calamar.	35	—	140	—	4.900	—
Pulpo.	—	1.096	—	135,56	—	148.576
TOTAL. .	32.057	23.689,5	66,14	103,65	2.120.254	2.455.636

Comparación de los desembarcos T.R.B. y desembarcos/tripulante (tanto en Kgs. como en ptas.) de los años 1974 y 1979:

	1974	1979	% de Δ
Desembarcos (ptas.) / T.R.B.	158.109,91	204.807	(+ 29,53%)
Desembarcos (ptas.) / Tripul.	106.012,70	111.619,81	(+ 5,28%)
Desembarcos (Kgs.) / T.R.B.	2.390,50	1.975,81	(- 17,34%)
Desembarcos (Kgs.) / Tripul.	1.602,85	1.076,81	(- 32,81%)

Vemos, por tanto, que además de la disminución en los Kgs. totales (tabla de desembarcos), ha habido una disminución importante de los Kgs./T.R.B. (17,34%) y de los Kgs./tripulante (32,81%). A pesar de ello, hay un aumento en las ptas./T.R.B. (29,53%) y en las ptas./tripulante (5,28%), debido al incremento del valor del pescado en primera venta.

De estas 6 embarcaciones dependen un total de 55 personas, con una media por embarcación de 9,16 personas.

El gasto medio de gas-oil es de 5.444,43 ptas./Hp. por año.

En 1979 faenaron 178 días; el régimen económico de las embarcaciones es "a la parte"; se descansa solamente los domingos y la Cofradía sólo ha recibido ¡69 ptas.! en 1979 en concepto de retorno.

El número total de tripulantes es de 22, con una media de 3,66 por embarcación, y una moda de 4. La edad media de los tripulantes es de 39,45 años.

ARTES

Las embarcaciones de Ortiguera se dedican al marisqueo y a la captura de peces de fondo y de roca (además de la pesca de sardina y aguja en superficie).

Nasas (pulpo), pincho, palangre, bareque, trasmallo y volantillas (redes para sardina y aguja), son las artes utilizadas.

CALADEROS

Se faena en caladeros próximos a la costa, debido al tamaño de las embarcaciones, comprendidos entre la playa de Frejulte y Permenande, soliendo frecuentar la barra de Navia para la pesca de sardina.

PATRON MAYOR: D. Gerardo Alvarez García. C/ San Agustín, s/n., teléfono 630851.

LISTA DE NECESIDADES Y SUGERENCIAS, FACILITADAS POR LA CCFRADIA

1. Existe el proyecto de hacer un pequeño espigón, con lo que se conseguiría que las embarcaciones quedasen resguardadas de las olas, que entran directamente en el puerto.
2. El varado de las embarcaciones se realiza a mano (en ocasiones, varias veces en un mismo día) por lo que resulta indispensable la instalación de un motor u otro medio mecánico, así como la reparación de la rampa, en la que faltan traviesas desde hace un par de años.
3. Construcción de viviendas, para las que cuentan con terrenos cedidos por el Ayuntamiento de Coaña.
4. Control de la pesca deportiva, turistas, etc...

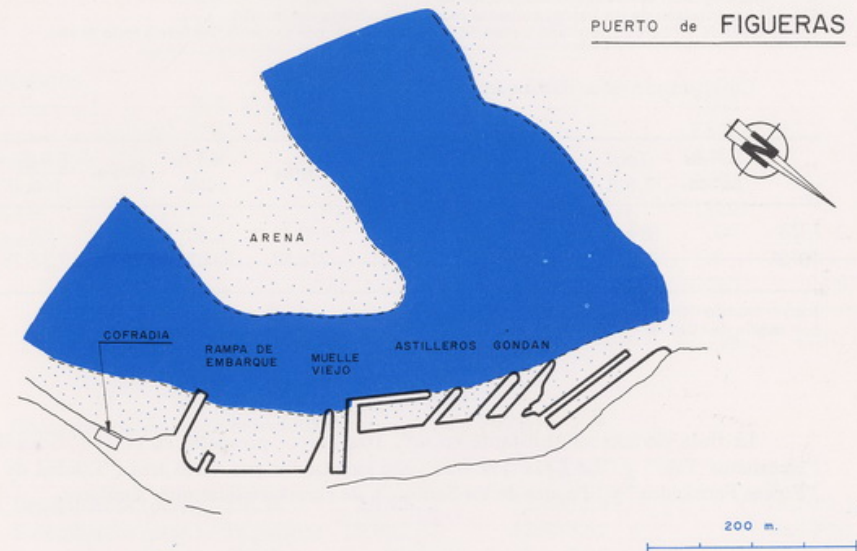
PUERTO DE FIGUERAS

El puerto de Figueras se encuentra dentro del complejo estuarino del río Eo, en la ensenada oriental, donde son frecuentes arenas y praderas de algas que hacia el centro enlazan con los tesos arenosos más extensos del estuario. Es en esta zona donde se está produciendo un mayor volumen de sedimentación arenosa, lo mismo que en la cola del estuario, hacia Vegadeo, donde son mayores las superficies de fangos muy colonizadas por el hombre.

Debido al poco calado (promedio de 4-5 metros), en las mareas vivas hay que efectuar las entradas y salidas del puerto antes de bajamar. La vía de acceso es el canal mareal que bordea el tramo costero próximo hasta alcanzar el centro de la ría.

La longitud de muelles de amarre es de unos 50 metros, y debido al poco calado, los barcos mayores no atracan; sino que quedan amarrados a los "muertos", teniendo que llevar el pescado a tierra por medio de pequeñas embarcaciones, lo que supone un considerable trabajo adicional.

Al estar orientado hacia el NO., el puerto ofrece buena protección, salvo con temporal en esa dirección.



FLOTA

Las características de los 7 barcos de más de 10 T.R.B. con base en Figueras, son las siguientes:

NOMBRE	FOLIO	T.R.B.	Hp.	Año constr.	N.º trip.	Media edad	a	b
CIUDAD DE VIVERO ...	FE/2/2.662	80	200	1963	10	27	25	490
COPPI.....	BI/2/2.189	41,63	150	1957	8	46	35	500
DIVINO PASTOR.....	BI/2/2.118	37,21	280	1956	6	26,50	20	178,5
GAVILAN DEL MAR ...	FE/1/1633	54	150	1957	9	38,10	24	400
PERNAS FERNANDEZ..	FE/2/2.723	70,67	250	1967	8-12(1)	27	30	---(2)
PUENTE DE LOS SANTOS	FE/1/1.841	80	300	1962	8-13(3)	32,80	40	326,6
VERANO Y OTOÑO....	FE/2/2.790	49,12	200	1956	8	34,25	30	240
TOTAL...		412,63	1.530		57-66		204	
MEDIA....		58,94	218,57		8,1-9,4	32,8	29,14	2.135,1

a = número de personas que dependen de la embarcación para subsistir

b = litros de gas-oil gastados por caballo y año

(1), (3) La dotación de los barcos aumenta durante la costera del bonito.

(2) Se trata de un barco comprado a mediados del 79 y que, por lo tanto, no faenó todo el año.

Comparando estos datos con los de 1974:

	N.º de barcos	Total T.R.B.	Media	total H.p.	Media	N.º de trip.	Media	T.R.B. trip.	*
1974	7	364,37	52,05	1.125	160,71	66	8	6,5	15,85
1979	7	412,63	58,94	1.530	218,57	57-66	8,1-9,4	7,2-6,25	19,28

trip. = tripulantes

* = media de edad de los barcos

La flota permanece constante en n.º. Tres barcos presentes en el 74 ("González Ben", "Hermanos Vale" y "La Raza") se han visto sustituidos por otros tres ("Ciudad de Vivero", "Pernas Fernández" y "Puente de los Santos"), de características muy similares.

ECONOMIA

La relación de especies desembarcadas en 1974 y 1979 es la siguiente:

ESPECIE	PESO		PRECIO MEDIO		VALOR	
PECES						
Abadejo.....	546	---	39,00	---	21.297	---
Aguja.....	926	---	21,08	---	19.529	---
Albacora.....	---	265	---	175,00	---	46.375
Besugo.....	98	---	85,59	---	8.388	---
Congrio.....	29	---	43,00	---	1.247	---
Jurel.....	176	---	15,00	---	2.640	---
Lubina.....	38	---	156,84	---	5.960	---
Merluza.....	440	146	171,50	611,91	75.461	89.339
Rape.....	5	---	115,00	---	575	---
Salmonete.....	62	---	202,74	---	12.570	---
Varios.....	202	---	43,59	---	8.806	---
	2.522	411	62,04	330,20	156.473	135.714
CRUSTACEOS						
Bogavante.....	87	---	601,24	---	52.308	---
Centollo.....	115	5	400,00	756,00	46.000	3.780
Nécora.....	2.052	1.793	237,44	503,61	487.232	902.975
	2.254	1.798	259,77	504,31	585.540	906.755
MOLUSCOS						
Berberchos.....	876	---	8,00	---	7.008	---
Bígaros.....	285	---	31,21	---	8.895	---
Calamar.....	146	---	119,72	---	17.480	---
Chirlas.....	1.444	---	20,00	---	28.880	---
Navajas.....	34	---	30,00	---	1.020	---
Pulpo.....	---	61	---	150	---	9.150
	2.785	61	22,72	150	63.283	9.150
TOTAL....	7.561	2.270	106,50	463,26	805.296	1.051.619

Comparación de desembarcos habidos en 1974 y 1979:

	1974	1979	% de Δ
Desembarcos (ptas.) / T.R.B.	2.145,22	2.456,25	(+ 14,50%)
Desembarcos (ptas.) / Tripulante	10.882,37	15.933,62	(+ 46,42%)
Desembarcos (Kgrs.) / T.R.B.	20,14	5,30	(- 73,68%)
Desembarcos (Kgrs.) / Tripulante	102,17	34,39 - 27,68	(-63,34) - (-72,91%)

Vemos que los desembarcos de 1979 (en Kgs.) son el 30,02% de los de 1974. No obstante, no se puede sacar ningún tipo de conclusiones de estos datos. En otros puertos, en los que la flota sea más o menos constante, la diferencia puede asimilarse casi totalmente al descenso de pesca; sin embargo, en puertos en los que hay un deterioro progresivo en este descenso, hay un componente muy importante debido a la tendencia de las embarcaciones a vender en puertos con mejores instalaciones, en los que los precios de rula son más elevados.

Este es el caso de Figueras, en el que las ventas son reducidas por falta de fresqueros (compradores), que no acuden al puerto debido a su distancia al centro de la provincia, y a sus malas comunicaciones. No obstante, los barcos efectúan ventas en otros puertos, por valor de unos 50 millones de pesetas, como lo atestigua la cifra que la Cofradía ha recibido en 1979 en concepto de retornos: 414.274 pesetas, de las que 266.297 pesetas corresponden al retorno desde Avilés.

De los 7 barcos de más de 10 T.R.B., uno, el "Pernas Fernández", fue adquirido a mediados de 1979, por lo que no lo consideramos en los cálculos económicos.

INVERSION EN ARTES

Gasto total = 11.118.000 ptas.

Gasto medio = 1.853.000 ptas.

Valores reales extremos = 668.000 y 31.000.000 ptas.

MODA = 31.000.000 ptas.

NOTA: la moda se sitúa en los 31.000.000, coincidiendo con el valor máximo real del gasto por corresponder a los barcos que han renovado totalmente los aparejos.

GASTO DE GAS-OIL

Consumo total = 429.000 litros

Consumo medio = 71.500 litros

Valores reales extremos = 48.000 y 98.000 litros

MODA = 98.000 litros

GASTO DE CARNADA

Valor total = 742.500 ptas. (5 barcos)

Valor medio = 148.500 ptas (5 barcos)

INGRESOS DE LA PESCA

Valor total = 38.660.985 ptas.

Valor medio = 6.144.349,5 ptas.

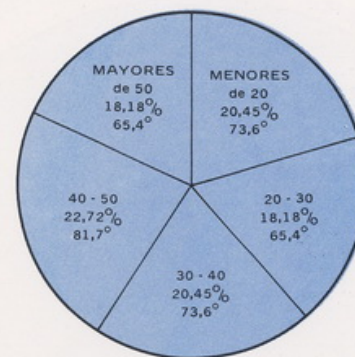
Valores reales extremos = 41.300.000 y 81.000.000 ptas.

El régimen económico de todas estas embarcaciones es "a la parte" (reparto según capturas).

En 1979 se han totalizado unos 200 días de mar, descansándose solamente los domingos.

MARINEROS

Edad: El estudio de la edad de los barcos de más de 10 T.R.B. con base en Figueras, da como resultado las siguientes distribuciones:

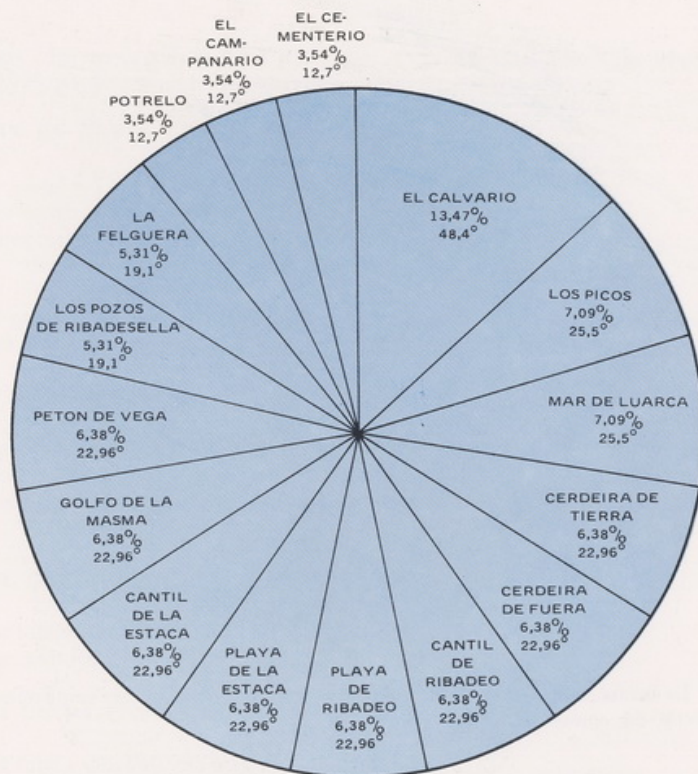


La media de edad está en los 32,8 años y la clase de edad más ampliamente representada es la de 40-50, con un 22,72%.

CALADEROS

De los seis barcos que faenaron en 1979, dos hacen la costera del bonito. El resto del año, tanto la distribución por caladeros como los artes con que se faena, son muy uniformes.

La distribución por caladeros es la que muestra el gráfico siguiente:



ARTES

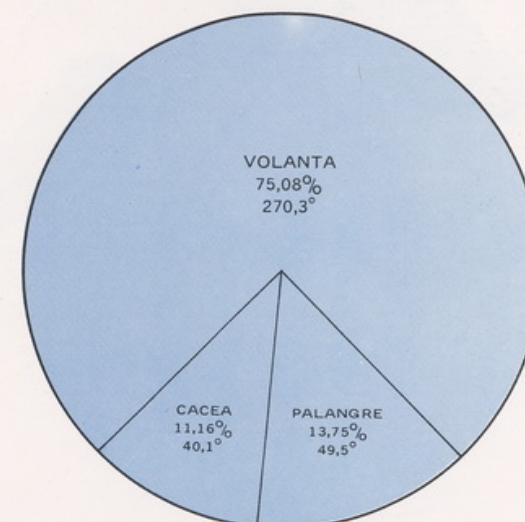
Los artes con que faenan los barcos de más de 10 T.R.B. del puerto de Figueras, son palangre, volanta y cacea; distribuyéndose de la siguiente forma:

DISTRIBUCION DE LOS ARTES POR BARCO:

BARCO	VOLANTA		PALANGRE		CACEA	
	días	%	días	%	días	%
CIUDAD DE VIVERO	100	50,00	33	16,66	67	33,33
COPPI	167	83,33	33	16,66	—	—
DIVINO PASTOR	167	83,33	33	16,66	—	—
GAVILAN DEL MAR	200	100,00	—	—	—	—
PUENTE DE LOS SANTOS	100	50,00	33	16,66	67	33,33
VERANO Y OTOÑO	167	83,33	33	16,66	—	—

(Distribución de las artes por barco calculadas de acuerdo con los días de mar: 200)

La representación gráfica de los datos del cuadro sería:



PATRON MAYOR: D. José Villar Díaz, teléfono 640250, ext. 20

LISTA DE INSTALACIONES Y NECESIDADES ACTUALES FACILITADA POR LA COFRADIA

Como obras recientemente terminadas hay que mencionar el grupo de 24 viviendas protegidas, así como el Consultorio y la Casa del Mar, contruidos por el Instituto Social de la Marina.

En el mes de julio comenzaron las obras de acondicionamiento del puerto, consistentes en el rellenado de la parte del muelle que queda a la derecha de la rampa. Al mismo tiempo, la rampa se va a elevar y se la va a hacer terminar en un martillo, o bien en "L", de manera que las embarcaciones puedan descargar la pesca en tierra directamente, sin necesidad del trasbordo con chalanas. Aprovechando estas obras, se va a hacer que el alcantarillado desagüe lejos en el interior de la ría, y no al pie del muelle, como estaba haciéndolo hasta ahora. El presupuesto aproximado de las obras es de 14 millones de pesetas.

Además de esto, está en proyecto la construcción de una cámara frigorífica en la Lonja.

Otra necesidad mencionada es la construcción de un carro para la reparación de las embarcaciones.

VIAVELEZ

En la desembocadura meandriforme del arroyo río se encuentra este pequeño puerto, bien protegido, aunque de bocana estrecha. Tiene un calado de entrada de 10 metros y de 5 a 8 metros entre muelles.

Consta de tres muelles de atraque y amarre para embarcaciones pesqueras: el muelle denominado de Gudin en el que se puede atracar en sus dos dimensiones con una longitud por cada una de unos 60 metros; el muelle de Ron, con una sola longitud de unos 50 metros, y el muelle de Velero con unos 50 metros.



FLOTA

Los datos de los tres barcos de más de 10 T.R.B. que hay en el puerto de Viavélez son los siguientes:

NOMBRE	FOLIO	T.R.B.	Hp.	Año de constr.	N.º trip.	Media edad	a	b
HERMANOS BEDIA	GI/1/1.793	27,00	128	1969	8	33	31	281,25
NTRA. SRA. DE LA								
ATALAYA	GI/1/1.112	17,00	90	1965	8	33	22	266,67
SAN ROMAN DEL EO. . .	GI/1/1.770	29,00	160	1966	8	37	39	300,00
TOTAL		73,00	378		24			
MEDIA		24,33	126		8	34,33	30,7	282,64

a = número de personas que dependen de la embarcación para subsistir
b = litros de gas-oil gastados por caballo y año

Comparando estos datos, con los de 1974:

	n.º de barcos	total T.R.B.	Media	total Hp.	Media	n.º de trip.	T.R.B. trip.	*
1974	2	53,73	26,86	248	124	17	3,16	10,0
1979	3	73,00	24,33	378	126	24	3,04	13,3

trip. = tripulantes
* = media de edad de los barcos

Vemos que en relación a 1974 el número de barcos aumentó en un 50,00%, el total de toneladas en un 35,86% y el total de caballos en un 52,42%. Por lo que se refiere a la relación T.R.B./tripulantes no se observan diferencias claras y la razón se mantiene más o menos constante.

ECONOMIA

Comparación de los desembarcos totales de los años 1974 y 1979:

ESPECIE	KGRS.		PRECIO MEDIO		VALOR	
PECES						
Besugo	3.550	—	39,5	—	140.150	—
Congrio	—	1.011	—	80,00	—	80.880
Merluza	279	31.450	153,6	360,39	42.850	11.338.000
Pescadilla	—	15.234	—	147,73	—	2.250.450
Varios	1.655	16.867	21,7	51,70	35.900	871.998
	5.484	64.562	39,9	225,23	218.900	14.541.328
CRUSTACEOS						
Centollo	3.140	987	324,5	643,75	1.018.876	635.380
Nécoras	1.464	437	215,9	500,00	316.020	218.500
	4.604	1.424	289,9	599,60	1.334.896	853.880
MOLUSCOS						
Calamar	160	144	142,5	450,00	22.800	64.800
TOTAL: . . .	10.248	66.141	153,8	233,74	1.576.596	15.460.008

Comparación de desembarcos frente a toneladas y tripulantes en 1974 y 1979:

	1974	1979	% de Δ
Desembarcos (ptas.) / T.R.B.	24.214,34	171.777,86	(+ 609,41%)
Desembarcos (ptas.) / Tripul.	45.045,60	386.500,20	(+ 758,02%)
Desembarcos (Kgrs.) / T.R.B.	157,40	734,90	(+ 366,90%)
Desembarcos (Kgrs.) / Tripul.	292,80	1.653,52	(+ 464,73%)

INVERSION EN ARTES

Inversión total = 51 100.000 ptas.
 Valor medio = 11 700.000 ptas.
 Valores reales extremos = 11 300.000 y 21 000.000 ptas.

CONSUMO DE GAS-OIL

Gasto total = 98.000 litros
 Gasto medio = 32.667 litros
 Valores reales extremos = 24.000 y 48.000 litros

CONSUMO DE CARNADA

Gasto total = 499.500 ptas.
 Gasto medio = 166.500 ptas.

INGRESOS DE LA PESCA

Venta total = 231 000.000 ptas.
 Venta media = 71 666.667 ptas.
 Valores reales extremos = 61 000.000 y 91 000.000 ptas.

Por concepto de retorno se ingresó en la Cofradía 154.560 ptas.
 El régimen económico de las embarcaciones es a la parte.

Los días de mar, referidos al año 1979, para las embarcaciones de más de 10 T.R.B., son aproximadamente de unos 220 días. En cuanto a las embarcaciones marisqueras de menos de 2 T.R.B., esos días disminuyen a 180.

MARINEROS

En las tres embarcaciones de más de 10 T.R.B. con que cuenta el puerto de Viavélez, se encuentran empleadas 24 personas, con una media de ocho tripulantes por barco. La media de edad de estos tripulantes es de 34,33 años, con unos valores extremos de 33 y 37 años.

CALADEROS

La pesca con volantas, se efectúa en zonas comunes a todos los puertos del occidente asturiano, no pudiéndose determinar el número de veces que se faena en uno u otro caladero. En cuanto al marisco, es decir, centollos y nécoras, la pesca se realiza en las zonas de menos de dos millas, no existiendo en la demarcación de esta Cofradía caladeros específicos.

ARTES

Las tres embarcaciones con más de 10 T.R.B. con que cuenta el puerto de Viavélez, faenan a la volanta durante casi todo el año. Hay que indicar que junto a éstas, intercalan otros aparejos como son rascos, nasas y palangres.

DISTRIBUCION DE LOS ARTES POR BARCO:

EMBARCACION	VOLANTA		RASCOS		NASAS		PALANGRE	
	%	días	%	días	%	días	%	días
HERMANOS BEDIA...	100	220	50	110	16,7	37	16,7	37
NTRA. SRA. DE								
LA ATALAYA.....	100	220	50	110	16,7	37	16,7	37
SAN ROMAN DEL EO..	100	220	50	110	16,7	37	16,7	37

(Distribución de las artes por barco calculadas de acuerdo con los días de mar: 220)

PATRON MAYOR: D. Víctor Ron, La Caridad.

LISTA DE INSTALACIONES ACTUALES Y NECESIDADES FACILITADA POR LA COFRADIA

Hace unos 10 años se iniciaron en el puerto de Viavéz obras de balizamiento interior, y se instaló un servicio de alumbrado del mismo que se puede considerar eficiente por lo que se refiere al alumbrado de muelles; pero no así en lo que respecta a la señalización del puerto y su entrada y salida. Al realizarse las obras de alumbrado interior del puerto y sus muelles, también se construyeron unas torretas para situar las luces de entrada y salida; pero en la actualidad dichas torretas están ciegas.

Es urgente y necesario dotar a las citadas torretas de las luces roja y verde, y señalar la situación del puerto con la instalación de un pequeño faro.

Sería interesante, la prolongación del muelle de Gudín en unos 20 metros, ya que con ello se conseguiría una mayor capacidad de atraque, mayor espacio entre muelles y una mayor protección del puerto.

Es también necesario la construcción de instalaciones pesqueras como son almacenes en general y de frío.

Sería bueno disponer de mejores amarraderos, así como de viviendas de pescadores, dado que en este puerto no existe ninguna vivienda de ese tipo.

DISTRITO DE SAN ESTEBAN DE PRAVIA

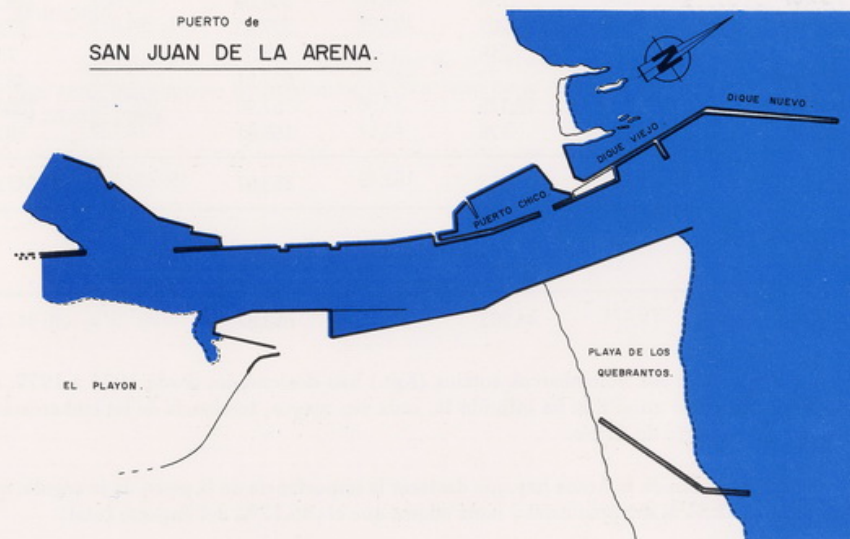
EL DISTRITO DE SAN ESTEBAN DE PRAVIA abarca la costa comprendida entre Punta Cogollo (al Este) y Punta de Ballota (al Oeste); con los puertos pesqueros de San Juan de la Arena, Cudillero y Oviñana.

PUERTO DE SAN JUAN DE LA ARENA

Descriptiva.— Está situado en la margen derecha de la ría formada por el Nalón en su desembocadura (ría de San Esteban de Pravia).

El puerto dispone de unos 90 metros de muelles de amarre, semiderruidos y de utilización casi imposible. La entrada y salida del puerto presentan numerosos problemas debido a la falta de calado.

Se puede decir que la decadencia del puerto comenzó con el cierre de las industrias conserveras, circunstancia que determinó el abandono del puerto por parte de las embarcaciones de mayor tonelaje, así como la emigración de la mano de obra a puertos como el de Avilés.



FLOTA

Carece de embarcaciones de más de 10 T.R.B.; las existentes se dedican a la pesca con volantillas, abareques, rascos, palangre y pincho, y efectúan sus ventas en Avilés, rulándose en San Juan de la Arena tan sólo una mínima parte de las capturas. Estas embarcaciones se dedican a la pesca litoral en las proximidades de La Arena; los caladeros más frecuentados son:

Con arte de anzuelo (merluza): La Maruca, El Petón y El Calafrió.

Con volantilla y abareque (ñaieca, salmonete...): entre Isla Deva y Cabo Vidio.

ECONOMIA

Comparación de los desembarcos totales de los años 1974 y 1979:

ESPECIES	PESO		PRECIO MEDIO		VALOR	
PECES						
Abadejo.....	--	10	--	142,50	--	1.425,00
Anchoa.....	--	62	--	30,29	--	1.878,50
Angula.....	18.541	23.258	668,77	1.196,98	12.399.756	27.839.406
Atún.....	16	--	50	--	800	--
Bacaladilla.....	--	641	--	47,95	--	30.741,20
Besugo.....	--	3	--	240,00	--	720,00
Bonito.....	5.876	--	64,25	--	377.534	--
Congrio.....	256	61	47,45	104,72	12.148	6.388,50
Chicharro.....	936	6.632	4,37	15,51	4.091	102.894,13
Fañeca.....	2.206	794	65,13	145,09	143.682	115.205,25
Merluza.....	13.344	207	102,28	327,93	1.364.871	67.881,75
Muil.....	--	218	--	35,00	--	7.630,00
Salmonete.....	29	77	245,68	627,91	7.125	48.349,50
Sardina.....	36.420	12.175	24,98	57,90	909.840	705.020,20
Varios.....	1.827	125	40,57	155,91	74.132	19.489,50
	79.451	44.263	192,49	653,97	15.293.979	28.947.029,50
CRUSTACEOS						
Quisquilla.....	20	--	400,00	--	8.000	--
TOTAL: ...	79.471	44.263	192,54	653,97	15.301.979	28.947.029,50

Vemos que los desembarcos totales (Kgs.) han descendido, desde 1974 a 1979, en un 44,31%, descenso en el que ha influido la, cada vez mayor, tendencia de las embarcaciones a vender en el puerto de Avilés.

En San Juan de la Arena hay que destacar la importancia de la pesca de la angula, que representa el 52,54% del peso total y nada menos que el 96,17% del importe total!

En lo que se refiere a los días de mar de 1979, éstos pueden cifrarse en unos 180; se descansa los domingos, salvo en la pesca de la angula, en la que el descanso es el fijado por la ley: desde las 14 horas del sábado hasta la puesta del sol del domingo.

La Cofradía ha ingresado 77.000 ptas. en concepto de retorno en 1979.

PATRON MAYOR: D. Emeterio Alvarez. C/ Ramón López Miranda, 7, teléfono 586016.

LISTA DE LAS NECESIDADES E INSTALACIONES ACTUALES DEL PUERTO, FACILITADA POR LA COFRADIA

Dentro del capítulo de instalaciones actuales hay que mencionar la cámara frigorífica y el congelador, con una capacidad de 60 metros cúbicos, terminados de construir el año pasado, con un importe de 2 millones de pesetas. Asimismo, el Instituto Social de la Marina ha concluido la edificación de la Casa del Mar, que se inaugurará próximamente. Al mismo tiempo se están construyendo nueve almacenes, tabicando un local de la Cofradía.

En cuanto a las necesidades es imprescindible la reparación de los muelles de amarre y el dragado.

Actualmente, las embarcaciones han de ir a abastecerse de gas-oil a San Esteban, por lo que sería conveniente la instalación en San Juan de la Arena de un surtidor con capacidad para 25.000 litros.

PUERTO DE CUDILLERO

El puerto de Cudillero, construido a expensas de una pequeña ensenada bordeada por un fuerte acantilado antropizado y que desciende desde la rasa del Pito, lo mismo que el nuevo puerto proyectado en el borde occidental, ha aprovechado el acantilado costero, que hace de límite interno, y los diques artificiales.

Los problemas más acuciantes se refieren a la limitación de espacio, que está controlada por la morfología costera en este sector litoral. Esto hace que a pesar de las condiciones de abrigo, existan fuertes temporales que hagan peligrar las embarcaciones.

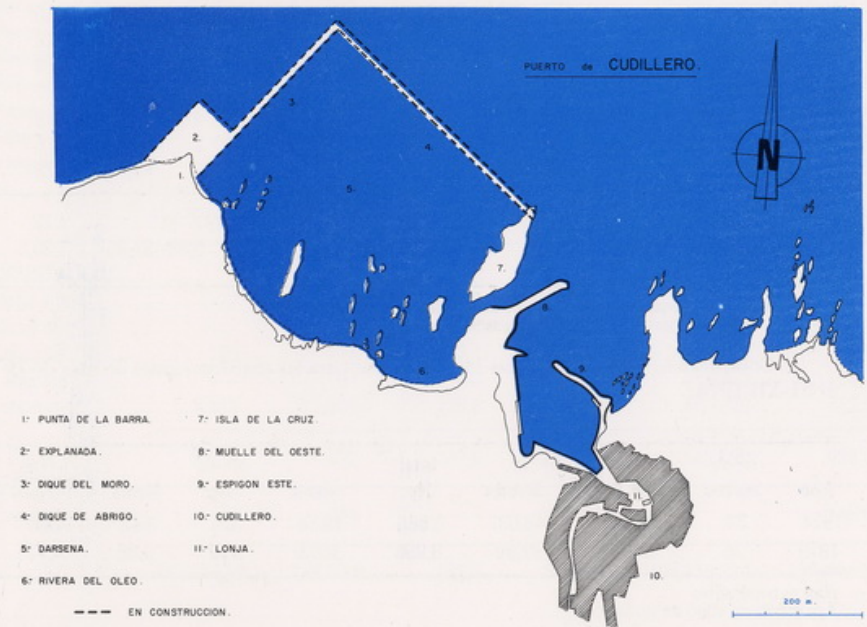
De ser correctos los planteamientos de ingeniería no van a tener problemas de aterramiento, que son los que podrían provocar una inutilización del espacio de abrigo. Los efectos de tormenta sobre los diques dependerán del diseño de los mismos y de la fidelidad en la construcción.

En la actualidad está en construcción el nuevo puerto, que comprende el dique de abrigo y el canal de entrada.

El dique de abrigo comprende la explanada de servicio, el dique del Moro y el de Abrigo; además de algunas otras obras de carácter complementario. La dársena obtenida será totalmente cerrada.

Cuando las obras de este nuevo puerto finalicen, no existirán problemas de entrada o de salida y la protección será la adecuada a las necesidades del mismo, esperando verse mejoradas a medida que se realicen obras de acondicionamiento y mejora de las instalaciones portuarias.

En cuanto al puerto actual (el viejo), no tiene tampoco problemas de entrada o salida; pero sí los tiene para la estancia en la dársena cuando hay mal tiempo. En marea alta el calado de entrada es de 5 m. y el de abrigo de 10 m.; en marea baja el calado de entrada es de 3 m. y el de abrigo de 5 m.



FLOTA

Descriptiva: en la actualidad, existen 25 barcos con más de 10 T.R.B. en el puerto de Cudillero. Sus datos se reflejan en la siguiente tabla:

NOMBRE	FOLIO	T.R.B.	Hp.	Año de constr.	N.º trip.	Media edad	a	b
MARIA REYES	GI /4/2.026	42,36	230	1976	8	35	27	260,87
MARUSELA	LU/3/1.868	15,25	115	1962	7	33	28	347,83
SIEMPRE M.ª URSULA ..	SE/3/1.896	20,00	135	1973	7	35	23	444,44
BETI ALBONIGA MAYOR	BER /2.551	19,85	128	1970	8	37	38	468,75
LA AUSTERA	GI /4/2.052	40,00	230	1978	8	27	30	260,87
ADOLFIN	GI /3/ 699	10,70	85	1963	5	35	13	141,18
LOS CAPACHOS	GI /5/1.861	12,00	102	1961	6	28	16	196,08
SIEMPRE UNIDOS	S /3/1.390	29,50	160	1974	7	36	25	250,00
AMATXO	BI /3/2.852	17,60	140	1975	7	35	27	357,14
CAPRICHIO N.º 2	GI /5/1.966	15,00	87	1963	7	25	12	275,86
MARES DEL SEÑOR ...	GI /3/1.927	30,00	160	1974	8	35	24	437,50
RIANA	GI /7/1.486	17,00	128	1964	7	28	12	546,87
NVO. RAMON ANTONIO	GI /7/1.479	22,00	160	1963	8	38	24	437,50
M.ª DE LA SIERRA	SE/3/1.652	15,61	102	1972	4	37	9	163,39
LOPEZ PEREZ	GI /3/1.734	109,37	330	1967	13	47	32	353,53
NUEVO CARMENCHU ..	GI /3/1.638	92,02	420	1964	12	48	35	277,78
BRISAS PIXUETINAS ...	GI /3/1.773	103,42	420	1968	14	43	42	277,78
MONICA LORETO	GI /3/1.954	34,17	170	1975	7	33	20	686,27
VICTORCHO	LU/3/1.838	12,00	40	1961	3	43	10	416,65
JUANITO	Pasa /2.209	14,58	60	1970	1	45	10	222,22
SANTA TERESITA	GI /3/1.833	16,00	60	1970	2	47	8	277,77
SAN GABRIEL	SE/3/1.648	10,53	29	1972	4	36	7	574,69
SANTA ANASTASIA ...	SE/3/1.631	11,58	55	1971	4	33	9	303,02
NVO. HNOS. ALVAREZ .	SE/3/1.621	10,16	27	1970	2	54	6	617,26
NVO. DANUBIO AZUL ..	R /3/1.822	99,34	425	1974	13	40	26	274,51
TOTAL		820,02	3.998		172		513	
MEDIA		32,80	159,9		6,88	37,35	20,5	354,79

a = número de personas que dependen de la embarcación para subsistir
b = litros de gas-oil gastados por caballo y año

Comparando estos datos, con los obtenidos para las embarcaciones de más de 10 T.R.B. al 31-XII-1974:

Año	n.º de barcos	total T.R.B.	Media	total Hp.	Media	n.º de trip.	Media	T.R.B. trip.	*
1974	34	1.633,10	48,03	5.565	163,8	329	9,68	4,96	7,94
1979	25	820,02	32,80	3.998	159,9	172	6,88	4,77	10,20

trip. = tripulantes

* = media de edad de los barcos

Vemos que han disminuido todos los valores, en relación a 1974. Esta disminución representa un 26,47% en el número de barcos, un 49,79% en el total de T.R.B., un 28,16% en el total de Hp., y un 47,72% en el número de tripulantes.

Hay, pues, una disminución general de todos los valores considerados, siendo de destacar el hecho de que el 11 embarcaciones de más de 90 T.R.B. en 1974 se ha pasado a sólo tres en el momento actual.

ECONOMIA

Comparación de los desembarcos totales entre los años 1974 y 1979:

ESPECIE	PESO (Kgs.)		PRECIO MEDIO (ptas./kg.)		VALOR (ptas.)	
PECES						
Besugo	685.139	106.901	57,2	265,22	391.218.335	281.352.784
Caballa	2.040	2.856	10,6	18,78	21.612	53.636
Congrio	3.760	4.457	69,4	111,07	261.038	495.060
Cania	---	417	---	23,44	---	9.775
Chicharro.	---	5.650	---	29,38	---	160.333
Bacalada	---	46.109	---	72,36	---	31.336.504
Barbada.	---	792	---	214,44	---	169.839
Bonito.	---	2.541	---	159,77	---	405.970
Abadejo.	---	395	---	234,09	---	92.466
Fañeca	---	1.632	---	203,14	---	331.524
Merluza	276.451	502.061	184,4	430,27	501.984.702	2161.021.922
Mero.	---	116	---	501,19	---	58.138
Marrajo	---	16.723	---	152,56	---	21.551.259
Palometa	212.085	886	36,9	151,99	71.828.811	134.659
Rape.	41.027	39.039	56,2	142,42	21.307.751	51.559.882
Sable.	---	4.524	---	118,03	---	533.963
Virrey.	---	1.232	---	256,89	---	316.485
	11.220.502	736.331	82,4	351,18	1001.622.249	2581.584.198
CRUSTACEOS						
Bogavante	122	12	459,5	1.000,00	56.060	12.000
Boroñón	---	142	---	279,08	---	39.630
Centollo	123	111	372,1	528,56	45.764	58.670
Langosta	---	81	---	1.416,05	---	114.700
Percebes	1.969	1.086	226,6	657,34	446.226	713.873
	2.214	1.432	247,5	655,64	548.050	938.873
MOLUSCOS						
Calamar.	---	314	---	446,93	---	146.616
TOTAL	11.222.716	738.077	182,7	351,82	1011.170.299	2591.669.688

Comparando desembarcos frente a toneladas y tripulantes en 1974 y 1979, tenemos:

	1974	1979	% de Δ
Desembarcos (ptas.) / T.R.B.	45.957,88	132.900,18	(+ 189,18%)
Desembarcos (ptas.) / Tripul.	152.594,71	493.762,48	(+ 223,58%)
Desembarcos (Kgrs.) / T.R.B.	555,44	377,75	(- 31,99%)
Desembarcos (Kgrs.) / Tripul.	1.844,22	1.403,19	(- 23,92%)

INVERSION EN ARTES

Inversión total de los 25 barcos = 211 597.500 ptas.
 Valor medio de la inversión = 863.900 ptas.
 Valores reales extremos = 300.000 y 1 700.000 ptas.
 MODA = 1 500.000 ptas.

CONSUMO DE GAS-OIL

Gasto total de los 25 barcos = 1 331.900 litros
 Gasto medio por barco = 53.276 litros
 Valores reales extremos = 12.000 y 116.600 litros
 MODA = 65.000 litros

COSTO DE CARNADA

Inversión total = 161 312.500 ptas.
 Inversión media = 652.500 ptas.

INGRESOS DE LA PESCA

Venta total = 200 740.975 ptas.
 Venta media por barco = 8 029.638 ptas.
 Valores reales extremos = 1 561.597 ptas y 181 970.955 ptas.

Estos desembarcos representan el 77,31% del valor total de pescado desembarcado en el puerto en el año 1979 (259 669.955 ptas.).

La Cofradía recibió en 1979 la cantidad de 1 655.352,78 ptas. en concepto de retorno.

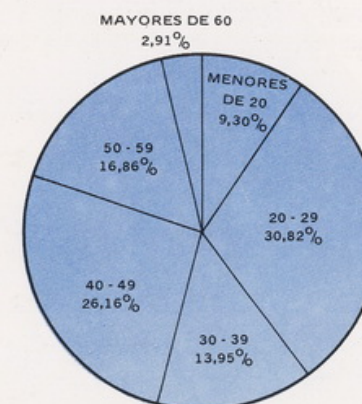
En 1979 los días de mar fueron 145, debido, en parte, al mal tiempo y, en parte, a los días de la semana en que se descansa ("palangre". Domingos y lunes, "pincho". Domingos).

Por lo que se refiere al régimen económico de las embarcaciones, todas ellas van "a la parte" (51% armador, 49% marineros), además de la "cena" que cada tripulante se lleva todos los días.

MARINEROS

En las 25 embarcaciones de más de 10 T.R.B. con que cuenta el puerto de Cudillero, se encuentran empleadas 172 personas, con una media de 6,9 tripulantes por barco. La media de edad de estos tripulantes es de 37,35 años, con unos valores extremos de 25 y 54,5 años.

La distribución de edades puede representarse como sigue:

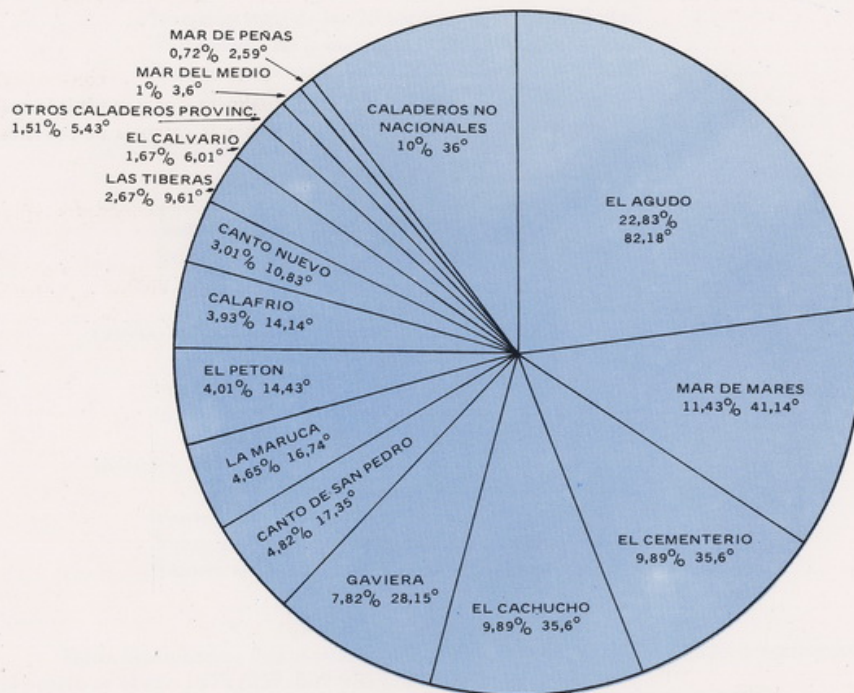


Como se puede ver, se observa un rejuvenecimiento de las tripulaciones, así, el 54,07% de los tripulantes tienen una edad inferior a los 40 años y, solamente el 19,77% de los tripulantes superan los 50 años. Hay que hacer notar que dentro de este 19,77%, el 2,91%, corresponde a tripulantes de más de 60 años, que entran dentro de la edad de jubilación voluntaria que marca la ley.

CALADEROS

Los caladeros más frecuentados por los barcos de este puerto son: El Agudo, Mar de Mares, El Cementerio, El Cachucho, La Gavieta, El Canto de San Pedro, La Maruca, El Petón, Calafrio, El Canto Nuevo, Las Tiberas, El Calvario, Mar del Medio y Mar de Peñas. Aparte de éstos, algunas embarcaciones faenan en caladeros no nacionales.

El porcentaje con que se faena en los mencionados caladeros puede observarse en la figura siguiente.



ARTES

En el puerto de Cudillero se faena casi exclusivamente al anzuelo, en sus dos modalidades: "palangre" y "pincho". Un número importante de barcos hacen la costera del bonito (a la cacea, con curricán). Las artes de malla están únicamente representadas por cercos, que utilizan un número escaso de embarcaciones.

PATRON MAYOR: D. Aquilino González Marqués. C/ Suárez Inclán, 25, teléfono de la Cofradía 590004.

LISTA DE INSTALACIONES ACTUALES Y NECESIDADES DEL PUERTO, FACILITADAS POR LA COFRADIA

En la actualidad las instalaciones existentes se reducen a una lonja de reducidas dimensiones, ya existentes desde hace muchos años y que es propiedad de la Cofradía; unos pocos almacenes, insuficientes para el gran número de embarcaciones existentes, y unos tanques de gas-oil de Campsa que cubren las necesidades de la flota pesquera de Cudillero.

Se está pendiente de la finalización del puerto en ejecución, para la construcción tanto de una nueva lonja; como de unos nuevos almacenes. Actualmente, es imposible la realización de almacenes para pescadores y exportadores-compradores por la carencia de terrenos con dimensiones adecuadas.

Otra necesidad es la carencia de amarraderos asequibles a las necesidades del puerto y su flota.

Está pendiente de llevarse a ejecución por el Ministerio de la Vivienda, dentro del Plan de las de Protección Oficial para 1980, un grupo de 87 viviendas para pescadores.

PUERTO DE OVIÑANA

El puerto de Oviñana, aunque se suele identificar con las instalaciones existentes en la playa de Castrillón, en realidad puede considerarsele diseminado a lo largo de la costa, en la serie de playas que van desde la Concha de Artedo a Cabo Bustio. En la mencionada playa de Castrillón no existen más instalaciones que una rampa y dos cabrestantes para el sobordo de las embarcaciones. Por el resto de las playas que abarca la Cofradía (Oviñana, Albuerne, Novellana, Ballota...) se distribuyen otros 11 cabrestantes con los que se varan diariamente las embarcaciones. De éstas, sólo una, "El Jorge", supera las 10 T.R.B.; sus características son las siguientes:

NOMBRE	FOLIO	T.R.B.	Hp.	año constr.	n.º de trip.	Media edad	a	b
EL JORGE.....	GI/7/639	10,21	---	1941	3	46	10	---

a = número de personas que dependen de la embarcación para subsistir
b = litros de gas-oil gastados por caballo y año

El resto de la flota lo componen una veintena de embarcaciones, cuyo total de T.R.B. es de 64,33 con un total de 61 tripulantes.

Los desembarcos de 1974 y 1979, por especies, son los siguientes:

ESPECIE	PESO (Kgr.)		PRECIO MEDIO (ptas./Kgr.)		VALOR (ptas.)	
PECES						
Congrio.....	2.180	---	73,00	---	159.152	---
Rape.....	6.600	---	81,52	---	538.080	---
	8.780	---	79,41	---	697.232	---
CRUSTACEOS						
Bogavante.....	757	912,79	653,62	1.000,00	494.792	912.797
Buey.....	6.729	---	91,84	---	618.052	---
Centollo.....	8.621	2.008,22	246,16	507,27	2.122.184	1.018.719,50
Langosta.....	3.313	1.299,00	849,87	1.400,05	2.815.650	1.818.670,00
Nécora.....	4.530	2.317,76	200,35	428,25	907.601	992.591,00
Percebe.....	4.341	---	212,83	---	923.912	---
	28.291	6.537,70	278,61	725,45	7.882.191	4.742.777,50
MOLUSCOS						
Calamar.....	340	1.239,92	183,00	610,00	62.220	756.351,20
TOTAL.....	37.411	7.777,69	230,99	707,03	8.641.643	5.499.128,70

Vemos que el total de pesca (en Kgs.) ha descendido en un 79,22% desde el 74 hasta el 79 y, salvo en el bogavante y en el calamar, en el resto de las especies ha habido descensos notables.

El marisco en este puerto no se rula, sino que los compradores (7 cetáceas) al comenzar cada costera se reúnen con los armadores y determinan los precios que regirán a lo largo de ésta. Los crustáceos vendidos a estas cetáceas, junto con los que son importados por ellas, convierten a este punto de la costa cantábrica en uno de los centros de almacenamiento de crustáceos vivos más importante de España.

Los caladeros más frecuentados por las embarcaciones de este puerto son los próximos a la costa; sólo "El Jorge" faena en caladeros alejados del litoral a lo largo de toda la costa cantábrica.

Los artes con que se faena son palangres, miños y rascos.

A lo largo de la semana se descansa los sábados y los domingos. Los días de mar de 1979 fueron unos 150. En este mismo año, la Cofradía ha recibido 160.000 ptas. en concepto de retorno.

PATRON MAYOR: D. Ubaldino Alvarez Busto. Oviñana, (sin teléfono). Teléfono de la Cofradía 596046.

LISTA DE NECESIDADES E INSTALACIONES ACTUALES, FACILITADA POR LA COFRADIA

En los últimos cinco años no se ha realizado obra alguna, y no se está haciendo nada actualmente.

Hace diez años que el Grupo de Puertos elaboró un proyecto para construir un rompeolas en la playa de Castrillón.

También se carece de almacenes y de surtidor de gas-oil.

DISTRITO DE AVILES

EL DISTRITO DE AVILES se extiende desde el Cabo Peñas hasta Punta Cogollo y comprende un solo puerto, el de Avilés, enclavado en la margen izquierda de la ría del mismo nombre.

PUERTO DE AVILES

La ría de Avilés es un pequeño estuario en el que la circulación está principalmente controlada por el caudal mareal; no obstante, los vertidos de aguas residuales de la empresa ENSIDESA y otras de menor entidad, así como de la propia ciudad de Avilés, hacen que aumente el caudal fluvial primitivo. El tipo de circulación estuarina debe corresponder al verticalmente homogéneo.

Es un estuario fuertemente evolucionado, cuyo origen estuvo controlado, en un principio, por la importante falla de desgarre, "falla de Ventaniella" y asociadas, a lo largo de las cuales se ha instalado el canal fluvial.

El ascenso continental y la retirada del mar consecuentemente han favorecido, a partir de una superficie plana y suave preexistente, que en su parte interna estaría limitada por el trazado de la carretera a Salinas y al aeropuerto de Asturias, el que se construyera una extensa barra de playa; esta barra limitaría en su interior unas marismas, que gracias a la gran tasa de sedimentación arenosa de la playa y a la acción del viento de una manera continuada, se irían rellenando por dunas eólicas, que llegan a alcanzar en la actualidad la mayor superficie y volumen de todo el norte de España.

Dada la estrechez del estuario, la circulación tiende a abrir un canal en posición ligeramente oriental, siendo el reflujo el que va a controlar la posición de este canal. A pesar del grado de aterramiento que sufre esta ría, la industria pesada, ligera y propiamente pesquera justifican el dragado continuado desde la desembocadura.

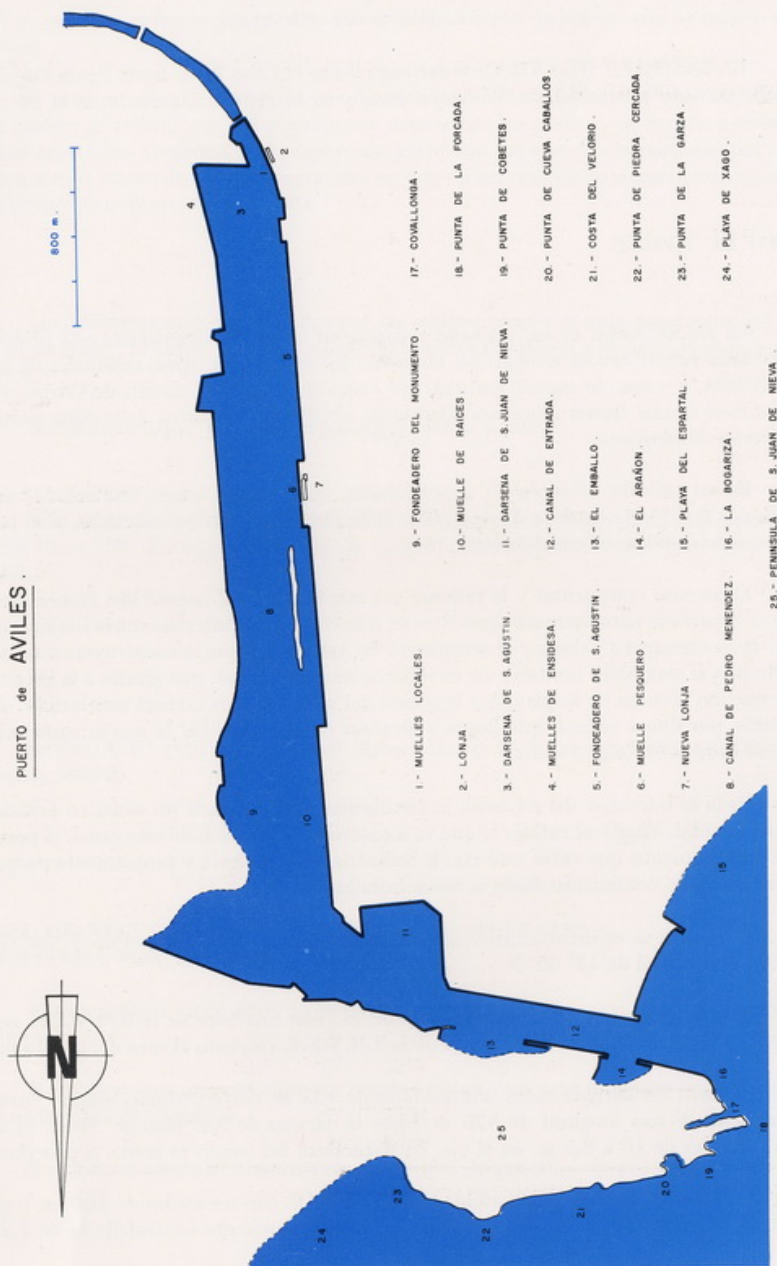
El puerto se encuentra orientado hacia el NO., con una longitud de 5° 56' O. (Greenwich) y una latitud de 43° 35' N.

La máxima carrera de marea es de 4,60 m., con una cota de la B.M.V.E.E. respecto al cero del puerto de 0,00 m. y una cota de la P.M.V.E.E. respecto al cero del puerto de 5,30 m.

El canal de entrada tiene una anchura de 153 m. entre coronaciones de muros de encauzamiento y una longitud de 920 m. hasta la dársena de San Juan de Nieva. El calado en B.M.V.E.E. es de 10 a 8,5 m. en el eje. La naturaleza del fondo es arena, arcilla dura y roca.

La boca de entrada está orientada hacia el NO., con un ancho de 160 m. y un calado en B.M.V.E.E. de 10 m. La velocidad de la máxima corriente controlada es de 2,25 nudos.

PUERTO de AVILES.



FLOTA

Descriptiva: actualmente existen en el puerto de Avilés 30 barcos con más de 10 T.R.B. Sus datos se reflejan en la siguiente tabla:

NOMBRE	FOLIO	T.R.B.	Hp.	Año de constr.	N.º trip.	Media edad	a	b
CAMPOEDER	BI/2/2.338	132,00	440	1973	13	40	53	681,82
FLOR DEL CANTABRICO	GI/4/2.069	116,00	400	1971	12	45	48	900,00
GONDIEZ UNO	GI/4/2.014	130,00	425	1977	12	45	50	847,06
GONDIEZ DOS	GI/4/2.001	130,00	425	1978	12	40	50	847,06
LA DEVA	GI/4/1958	130,00	500	1975	14	45	64	720,00
LARRAÑAGA LANDA	BI/2/2.461	118,00	330	1966	13	40	45	1.090,91
M.ª CARMEN FDEZ.	GI/4/1.822	120,00	400	1970	14	26	50	375,00
NVO. JUANITO HNOS.	GI/4/1.751	149,00	400	1971	13	45	60	900,00
NVO. SANTA ANA	BI/3/2.436	107,00	320	1964	12	45	63	937,50
NVO. AURTENECHEA	BI/2/2.381	115,00	330	1964	12	35	50	800,00
NVO. CAMPOS	BI/2/2.566	118,00	350	1970	13	45	52	754,29
LLORCA I.º	GI/4/1.863	128,00	400	1969	12	47	53	660,00
M.ª CONCEPCION	BI/3/2.661	112,00	425	1966	13	40	55	508,26
SOCIO	FE/2/2.790	190,00	550	1972	13	45	48	610,91
SIEMPRE EMPERATRIZ	GI/4/1.741	117,00	380	1966	13	40	60	789,47
VICENTE MURCIA	GI/6/ 641	131,00	600	1972	13	40	50	600,00
VILLA DE AVILES	BI/4/ 99	148,00	600	1969	13	43	60	750,00
PENA DA RAPADOIRA	FE/1/1.790	145,00	600	1968	13	47	48	416,67
LECUE	ST/1/1.039	99,00	400	1967	10	40	40	500,00
DANIEL ITURRIOZ	BI/2/2.212	68,00	200	1958	10	40	34	375,00
GENARO GAMECHO	ST/3/2.191	35,00	206	1959	8	39	20	364,08
JOSE VICENTE	GI/6/ 570	13,50	50	1960	3	45	14	80,00
JONAS BELEN	GI/4/1.564	58,00	282	1962	10	33	34	85,11
LA CAPRICHOSA	GI/6/ 659	38,00	160	1974	10	34	32	281,25
NOCHE DE REYES	GI/6/ 657	24,00	128	1972	8	40	30	273,43
NVO. ALFA	GI/6/ 541	60,00	350	1957	10	35	35	142,86
NVO. TRAVIATA	GI/6/1.768	36,00	285	1968	12	45	42	175,44
NVO. GALERNA	SS/3/1.093	75,00	200	1959	10	35	23	500,00
PICO PIENZO	GI/3/ 603	50,00	150	1955	9	48	42	320,00
SAN MATEO	GI/6/ 648	50,00	265	1974	13	33	52	226,42
TOTAL:		2.942,50	10.551		343		1.357	
MEDIA:		98,08	351,7		11,4	40,67	45,2	550,41

a = número de personas que dependen de la embarcación para subsistir
b = litros de gas-oil gastados por caballo y año

Comparando estos datos, con los obtenidos para las embarcaciones de más de 10 T.R.B. al 31-XII-1974:

Año	n.º de barcos	total T.R.B.	Media	total Hp.	Media	n.º de trip.	Media	T.R.B. trip.	*
1974	36	3.306,11	91,84	10.436	289,8	507	14,1	6,52	10,62
1979	30	2.942,50	98,08	10.551	351,7	343	11,4	8,58	11,47

trip. = tripulantes

* = media de edad de los barcos

En relación a 1974 ha disminuido el número de embarcaciones en un 16,67%, las toneladas en 11,00%, y los tripulantes en un 32,35%.

El tonelaje ha aumentado en un 6,79% con relación a 1974, mientras que el caballaje medio lo ha hecho en un 21,36%; esto indica que las embarcaciones han aumentado la potencia de sus motores y precisan menos mano de obra, ya que la relación T.R.B./tripulantes, ha aumentado en un 31,60%.

ECONOMIA

Comparación de los desembarcos totales entre los años 1974 y 1979.

(Tabla página siguiente)

ESPECIE	PESO (Kgr.)		PRECIO MEDIO (ptas./Kgr.)		VALOR (ptas.)	
PECES						
Abadejo.	8.353	--	57,5	--	481.172	--
Bacalada.	1.305.094	2.944.835	16,7	17,47	21.759.680	51.455.013,00
Atún.	4.758	--	83,0	--	228.874	--
Besugo.	854.576	361.559	78,5	300,06	67.086.937	108.487.959,50
Boga.	6.511	--	5,2	--	34.117	--
Bonito.	1.553.726	1.235.225	68,2	140,86	105.915.579	173.997.344,15
Caballa.	69.868	262.951	7,2	10,87	505.688	2.858.929,00
Congrio.	147.742	142.295	50,6	148,89	7.460.743	21.186.972,50
Faneca.	28.184	112.634	43,6	151,23	1.227.596	17.033.475,00
Gallo.	45.612	216.352	147,5	291,81	6.727.033	63.133.483,00
Jurel.	2.749.855	1.659.644	5,2	18,71	14.253.857	31.049.360,00
Lubina.	2.504	23.746	261,0	565,84	653.464	13.436.502,00
Merluza.	369.174	410.298	141,5	363,18	52.239.189	149.011.565,50
Mero.	31.150	10.936	217,5	434,00	6.773.976	4.746.247,00
Marrajo.	--	39.618	--	137,19	--	5.435.205,00
Palometa.	54.557	4.046	44,8	120,13	2.446.506	486.052,00
Pancho.	--	34.821	--	204,26	--	7.112.394,00
Paparda.	20.460	--	25,0	--	510.514	--
Parrocha.	15.293	9.224	28,6	121,49	437.278	1.120.588,00
Pescadilla.	194.950	64.038	135,0	377,44	26.309.986	24.170.746,50
Pez espada.	2.168	--	78,0	--	169.134	--
Rape.	217.199	407.766	75,4	183,09	16.366.951	74.657.640,00
Salmonete.	6.681	8.788	205,4	535,05	1.362.169	4.702.025,00
Sardina.	341.283	1.237.470	14,8	21,79	5.051.411	26.967.001,00
Barbada.	--	43.415	--	231,23	--	10.038.795,00
Varios.	599.263	867.705	49,7	111,08	29.769.409	96.380.555,25
	8.628.966	10.097.366	42,6	87,8	367.771.263	887.467.852,90
CRUSTACEOS						
Bogavante.	57	--	443,3	--	25.266	--
Buey.	260	--	120,6	--	31.365	--
Cangrejo.	3.993	--	31,5	--	125.900	--
Centollo.	54	--	168,1	--	9.075	--
Langosta.	12	--	932,2	--	11.186	--
Nécora.	588	--	189,2	--	111.275	--
	4.964	--	63,3	--	314.067	--
MOLUSCOS						
Calamar.	9.162	10.975	136,8	409,11	1.253.600	4.489.966,00
Pota.	--	13.381	--	169,70	--	2.270.740,00
Pulpo.	3.040	--	8,8	--	26.840	--
Volador.	28.087	--	53,5	--	1.503.083	--
	40.289	24.356	69,01	277,58	2.783.523	6.760.706,00
TOTAL.	8.674.219	10.121.722	21,4	88,3	370.868.853	894.228.558,90

Comparando de los desembarcos (ptas. y Kgrs.) por T.R.B. y por tripulante.

	1974	1979	% de Δ
Desembarcos (ptas.) / T.R.B.	110.778,55	299.003,09	(+ 169,91%)
Desembarcos (ptas.) / Tripul.	684.259,89	214.233,60	(+ 254,16%)
Desembarcos (Kgrs.) / T.R.B.	2.591,00	3.384,38	(+ 30,62%)
Desembarcos (Kgrs.) / Tripul.	16.004,09	27.430,14	(+ 71,39%)

INVERSION EN ARTES

Inversión total de los 30 barcos = 571.550.000 ptas.
 Valor medio de la inversión = 11.918.333 ptas.
 Valores reales extremos = 800.000 y 31.600.000 ptas.
 MODA = 21.000.000 ptas.

INVERSION DE LOS ARRASTREROS

Total de los 17 barcos = 471.191.000 ptas.
 Valor medio de la inversión = 11.573.033 ptas.
 Valores reales extremos = 300.000 y 21.500.000 ptas.
 MODA = 11.500.000 ptas.

INVERSION DE LOS NO ARRASTREROS

Total de los 13 barcos = 121.491.000 ptas.
 Valor medio de la inversión = 960.846,15 ptas.
 Valores reales extremos = 300.000 y 21.400.000 ptas.
 MODA = 700.000 ptas.

CONSUMO DE GAS-OIL

Gasto total de los 30 barcos = 61.420.000 litros
 Gasto medio por barco = 214.000 litros
 Valores reales extremos = 24.000 y 400.000 litros

COSTO DE CARNADA

Inversión total = 101.359.000 ptas.
 Media = 796.846,15 ptas.
 Valores extremos = 112.500 y 11.336.500 ptas.
 MODA = 11.003.500 ptas.

INGRESOS DE LA PESCA

Venta total = 3851.500.000 ptas.
 Venta media por barco = 131.000.000 ptas.
 Valores reales extremos = 51.500.000 y 251.000.000 ptas.

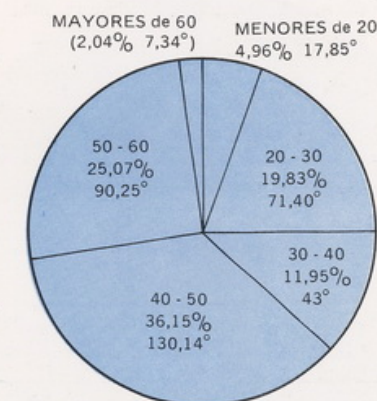
La venta de las embarcaciones de más de 10 T.R.B. representa el 43,6% del valor total del pescado desembarcado en el puerto (9841.222.558,90 ptas.).

Los días de mar en 1979 fueron 297. En el régimen económico de las embarcaciones de arrastre van al 30% los marineros y 70% los armadores, mientras que el resto de las embarcaciones suelen ir a la parte, es decir, 49% los marineros, 51% los armadores.

MARINEROS

El número de personas empleadas en las 30 embarcaciones de más de 10 T.R.B. con que cuenta el puerto de Avilés, es de 343, con una media de 11,4 tripulantes por barco. La media de edad de estos tripulantes es de 40,67 años, con unos valores extremos de 26 y 48 años.

La distribución de edades puede representarse como sigue:



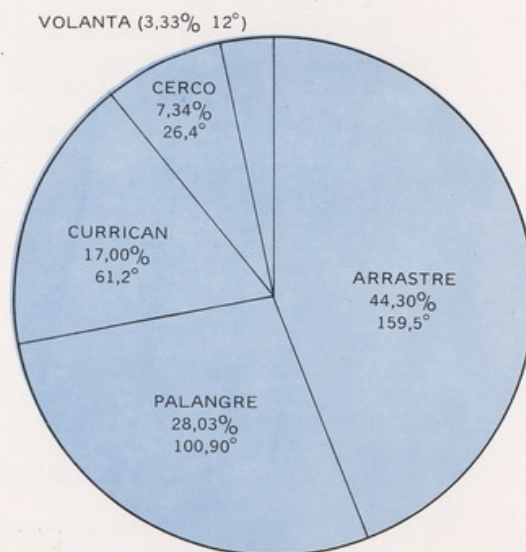
Como se puede ver, el 36,74% de los tripulantes tienen una edad inferior a los 40 años, superándola el 63,26% restante.

ARTES

Descriptiva: Este puerto es junto al de Gijón, la base de los arrastreros de la provincia, y, por consiguiente, el arte que predomina sobre los demás es el denominado de "arrastre". Le sigue en importancia el "palangre" y luego las artes de malla, representadas por los cercos y en menor medida por las volantas.

Hay que indicar, que la mayor parte de las embarcaciones dedican dos o tres meses a la costera del bonito (a la cacea, con curricán).

La distribución porcentual de los artes en el puerto de Avilés es la siguiente:



DISTRIBUCION DE LOS ARTES POR BARCO:

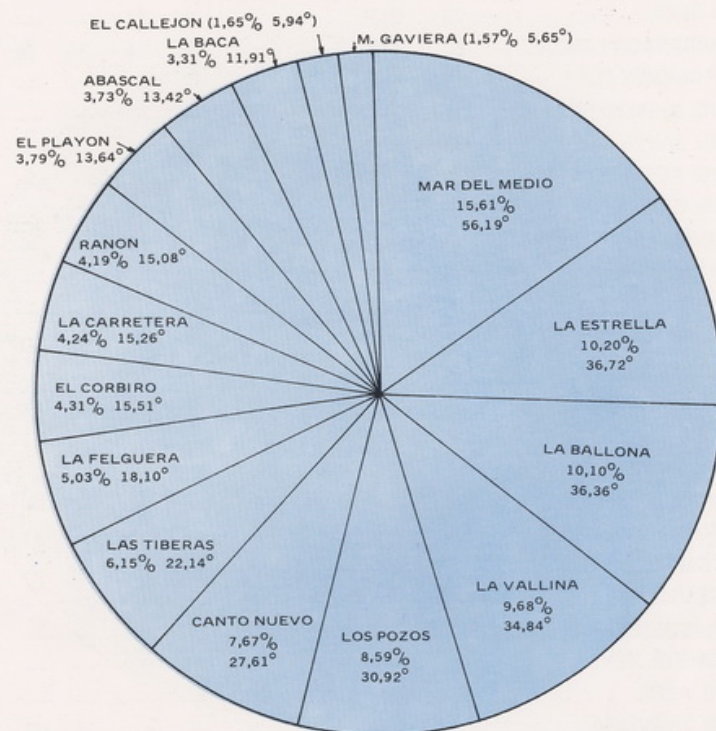
En cuanto a la distribución porcentual de los artes por barco, en el puerto de Avilés:

EMBARCACION	ARRASTRE		PALANGRE		CURRICAN		CERCO		VOLANTA	
	%	días	%	días	%	días	%	días	%	días
CAMPOEDER	75	223	---	---	25	74	---	---	---	---
FLOR DEL CANTABRICO.	100	297	---	---	---	---	---	---	---	---
GONDIEZ UNO	100	297	---	---	---	---	---	---	---	---
GONDIEZ DOS	75	223	---	---	25	74	---	---	---	---
LA DEVA	75	223	---	---	25	74	---	---	---	---
LARRAÑAGA LANDA ...	50	149	---	---	25	74	25	74	---	---
M. ^a CARMEN FDEZ.	---	---	100	297	---	---	---	---	---	---
NVO. JUANITO HNOS. ...	100	297	---	---	---	---	---	---	---	---
NVO. SANTA ANA.	75	223	---	---	25	74	---	---	---	---
NVO. AURTENECHEA ...	75	223	---	---	25	74	---	---	---	---
NVO. CAMPOS.	75	223	---	---	25	74	---	---	---	---
LLORCA I. ^o	75	223	---	---	25	74	---	---	---	---
M. ^a CONCEPCION	100	297	---	---	---	---	---	---	---	---
SOCIO	75	223	---	---	25	---	---	---	---	---
SIEMPRE EMPERATRIZ ..	54	160	---	---	25	74	21	63	---	---
VICENTE MURCIA.	75	223	---	---	25	74	---	---	---	---
VILLA DE AVILES.	75	223	---	---	25	74	---	---	---	---
LECUE	---	---	75	223	25	74	---	---	---	---
PENA DA RAPADOIRA ..	75	223	---	---	25	74	---	---	---	---
DANIEL ITURRIOZ.	---	---	75	223	25	74	---	---	---	---
GENARO GAMECHO	---	---	50	149	34	101	16	47	---	---
LA CAPRICHOSA.	---	---	75	223	25	74	---	---	---	---
JOSE VICENTE	---	---	100	99	---	---	---	---	---	---
JONAS BELEN.	---	---	75	223	25	74	---	---	---	---
NOCHE DE REYES.	---	---	83	247	17	50	---	---	---	---
NVO. ALFA.	---	---	100	297	---	---	---	---	---	---
NVO. TRAVIATA.	---	---	25	74	---	---	75	223	---	---
NVO. GALERNA	---	---	50	149	34	101	16	47	---	---
PICO PIENZO	---	---	---	---	---	---	---	---	100	297
SAN MATEO	---	---	33	98	---	---	67	199	---	---

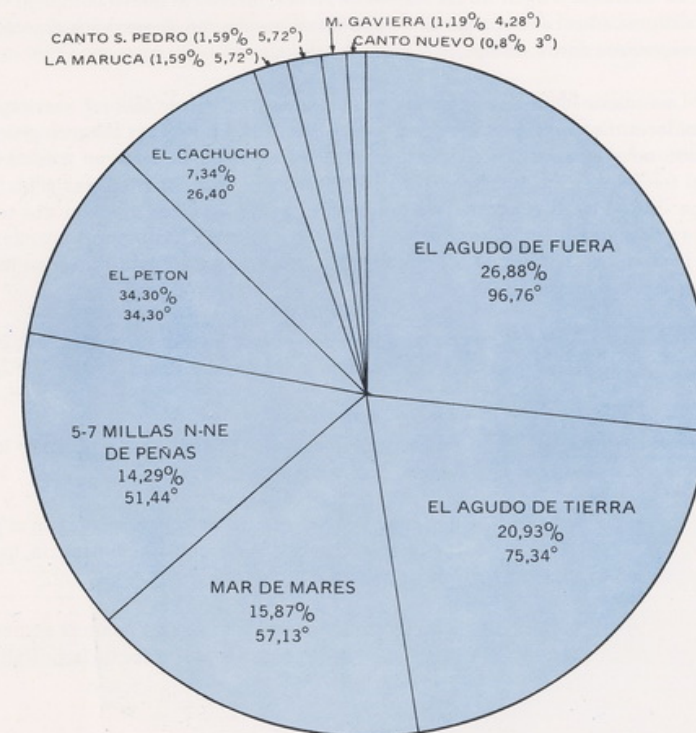
(Distribución de las artes por barco calculado de acuerdo con los días reales de mar: 297)

CALADEROS

Para el arrastre los caladeros más frecuentados son: Mar del Medio, La Estrella, Ballona, Vallina, Los Pozos y Canto Nuevo, que en conjunto representan el 54,18%.



Las embarcaciones que faenan con otro tipo de aparejos frecuentan principalmente el Agudo de Fuera y el Agudo de Tierra, que en conjunto representan el 47,81%.



PATRON MAYOR: D. Jesús Muñiz Guardado, El Muelle s/n., teléfono 565340

LISTA DE INSTALACIONES ACTUALES Y NECESIDADES DEL PUERTO, FACILITADAS POR LA COFRADIA

La Cofradía Virgen de las Mareas de Avilés, merced al nuevo complejo construido en los cinco últimos años ofrece, a partir de 1980, una amplia red de servicios al sector pesquero, que enumeraremos a continuación.

Una nueva lonja de contratación, con una superficie de 523 m². con capacidad para 201 compradores. Catorce almacenes fresqueros con 1.118 m³, y un almacén general de depósitos de 1.396 m³. Servicios de oficinas y otros complementarios hasta un total de 1.140 m². Una central telefónica con capacidad para 10 líneas externas y 50 interiores, télex y radioteléfono. Fábrica de hielo con capacidad de producción de 54 Tm. por día, con dos tomas de 30 Tm. por hora cada una y una cámara de conservación de 80 m³. Existen servicios de agua y 18 almacenes para embarcaciones, así como almacén de pertrechos y lubricantes en tránsito. También hay duchas para marineros.

Existen una serie de servicios que están destinados al sector pesquero: Astilleros y varaderos, talleres de reparaciones, servicios técnicos radio-marítimos, cámaras de conservación, fábricas de hielo, etc.

Finalmente, está la red de comunicaciones por carretera y ferrocarril y la proximidad de fábricas de conservas y subproductos, de interés para el sector.

Sin embargo, todo lo anterior no implica que no haya necesidades en el puerto, como es el continuo aterramiento a que está sometido por estar ubicado en una ría, que exige periódicos dragados para evitar la pérdida de calado.

La instalación de frigorífico y cámara de congelación, así como el aumento de viviendas en el poblado de pescadores, entra dentro de los futuros proyectos de la Cofradía.

DISTRITO DE LUANCO

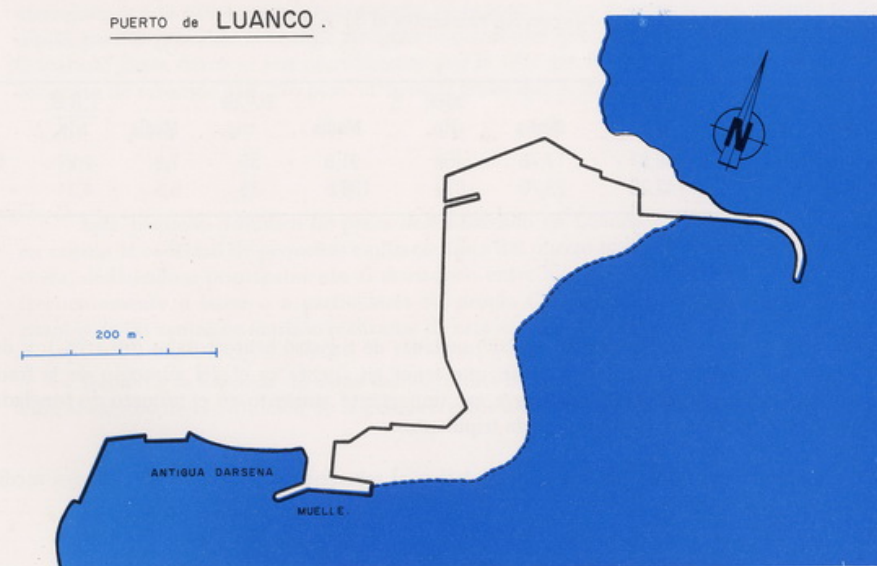
EL DISTRITO DE LUANCO abarca la fracción de costa que va desde Punta Socampo (al O.) a Cabo Peñas (al E.), y engloba tres puertos pesqueros: Candás, Luanco y Bañugues.

PUERTO DE LUANCO

Es un puerto orientado al NE., con buenas condiciones de abrigo ya que en su emplazamiento aprovecha una pequeña ensenada (La Ribera). La parte interna del puerto está comenzando a rellenarse, como lo demuestra el hecho de que en bajamar afloran arenas finas al final de la rampa de acceso.

La longitud de muelles de amarre es de unos 240 metros con buen tiempo, reduciéndose hasta en un 60% con marejadas; el calado es de unos 4,30 metros en pleamar equinoccial.

La entrada y salida en bajamar presentan problemas debido a la existencia, en la base del morro o cabecera del puerto pesquero, de varias toneladas de piedra en un radio de unos 15 metros. También hay gran cantidad de rocas en el fondo de la dársena, que reducen más aún la capacidad de la misma.



FLOTA

Las características de los barcos de más de 10 T.R.B. con base en Luanco son las siguientes:

NOMBRE	FOLIO	T.R.B.	Hp.	Año de constr.	N.º trip.	Media edad	a	b
ANGELENA	GI/3/1.881	11,9	50	1963	4	57	11	700
JOSE ARTURO	GI/5/1.884	14	88	1963	5	31,6	16	306,8
MEDUSA	GI/3/2.067	10,77	84	1978	2	36	5	---
NUEVA LUANQUINA. .	GI/5/1.879	11	90	1963	3-5*	51	13	144,44
SANTANINA	GI/3/2.057	84,14	430	1977	14	36,7	35	---
VULCANO	GI/5/2.065	10,42	90	1978	4	46,25	16	277,77
TOTAL		142,23	832		33		91	
MEDIA:		23,7	138,66		5,5	41,16	18,2	

a = número de personas que dependen de la embarcación para subsistir

b = litros de gas-oil gastados por caballo y año

* No son hijos

Comparando estos datos con los existentes al 31-XII-1974:

Año	n.º de barcos	total. T.R.B.	Media	total Hp.	Media	n.º de trip.	Media	T.R.B. trip.	*
1974	5	88,81	17,76	458	91,6	39	7,8	2,27	11,2
1979	6	142,23	23,70	832	138,6	33	5,5	4,31	8,66

trip. = tripulantes

* = media de edad de los barcos

Son de notar el aumento en las toneladas de registro bruto totales (60,15%), y de los caballos (81,65%); un dato también que tener en cuenta es el del aumento de la fracción T.R.B./tripulante (89,86%) debida a ese importante aumento en el número de toneladas y, también, al descenso en el número de tripulantes.

Resulta un dato interesante el relativo al rejuvenecimiento de la flota (cuya media de edad ha pasado de 11,2 años a 8,66).

ECONOMIA

La relación de especies desembarcadas en el puerto de Luanco en 1974 y 1979 es la siguiente:

ESPECIE	PESO (Kgr.)		PRECIO MEDIO (ptas./Kgr.)		VALOR (ptas.)	
PECES						
Barbada.....	---	54	---	349,51	---	18.874
Bonito.....	---	43	---	151	---	6.493
Sardina.....	304	577	7,5	33,91	2.280	19.570
	304	674	7,5	66,67	2.280	44.937
CRUSTACEOS ...	---	25	---	951,36	---	23.784
TOTAL....	304	699	7,5	98,31	2.280	68.721

La casi totalidad de la pesca de estos barcos se desembarca en otros puertos asturianos (principalmente Gijón y Avilés), sumando solamente 68.721 ptas. los desembarcos de 1979 en el puerto de Luanco (desembarco que corresponde a embarcaciones pequeñas que se dedican al marisqueo y a la pesca en las proximidades de la costa). Uno de estos barcos disfruta de una licencia para la pesca de la anchoa en aguas comunitarias, pesca que desembarca en el puerto de Ondárroa. Estos datos se ven corroborados por la cifra que ha recibido la Cofradía en 1979 en concepto de retorno: 417.276 ptas. (1% de la pesca que se ha vendido).

Este pequeño volumen de pesca desembarcado en Luanco puede explicarse si tenemos en cuenta la cantidad de pequeñas embarcaciones del puerto que faenan en la proximidad de la costa, dedicándose principalmente al marisqueo entre los cabos Torres y Peñas, y que venden frecuentemente a bares o a particulares (la propia Cofradía estima en unos 121.000.000 la cuantía de las ventas de marisco realizadas de esta manera).

Debido a la carencia de estos datos, resulta imposible hacer cualquier tipo de aproximación al estudio de la evolución de la pesca en estos últimos años en el puerto de Luanco.

De los seis barcos de más de 10 T.R.B. que hay actualmente en Luanco, hay uno que se dedica al marisqueo con nasas y al arranque de algas, por lo que no lo hemos tenido en cuenta al hacer el cálculo de los siguientes datos:

INVERSION EN ARTES

Total de los 5 barcos = 21 900.000 ptas.
 Valor medio de la inversión = 580.000 ptas.
 Valores reales extremos = 400.000 y 750.000 ptas.

CONSUMO DE GAS-OIL

Gasto total = 150.000 litros
 Gasto medio = 25.000 litros
 Valores reales extremos = 13.000 y 35.000 litros

CONSUMO DE CARNADA

Gasto total = 31 118.500 ptas.
 Gasto medio = 623.700 ptas.
 Valores reales extremos = 207.000 y 832.500 ptas.
 MODA = 693.000 ptas.

INGRESOS DE LA PESCA

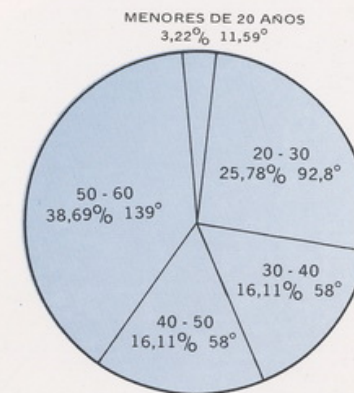
Venta total = 331 300.000 ptas.
 Venta media = 61 600.000 ptas.
 Valores reales extremos = 31 000.000 y 191 000.000 ptas.
 MODA = 31 500.000 ptas.

El régimen económico de las embarcaciones es "a la parte" (reparto según capturas), repartiéndose al 50% en algunas embarcaciones, y 51% para el armador y 49% para los tripulantes, en otras.

Los días de mar de 1979 pueden calcularse en unos 185; como norma general se descansa el domingo, además de los sábados o los lunes, dependiendo de la embarcación.

MARINEROS

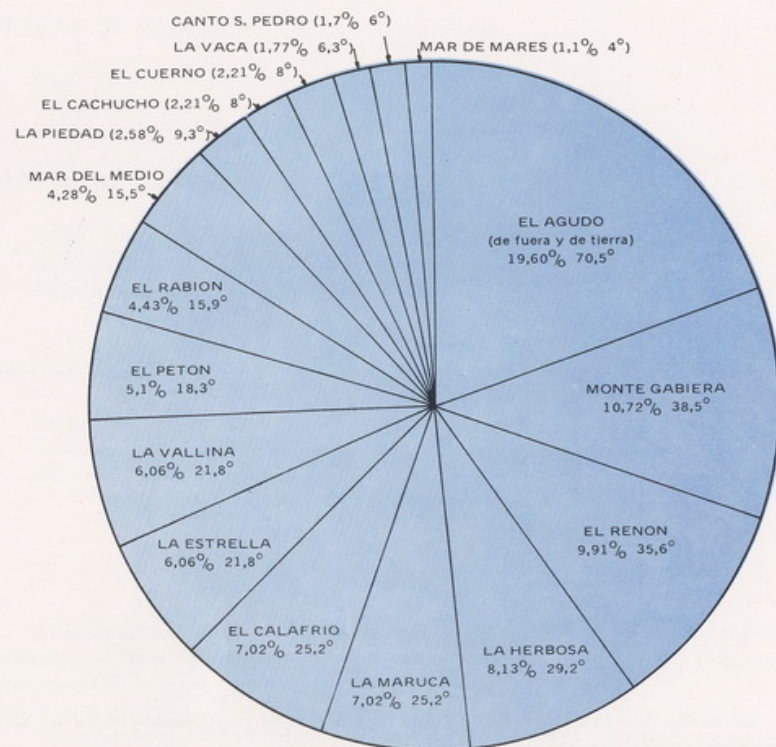
Edad: La distribución de las edades de los tripulantes de las embarcaciones de más de 10 T.R.B. con base en Luanco es la siguiente:



La media de edad es de 41,16 años. Un porcentaje importante (54,82%) de los tripulantes supera los 40 años.

CALADEROS

Los caladeros más frecuentados por la flota de Luanco son los siguientes:



Las especies más frecuentes en todos ellos son la merluza, barbada, congrio y besugo.

ARTES

Los barcos de más de 10 T.R.B. con base en Luanco dedican la mayor parte del año a la pesca con palangre (merluza, besugo, congrio, barbada...) y un par de meses a la cacea (bónito).

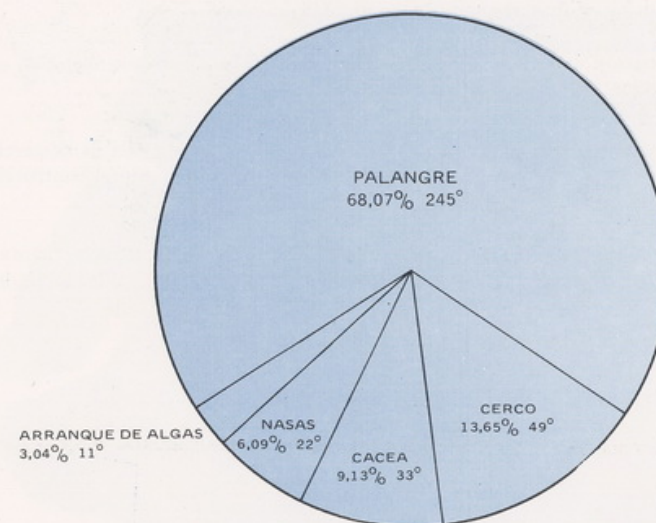
La distribución porcentual de los artes por barco es la siguiente:

DISTRIBUCION DE LOS ARTES POR BARCO:

BARCO	PALANGRE		CACEA		CERCO	
	%	días	%	días	%	días
ANGELENA	83,3	154	16,7	31	---	---
JOSE ARTURO	83,3	154	16,7	31	---	---
MEDUSA	---	---	---	---	---	---
NUEVA LUANQUINA	83,3	154	16,7	31	---	---
SANTANINA	25	46	---	---	75	139
VULCANO	100	185	---	---	---	---

(Distribución calculada de acuerdo con los días reales de mar: 185)

La representación gráfica de los datos del cuadro, sería:



PATRON MAYOR: D. Evaristo González García (sin teléfono)

LISTA DE INSTALACIONES ACTUALES Y NECESIDADES DEL PUERTO, FACILITADAS POR LA COFRADIA

En la actualidad, el puerto de Luanco cuenta únicamente con la Lonja y un surtidor de gas-oil. En los últimos cinco años se llevó a cabo la obra de recalzamiento del muelle-espigón para taponar los socavones que presentaban tanto éste como las paredes o muros del muelle.

Como necesidades actuales del puerto, la Cofradía ha mencionado los siguientes puntos en su informe:

1. Prolongación del puerto interior o pesquero, de acuerdo con el estudio hecho hace 20 años; consistente en una línea de atraque de unos 250 metros, rematada por una cabecera (plan del que sólo se realizaron 50 m. de línea de atraque).

2. Recalzamiento de todo el muelle y espigón (tanto en su parte exterior como interior), cuya existencia está seriamente amenazada.

3. Ampliación de la explanada del muelle pesquero para dar cabida a todas las embarcaciones locales y de otros puertos durante los días de inactividad o mal tiempo. En esta misma explanada se podrían edificar almacenes para uso de las embarcaciones.

4. Construcción de viviendas para pescadores locales en activo, enrolados en este puerto o en puertos vecinos, y de las que existe un déficit de unas 40.

5. Construcción de una cetárea de suficiente capacidad con el fin de comercializar con garantía todo el marisco a través de la Cofradía, consiguiendo con ello el control de estas especies; hoy incontroladas.

Se sugiere que en el control y venta de algas y argazos sean tenidas en cuenta las Cofradías, así como que se tomen toda clase de medidas para erradicar el intrusismo de la pesca.

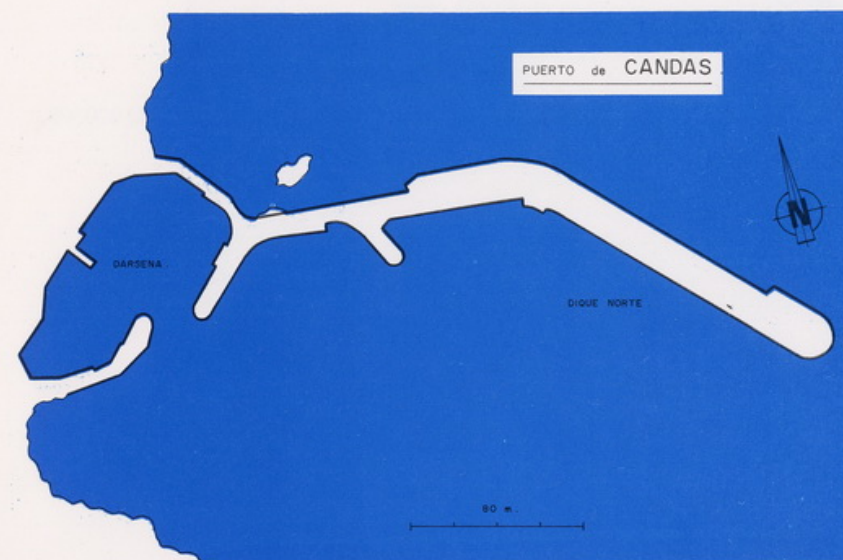
PUERTO DE CANDAS

Incluido dentro del distrito marítimo de Luanco, el puerto de Candás está orientado al Noroeste y no posee canal de entrada ni problemas de barra. El calado varía desde los cero metros en bajamar hasta cinco metros en las mayores pleamares, y los vientos dominantes son los del primer cuadrante.

Las reducidas dimensiones del puerto y una batimetría tan somera como consecuencia del relieve costero en esta zona y del aterramiento por arenas finas, hace que se vaya inutilizando paulatinamente. Se está formando una playa arenosa limitada por los espigones del puerto, lo que implica que el número de barcos que pueden refugiarse en el mismo sea muy limitado, y el tonelaje reducido.

En los últimos años no se han realizado obras en el puerto, ni se realizan en la actualidad. Hay que mencionar, sin embargo, los dragados efectuados en los dos últimos años con motivo de la Alborada Interoceánica, encaminados a permitir la entrada en el puerto de barcos de la Armada española, que participan en los actos y que han atenuado el problema de la falta de calado, demostrando que sólo con un dragado periódico se puede mantener la disponibilidad de las instalaciones portuarias.

Los proyectos inmediatos de la Cofradía, junto con el Ayuntamiento y grupos de puertos, es la construcción de almacenes para pescadores.



FLOTA

La flota pesquera se reduce a 13 embarcaciones de menos de 10 T.R.B., cuyas características se consideran en el informe que corresponde a su tonelaje.

Comparando los datos de flota actuales con los de 1974, tenemos:

Año	n.º de barcos	total T.R.B.	Media	n.º de trip.	Media	T.R.B. trip.
1974	29	127,92	4,41	89	3,06	1,44
1979	13	36,8	2,83	34	2,61	1,08

trip. = tripulantes

Vemos que el número de barcos ha descendido en un 55,2%. El total de T.R.B. en un 71,24% y el de tripulantes en un 61,8%.

ECONOMIA

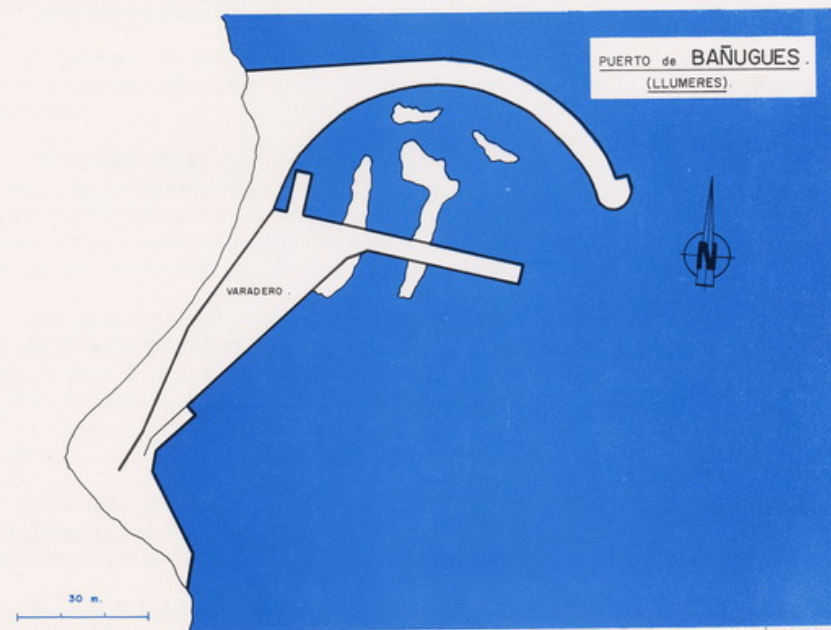
No existen estadísticas de desembarcos de pescado en 1979. Estos se realizan en su mayoría en los puertos de Gijón y Avilés.

PATRON MAYOR: D. José Alijoster Gutiérrez, Astilleros 1, teléfono 870568.

PUERTO DE BAÑUGUES

Al puerto de Bañugues pertenecen dos varaderos: el de Llumeres y el de La Ribera. Hay un cabrestante en cada uno, con los que diariamente se sobordan las embarcaciones.

Los accesos están muy deteriorados desde que terminó la concesión que tenía la empresa Duro Felguera para la carga de mineral de hierro en Llumeres, tiempo durante el que esta empresa se encargó del mantenimiento. Ni el varadero de Llumeres ni el de La Ribera tienen calado para las embarcaciones en bajamar.



Los artes con que se faena son los propios del marisqueo: nasas, niños y rascos; dedicándose, en las épocas de veda a la captura de otras especies (lubina, abadejo...) mediante palangre.

Hay diez embarcaciones en total, con un registro comprendido entre las 0,54 y 2,55 toneladas, que suman un total de 17,37 T.R.B. La tripulación está formada por 17 hombres.

A lo largo de la semana se descansa solamente los domingos. En 1979 se totalizaron 180 días de mar.

La Cofradía ha recibido en concepto de retornos, en 1979, 20.000 ptas. de los puertos antes mencionados.

PATRON MAYOR: D. Gabriel García García. Barrio El Monte, BAÑUGUES

DISTRITO DE GIJON

EL DISTRITO MARITIMO DE GIJON abarca desde Punta Entornada hasta Punta Socampo y comprende un solo puerto, el de Gijón.

PUERTO DE GIJON

Las actividades pesqueras en Gijón se desarrollaron, en sus comienzos, en un puerto de refugio de pescadores ubicado al E. del cerro de Santa Catalina y que fue destruido por un temporal en el año 1395. Posteriormente, estas actividades se trasladaron al O. de dicho cerro, donde se desarrollaron las instalaciones del puerto pesquero de Gijón, lo que hoy se conoce como Dársena Local, y que, durante muchos años, se utilizó también como puerto comercial.

A partir de 1906, se inician las actividades pesqueras en la Dársena del Musel, pues los continuos aterramientos en la dársena local y el mayor porte de los barcos hicieron que ésta última no satisficiera plenamente las necesidades del sector. Sin embargo, la realización de grandes obras en el puerto comercial frenó, en parte, la posible expansión de la industria pesquera de altura y bajura en la dársena del Musel, y parte de la flota dedicada a esa actividad tuvo que trasladarse a otros puertos de mejores características.

Actualmente, la flota pesquera de más de 10 T.R.B. con base en Gijón se compone de nueve barcos, repartidos entre las dos dársenas. Las características de los lugares de abrigo son las siguientes:

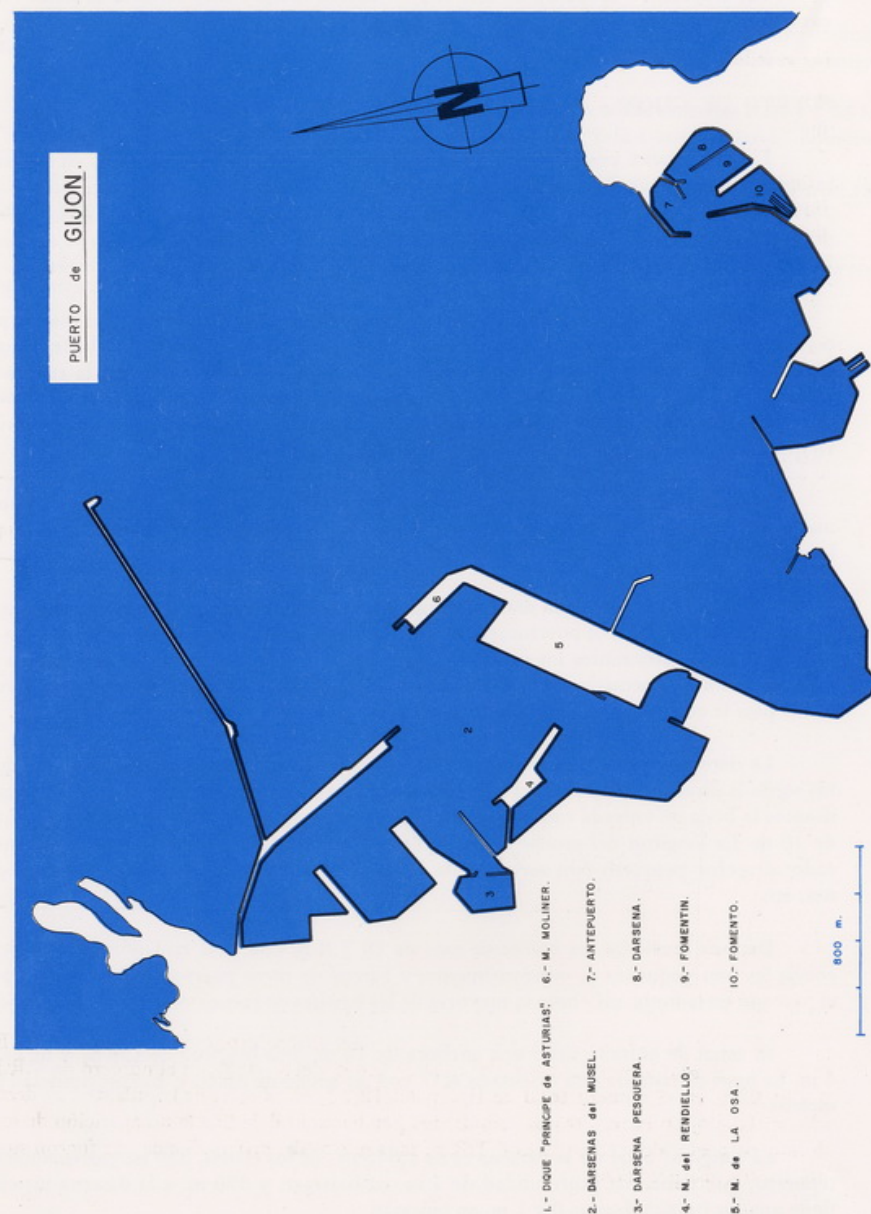
Dársena del Musel: Esta dársena abriga a los barcos de mayor tonelaje y según las épocas del año, a barcos de otros puertos, como volanteros de Lueca, Puerto de Vega, etc. En el verano son también frecuentes los pesqueros de bonito de otras regiones que encuentran en esta dársena el abrigo necesario para el desembarco de la pesca, y aguas no excesivamente contaminadas para la conservación del cebo vivo en los tanques.

La dársena no posee canal de entrada propiamente dicho, sino una amplia zona de derrotas según la dirección e intensidad del temporal. Los vientos dominantes son los del primer cuadrante; la boca de entrada está orientada al NNO., con un ancho de 500 m. y una profundidad de 18 m. La longitud del muelle es de 345 m., con un calado de 3 m. y está totalmente dedicado al sector pesquero con servicios de lonja, fábrica de hielo, almacenes para embarcaciones, etc.

Dársena local: De los barcos de más de 10 T.R.B. con base en Gijón, esta dársena sólo cobija las más pequeñas y, ocasionalmente, a barcos de otros puertos que atracan para vender el pescado en la lonja, así como la mayoría de las lanchas de menos de 10 T.R.B. de Gijón.

El canal de entrada tiene una anchura de 15 m., una longitud de 150 m. y un calado de 4 m. La boca de entrada está orientada al O. con un ancho de 85 m. y una profundidad de 3,80 metros.

La longitud total de la dársena es de 1.045 m., de los cuales, 330 m. corresponden al antepuerto, que tiene una profundidad de 1 m. en bajamar, y 370 m. a la dársena interior, que tiene una profundidad entre 0 y 1 m. en bajamar.



FLOTA

Actualmente sólo hay nueve barcos de más de 10 T.R.B. en el puerto de Gijón, y sus características son las siguientes:

NOMBRE	FOLIO	T.R.B.	Hp.	año constr.	n.º de trip.	Media edad	a	b
BEYO-UNO	ST/3/2.513	130,00	450	1976	12	37	53	933,7
GOMEZ PINZON	GI/4/1.877	127,50	400	1966	13	41	56	825,0
ISLETA	FE/1/1.729	17,65	87	1963	4	31	20	275,8
LOLO EL NIN	GI/4/1955	176,40	850	1975	13	42	55	964,7
NVO. LOLO EL NIN	GI/4/1.673	125,00	565	1966	13	37	52	985,0
PLAYA SAN LORENZO	GI/4/1.956	120,19	414	1973	13	46	64	869,0
ROSA BLANCA	ST/4/1.391	13,00	100	1963	6	34	18	300,0
TRAVIATA	GI/6/590	13,50	115	1964	9	35	28	174,0
XANA	GI/4/1.691	141,27	430	1967	11	39	60	837,2
TOTAL:		864,51	3.411		94		406	
MEDIA		96,05	379		10,4	39,09	45,11	684,93

a = número de personas que dependen de la embarcación para subsistir
b = litros de gas-oil gastados por caballo y año

Comparando estos datos con los obtenidos para el 31-XII-1974:

Año	n.º de barcos	total T.R.B.	Media	total Hp.	Media	n.º de trip.	Media	T.R.B. trip.	*
1974	13	1.614,25	124,17	6.691	514,69	164	12,6	9,84	9,46
1979	9	864,51	96,05	3.411	379,00	94	10,4	9,19	10,88

trip. = tripulantes

* = media de edad de los barcos

Se observa una disminución en todos los valores absolutos con respecto a 1974. Este descenso es del 30,8% en el número de embarcaciones; del 46,45% en el número de T.R.B. total; del 49,03% en el número total de Hp. y del 42,7% en el total de tripulantes. El descenso de sólo el 13,4% en el número de tripulantes por barco es debido a la desaparición de los barcos de mayor porte, del orden de 200 T.R.B. cada uno y algunos medianos que fueron sustituidos por barcos más pequeños.

ECONOMIA

Comparación de los desembarcos totales de los años 1974 y 1979:

ESPECIE	PESO (Kgrs.)	PRECIO MEDIO (ptas./Kgr.)	VALOR TOTAL (ptas.)
PECES			
Abadejo.....	10.261	4.491	72,7
Aligote.....	3.267	6.221	75,1
Anchoa.....	919	1.181	18,5
Bacalada.....	504.310	423.369	17,5
Batoideos.....	24.200	41.322	24,5
Besugo.....	267.648	30.758	79,6
Boga.....	41.174	38.131	4,9
Bonito.....	717.854	431.130	165,9
Brotola.....	64.031	11.276	76,2
Caballa.....	41.967	44.361	7,6
Congrio.....	56.450	54.016	60,1
Dentón.....	1.450	6.203	77,1
Escualos.....	63.443	50.870	13,9
Faneca.....	80.176	58.261	46,7
Gallo.....	64.241	148.099	169,8
Jurel.....	1.687.185	757.755	5,6
Lenguado.....	476	1.038	271,7
Lubina.....	199	942	231,0
Merluza.....	11.504	4.616	212,9
Mero.....	536	2.409	241,3
Pescadilla.....	417.634	211.863	141,7
Rape.....	171.468	246.297	80,7
Robadallo.....	174	283	292,4
Salmonete.....	9.834	12.284	223,5
Sardina.....	80.436	161.790	27,7
Varios.....	626.317	167.259	23,4
	21914.707	42,1	102,26
			2091424.694
			2981080.236
CRUSTACEOS			
Cigala.....	11.833	300,3	515,5
	11.833	300,3	515,5
			21299.538
			61052.924
MOLUSCOS			
Calamar.....	10.682	140,6	349
Jibia.....	—	23,6	—
Pulpo.....	901	18,8	24,1
Volador.....	7.609	48,8	139,0
	19.186	82,6	251,01
			21859.930
			41816.061
TOTAL: ..	21945.707	42,8	104,88
			2141584.162
			3081949.221,5

Comparando los desembarcos (ptas., Kgrs.) por T.R.B. y por tripulante, se observa:

	1974	1979	% de Δ
Desembarcos (ptas.) / T.R.B.	118.554,7	273.406,3	(+ 130,0%)
Desembarcos (ptas.) / Tripul.	606.169,9	1.314.677,5	(+ 116,0%)
Desembarcos (Kgrs.) / T.R.B.	2.769,7	2.606,8	(- 15,9%)
Desembarcos (Kgrs.) / Tripul.	14.161,7	12.534,9	(- 21,5%)

Las relaciones muestran que el rendimiento en ptas. por T.R.B. y por tripulante aumen-

Las relaciones muestran que el rendimiento en ptas. por T.R.B. y por tripulante aumentó alrededor del 100% para ambos casos entre 1974 y 1979, frente a una ligera disminución del número de Kg. desembarcados por T.R.B. y por tripulante, el 15,9% en el primer caso y el 21,5% en el 2.º. La principal causa de estas variaciones es el alto precio alcanzado por el pescado vendido en lonja en 1979, aproximadamente un 150% más que en 1974, que explica el aumento del rendimiento en ptas., parejo al incremento de precios en nuestra economía actual. La disminución en el rendimiento en Kg. se explica por el descenso en el número de barcos de arrastre, que proporcionan el mayor número de Kg. en pesca, sobre todo en especies de escaso valor comercial, pero que influyen mucho en la estadística de pesca por sus grandes capturas.

Otros factores a considerar son, por ejemplo, la cantidad de pescado que llega por carretera de otros puertos, el número de días de mar realizados al cabo del año, que dependen del estado de la mar, y que influyen en el volumen de capturas, el estado del mercado, que puede dirigir la pesca a especies muy cotizadas pero de pequeñas capturas y la drástica disminución del stock de pesca en nuestro litoral.

Se tomará en consideración que al incluir las embarcaciones menores de 10 T.R.B. se toman muchas de ellas que se dedican al marisqueo de costa durante todo el año, que no se subasta en lonja, por lo que no existe estadística de ellas. Esto origina que los valores obtenidos en las relaciones de desembarcos en Kg. frente a T.R.B. y número de tripulantes sean algo menores de las aquí calculadas.

INVERSION EN ARTES

Inversión total = 201 700.000 ptas.
 Inversión media = 21 700.000 ptas.
 Valores reales extremos = 300.000 y 51 000.000 ptas.
 MODA = 31 000.000 ptas.

INVERSION DE LOS ARRASTREROS

Inversión total = 191 500.000 ptas.
 Inversión media = 31 350.000 ptas.
 Valores reales extremos = 11 000.000 y 51 000.000 ptas.
 MODA = 31 000.000 ptas.

INVERSION DE LOS NO ARRASTREROS

Inversión total = 11 200.000 ptas.
 Inversión media = 375.000 ptas.
 Valores reales extremos = 300.000 y 500.000 ptas.

CONSUMO DE GAS-OIL

Gasto total = 21 885.000 litros
 Gasto medio = 320.555 litros
 Valores reales extremos = 20.010 y 819.400 litros

ARRASTREROS

Gasto total = 21 810.000 litros
 Gasto medio = 468.300 litros
 Valores reales extremos = 330.000 y 840.000 litros

NO ARRASTREROS

Gasto total = 75.000 litros
 Gasto medio = 25.000 litros
 Valores reales extremos = 20.000 y 30.000 litros

GASTO DE CARNADA

En el puerto de Gijón, sólo hay tres barcos que faenan con palangre durante unos meses al año. Los palangres son exclusivamente de congrio.

Gasto total = 11 012.500 ptas.
 Valores reales extremos = 225.000 y 450.000 ptas.
 Media = 337.500 ptas.

El gasto total de carnada representa el 26,64% respecto al total de la pesca desembarcada por los tres barcos.

INGRESOS DE LA PESCA

Total = 1391 800.000 ptas.
 Valores reales extremos = 11 000.000 y 361 000.000 ptas.

ARRASTREROS

Total = 1361 000.000 ptas.
 Media = 221 660.000 ptas.
 Valores reales extremos = 161 000.000 y 361 000.000 ptas.
 MODA = 181 000.000 ptas.

NO ARRASTREROS

Total = 31 800.000 ptas.
 Media = 11 260.000 ptas.
 Valores reales extremos = 11 000.000 y 11 500.000 ptas.

El total de la pesca desembarcada por la flota de Gijón en 1979 representa el 45,25% del total de la pesca rodada en lonja.

Los desembarcos de la flota de arrastre representan el 44,02% del total y los de bajura sólo el 1,23% del total.

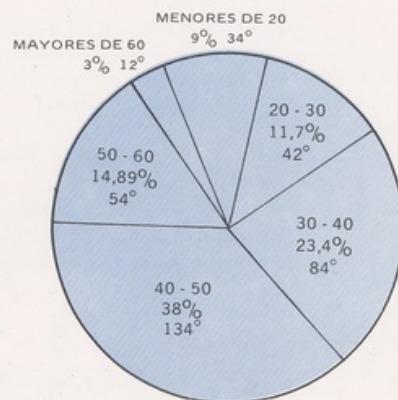
El reparto de ganancias entre marineros y armadores se realiza de distinto modo en arrastre que en bajura.

Al arrastre, del total semanal de la venta de pescado, los marineros se reparten entre ellos el 8% ó el 10%, según los barcos. De lo que resta, se deducen los gastos del Montemayor (hielo, comida, etc.). Lo que queda se reparten el 25% los marineros y el resto es para el armador. El patrón de pesca lleva el 8% ó el 10%, según los barcos. Además, si el barco pasa más de un día en la mar, los marineros tienen derecho a "la cena" en pescado, así como a repartirse siempre una caja de pescado variado al final de la semana.

MARINEROS

El total de tripulantes de los nueve barcos es de 94. Al arrastre, el número de tripulantes por barco oscila entre 11 y 13, y en bajura entre cuatro y nueve.

La distribución por edades es la siguiente:

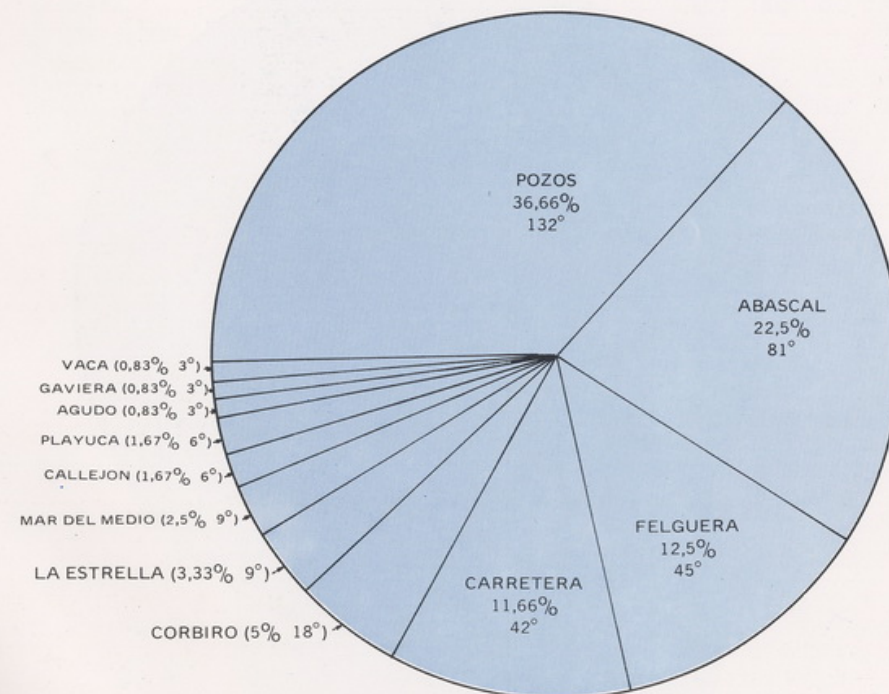


Vemos que son las clases medias de edad las que alcanzan valores más elevados, encontrándose el 61% de los tripulantes con edades comprendidas entre los 30 y los 50 años. Un 18% de tripulantes superan los 50 años, y el 21% restante son menores de 30 años (de los cuales, casi un diez por ciento no supera los 20 años).

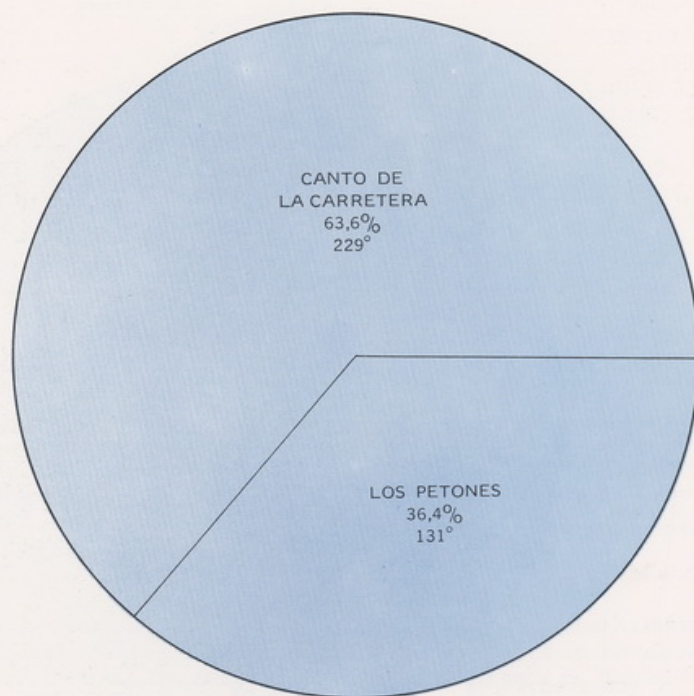
CALADEROS

Los caladeros más frecuentados por la flota de arrastre de Gijón son los situados al E. del cabo Peñas hasta la vertical de San Vicente de la Barquera. Las playas de arrastre, siempre de fondo arenoso o fangoso, pueden dividirse en dos grupos:

Por una parte, las que se encuentran sobre la plataforma continental, con sondas de hasta 150-180 brazas, como es La Carretera, Los Pozos, El Callejón, etc., en los que las especies más capturadas son el jurel, la bacaladilla, faneca, gallos, pescadilla, etc., y por otra, las que se encuentran sobre el talud continental, desde aquella profundidad hasta la pérdida de fondo (350-400 brazas), donde las capturas mayores son de cigala, rape, barbada, etc.



Los caladeros frecuentados por las embarcaciones de bajura se sitúan desde cabo Peñas hasta Lastres, con profundidades desde 50-60 brazas hasta la costa, y son los Petones, el Canto de la Carretera, etc., en los cuales la pesca a palangre está dedicada exclusivamente al congrio.



ARTES

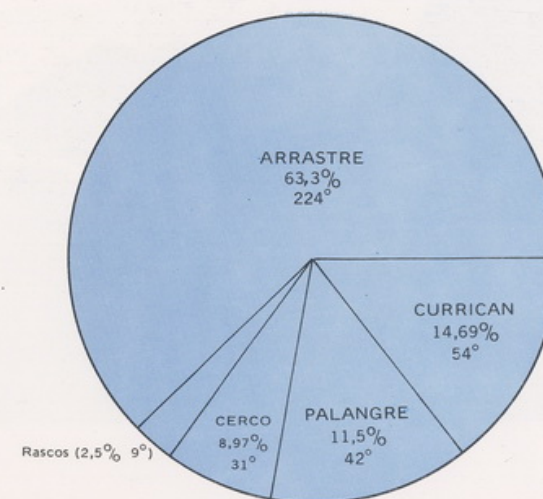
Las artes más usadas por las embarcaciones de pesca de Gijón son el arrastre por una parte, alternando algunos años con campañas de bonito, en la modalidad de curricán, y los barcos de bajura que suelen faenar al cerco durante todo el tiempo posible y que el resto del año pescan el congrio con palangre.

DISTRIBUCION DE ARTES POR BARCO

BARCO	ARRASTRE		CURRICAN		CERCO		PALANGRE		RASCOS	
	%	días	%	días	%	días	%	días	%	días
BEYO-UNO	70,9	155	29,1	95	---	---	---	---	---	---
GOMEZ PINZON	100	250	---	---	---	---	---	---	---	---
ISLETA	---	---	---	---	---	---	66,7	100	33,3	50
LOLO EL NIN	100	250	---	---	---	---	---	---	---	---
NVO. LOLO EL NIN.	100	250	---	---	---	---	---	---	---	---
PLAYA SAN LORENZO .	70,9	155	29,1	95	---	---	---	---	---	---
ROSA BLANCA	---	---	---	---	50	75	50	75	---	---
TRAVIATA	---	---	---	---	66,7	100	33,3	50	---	---
XANA	70,9	155	29,1	95	---	---	---	---	---	---

Distribución de las artes por barco calculado de acuerdo con los días reales de mar: 250

La representación sinóptica de estos datos es la siguiente:



PATRON MAYOR: D. Fernando Carvajal Valderrama, Muelle de Oriente s/n., teléfono 341716.

LISTA DE NECESIDADES PROPORCIONADA POR LA COFRADIA Y UNION DE ARMADORES

El muelle que se utiliza actualmente en la Dársena del Musel se encuentra en fase de relleno por parte de la Junta del Puerto, lo cual, en el futuro, dejará sin muelle de atraque a la flota pesquera. Ante este problema, los armadores solicitan la concesión de un nuevo muelle, concretamente el llamado Muelle del Rendiello, con capacidad de atraque para la cual flota y su posible expansión. Este muelle deberá ser provisto de todos los servicios necesarios, como lonja de contratación, oficinas, fábrica de hielo, almacén para embarcaciones y exportadores, etc. Otros servicios ya los posee. Y dentro de la dársena local es primordial, si se intenta potenciar dentro de ella el sector pesquero, realizar un dragado, ya que está casi totalmente aterrada, así como aumentar la longitud de atraque, proyectos estos muy costosos.

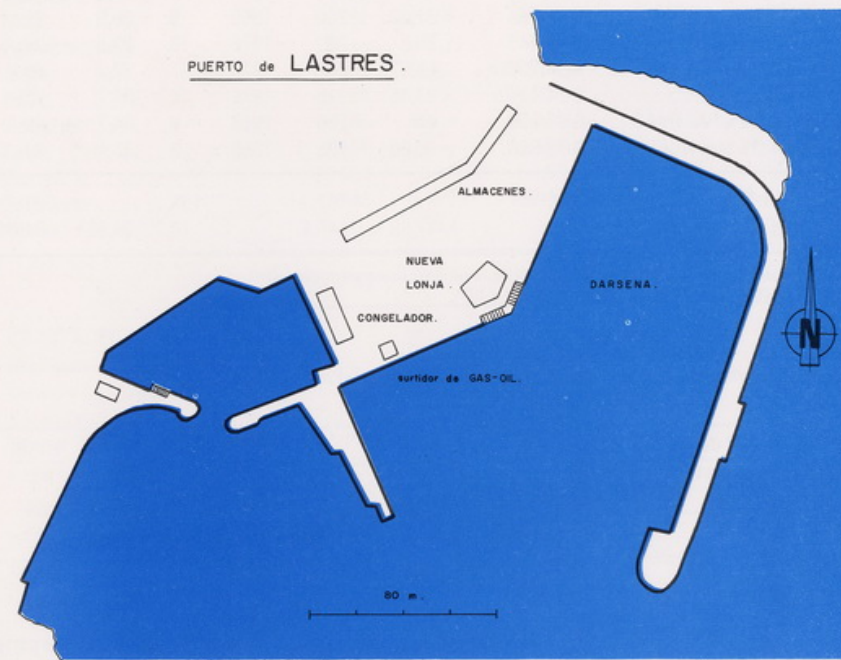
DISTRITO DE LASTRES

EL DISTRITO DE LASTRES comprende los 40 Km. de costa que van desde Punta de la Isla (al E.) hasta Punta Entornada (al O.), con dos puertos pesqueros: LASTRES y TAZONES.

PUERTO DE LASTRES

Descriptiva. El puerto de Lastres puede considerarse como uno de los más importantes de la provincia y, también, como uno de los que tienen una más arraigada tradición pesquera. El nuevo puerto fue construido en 1964 y está protegido por un espigón exterior que, junto a Punta Misiera, lo resguarda de la corriente costera que circula de O. a E.; así como de los oleajes predominantes del NO. El espigón consta de dos alineaciones, una que parte de Punta Misiera y corre hacia el E. 150 metros, y otra que corre hacia el S. unos 220 metros; la base de este espigón se encuentra actualmente muy erosionada.

La longitud aproximada de muelles de amarre es de 400 metros, de los que unos 200 tienen calados de 5 a 7 metros.



FLOTA

Los datos de los 19 barcos de más de 10 T.R.B. que hay en el puerto de Lastres son los siguientes:

NOMBRE	FOLIO	T.R.B.	Hp.	año constr.	n.º de trip.	Media edad	a	b
BAHIA DE LASTRES ...	GI/3/744	29	160	1975	10	37,2	31	225,00
BOREAS	ST/2/1.150	40	190	1950	12	32,8	49	263,15
BRISAS DE LASTRES ...	GI/3/611	30	230	1956	9	34,6	30	143,47
CAMPO SAN PEDRO ...	GI/3/669	52	285	1961	10	40,5	30	133,30
CAMPO SAN ROQUE ...	GI/3/640	50	150	1959	13	35,0	42	266,60
CIELO AZUL	GI/3/747	36	230	1974	10	39,7	40	208,60
COSTA RICA	GI/3/552	30	200	1949	9	37,0	40	185,00
FLOR DEL CIELO	GI/3/142	152	600	1967	12	45,0	52	233,33
GRAN MOLINERA	GI/3/645	48	150	1959	7	34,0	18	253,33
GROMO	GI/3/598	30	200	1954	12	31,5	37	250,00
HERMOSO LASTRES ...	GI/3/748	70	430	1974	13	25,0	30	255,80
MANOLITA SUAREZ ...	GI/3/749	68	430	1975	12	25,0	30	255,80
MAR Y ROCA	GI/3/624	30	230	1957	11	34,8	31	156,52
NTRA. SRA. DEL MAR ..	GI/3/561	31,12	200	1950	9	36,9	25	180,00
NUEVA PERLA	GI/3/743	36,5	200	1975	10	29,8	26	180,00
NUEVO HERRERIAS ...	ST/4/2.431	55,57	207	1970	11	37,3	45	202,80
RAMSE	GI/4/1.675	23,45	215	1976	7	39,7	35	176,74
REINA DEL PACIFICO ..	GI/3/556	45	200	1956	8	34,7	40	160,00
VILLA DE SUANCES ...	GI/3/628	49,50	195	1958	9	33,1	31	307,60
TOTAL:	906,14		4.702		194		662	
MEDIA		47,69	247,4		10,2	34,92	34,84	212,40

a = número de personas que dependen de la embarcación para subsistir
b = litros de gas-oil gastados por caballo y año

Comparación de los datos globales con los del año 1974:

Año	nº de barcos	total T.R.B.	Media	total Hp.	Media	total trip.	Media	T.R.B. trip.	*
1974	21	1.191,92	56,75	5.400	257,14	254	12,09	4,69	10,19
1979	19	906,14	47,69	4.702	247,40	194	10,20	4,67	16,89

trip. = tripulantes

* = media de edad de los barcos

La disminución en el número de toneladas y caballos totales se debe a la desaparición de tres barcos explotados en régimen de cooperativa ("Ermita San Roque", "Playa Lastres" y "Virgen de Covadonga"), que representaban el 37,94% de las T.R.B. totales y el 35,55% de los caballos.

ECONOMIA

Comparación de los desembarcos totales de los años 1974 y 1979:

ESPECIE	PESO (Kgrs.)	PRECIO MEDIO (ptas./Kg.)		VALOR (ptas.)	
PECES					
Abadejo.	201	59,5	177,72	169.418	35.723,50
Aguja.	3.211	11,8	57,87	91.548	185.844,80
Anchoa.	124	35,7	77,93	30.056	9.664
Barbada.	1.350	—	220,15	—	297.214
Besugo.	100.013	61,3	318,20	36.323.864	31.824.341,50
Bonito.	3.167	93,3	130,80	66.913	414.269
Caballa.	19.468	6,9	7,15	212.280	139.256,80
Congrio.	44.216	57,8	189,99	1.514.930	8.400.655,50
Chicharro.	80.514	13,6	30,53	229.491	2.458.239,40
Lubina.	3.681	178,7	598,56	64.700	2.203.306,30
Marrajo.	384	—	140,27	—	53.866,90
Merluza.	241.266	170,4	372,66	31.439.378	89.911.590,70
Mero.	182	250,6	787,18	456.084	143.267
Palometa.	—	52,7	—	364.817	—
Rape.	28.506	62,1	189,19	2.163.560	5.393.054,90
Raya.	754	—	143,39	—	110.380,30
Robadallo.	706	192,8	608,30	115.481	429.462,80
Sable.	3.154	—	119,54	—	377.034,30
Sardina.	20.983	31,1	53,51	647.762	1.122.874,30
Salmonete.	7.885	248,7	480,46	687.517	3.788.449,20
Varios.	—	50,7	—	1.755.022	—
	559.765	78,98	263,14	76.332.821	147.298.495,20
CRUSTACEOS					
Bogavante.	—	356,4	—	14.970	—
Centollo.	456	240,2	723,10	252.696	329.737,30
Langosta.	1	841,7	1.418	34.508	1.418
Nécora.	1.179	164	429,53	10.003	506.417,70
	1.636	261,0	511,96	312.177	837.573
MOLUSCOS					
Calamar.	17.156	146,28	421,31	133.408	7.228.144,10
TOTAL...	578.557	79,27	268,53	76.778.406	155.364.212,30

	1974	1979	% de Δ
Desembarcos (ptas.) / T.R.B.	58.371,97	129.470,17	(+ 121,80%)
Desembarcos (ptas.) / tripul.	227.155,04	414.304,56	(+ 82,38%)
Desembarcos (Kg.) / T.R.B.	736,29	482,13	(- 34,52%)
Desembarcos (Kg.) / tripul.	2.865,31	542,81	(- 46,16%)

INVERSION EN ARTES

Total de los 19 barcos = 241 300.000 ptas.
 Valor medio de la inversión = 11 278.947,3 ptas.
 Valores reales extremos = 250.000 y 31 000.000 ptas.
 MODA = 21 000.000 ptas.

CONSUMO DE GAS-OIL

Gasto total de los 19 barcos = 11 010.000 litros
 Gasto medio por barco = 53.157,89 litros
 Valores reales extremos = 32.000 y 140.000 litros
 MODA = 37.000 litros

COSTO DE CARNADA

Gasto total = 91 441.000 ptas.
 Gasto medio = 496.894,73 ptas.
 Valores reales extremos = 216.000 y 688.500 ptas.
 MODA = 517.500 ptas.

INGRESOS DE LA PESCA

Venta total = 1371 444.013,2 ptas.
 Venta media por barco = 71 233.895,2 ptas.
 Valores extremos = 31 881.647 y 161 800.831 ptas.
 MODA = 51 000.000 ptas.

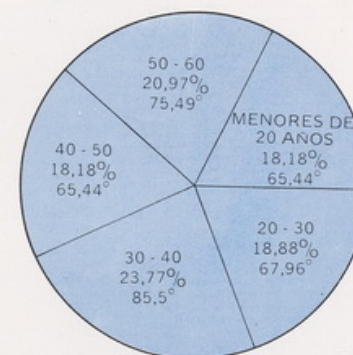
De la venta total se rularon en Lastres 971 741.577 ptas. lo que representa el 62,91% del total del pescado desembarcado por la flota de Lastres durante 1979.

El régimen económico de las embarcaciones de Lastres es "a la parte", llevándose los tripulantes el 49% más el "matute" (cinco pesetas de cada mil) cuando van a volanta, y el 49% más la "cena" (tres Kg. de pescado, generalmente besugo, por tripulante y día) cuando van a palangre.

Por acuerdo de la Cofradía se descansa los domingos y lunes. Los días de mar de 1979 fueron unos 230. En este mismo año, la Cofradía ingresó la cantidad de 190.656,30 ptas. en concepto de retorno.

MARINEROS

Edad: La distribución de edades de los tripulantes de las embarcaciones de más de 10 T.R.B., puede representarse como sigue:



Se aprecia un alto porcentaje de tripulantes por debajo de los 40 años (60,83%) de los cuales el 18,18% del total, ostentan edades inferiores a los 20 años. No obstante, el de tripulantes mayores de 50 años es del 20,97%. La media de edad global, según figura en la tabla de la página 92, es de 34,92 años.

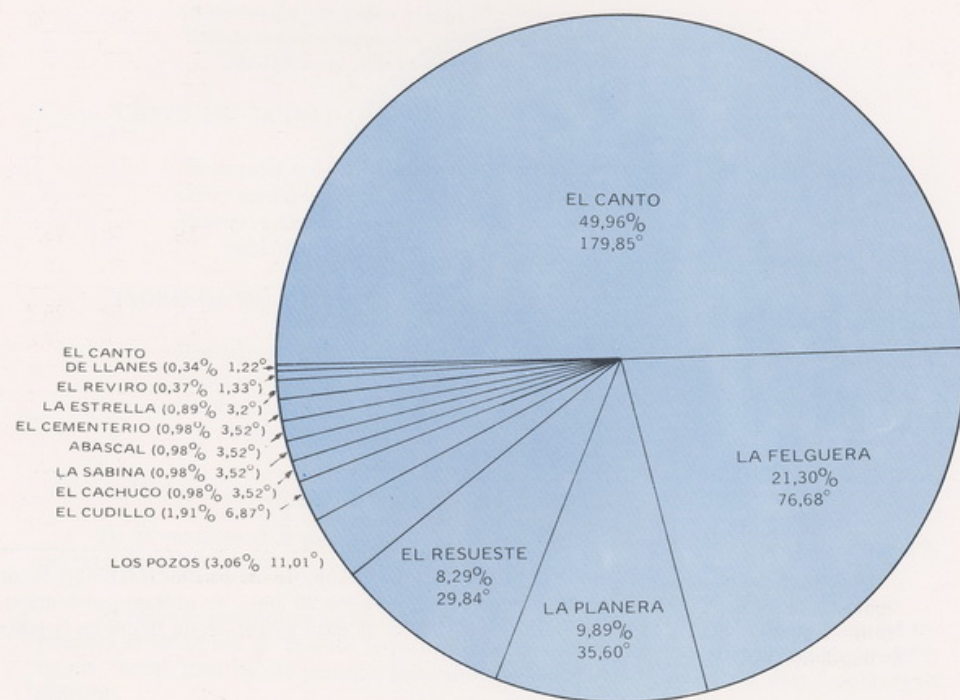
CALADEROS

Los caladeros más frecuentados por la flota de Lastres son los siguientes: El Canto, La Felguera, La Planera, El Resueste, Los Pozos, El Cudillo, El Cachucho, La Sabina, Abascal, El Cementerio, La Estrella, El Reviro y El Canto de Llanes.

Las capturas más importantes son las de merluza y besugo, especialmente en El Canto, La Felguera y El Resueste; en El Cudillo, Los Pozos, La Estrella y El Cachucho se pesca principalmente besugo.

Hay que mencionar también como zona de pesca las aguas de la C.E.E., en las que faenan, durante algunos meses al año, los tres barcos mayores de Lastres ("Flor del Cielo", "Hermoso Lastres" y "Manolita Suárez").

La intensidad o frecuencia con que faena la flota de Lastres en los mencionados caladeros, se expresa en el siguiente esquema:



ARTES

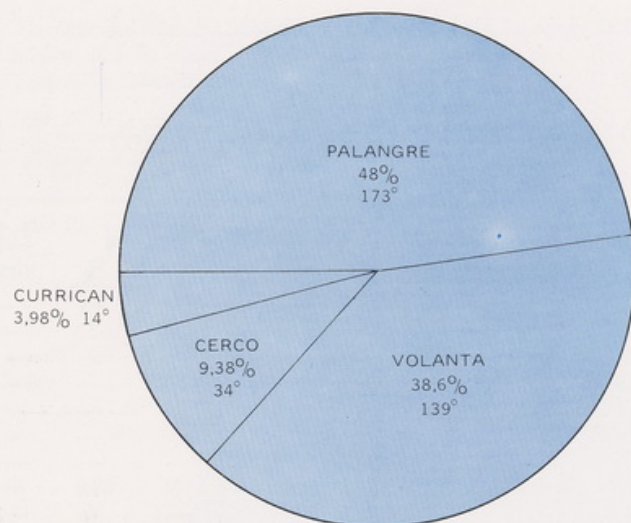
Se faena a volanta y palangre, principalmente, estando la primera vedada del 1 de febrero al 15 de julio, y del 1 de noviembre al 31 de diciembre. Menos importancia tienen el cerco y el curricán.

DISTRIBUCION DE LOS ARTES POR BARCO

BARCO	PALANGRE		VOLANTA		CERCO		CURRICAN	
	días	%	días	%	días	%	días	%
BAHIA DE LASTRES ..	134	58,2	96	41,7	---	---	---	---
BOREAS.....	96	41,7	96	41,7	38	16,52	---	---
BRISAS DE LASTRES..	134	58,2	96	41,7	---	---	---	---
CAMPO SAN PEDRO ..	153	66,5	77	33,4	---	---	---	---
CAMPO SAN ROQUE ..	115	50	115	50	---	---	---	---
CIELO AZUL.....	153	66,5	77	33,4	---	---	---	---
COSTA RICA.....	115	50	115	50	---	---	---	---
FLOR DEL CIELO	48	20,8	---	---	124	53,9	58	25,2
GRAN MOLINERA....	115	50	115	50	---	---	---	---
GROMO	115	50	115	50	---	---	---	---
HERMOSO LASTRES ..	48	20,8	---	---	124	53,9	58	25,2
MANOLITA SUAREZ ..	48	20,8	---	---	124	53,9	58	25,2
MAR Y ROCA	115	50	115	50	---	---	---	---
NTRA SRA. DEL MAR .	115	50	115	50	---	---	---	---
NUEVA PERLA	115	50	115	50	---	---	---	---
NUEVO HERRERIAS ..	134	58,2	96	41,7	---	---	---	---
RAMSE.....	115	50	115	50	---	---	---	---
REINA DEL PACIFICO .	115	50	115	50	---	---	---	---
VILLA DE SUANCES ..	115	50	115	50	---	---	---	---

(Distribución de las artes por barco calculadas de acuerdo con los días reales de mar: 230)

El siguiente cuadro sinóptico representa la totalidad de los datos anteriores:



PATRON MAYOR: D. Amando Conlledo Llera, teléfono 850058

LISTA DE INSTALACIONES ACTUALES Y NECESIDADES DEL PUERTO, FACILITADA POR LA COFRADIA

Dentro del primer apartado hay que mencionar los almacenes, el congelador y la nueva lonja.

Como necesidades del puerto de Lastres estarían las del dragado, reparación del dique exterior y construcción de almacenes para los armadores que lo tienen en la parte alta del pueblo.

PUERTO DE TAZONES

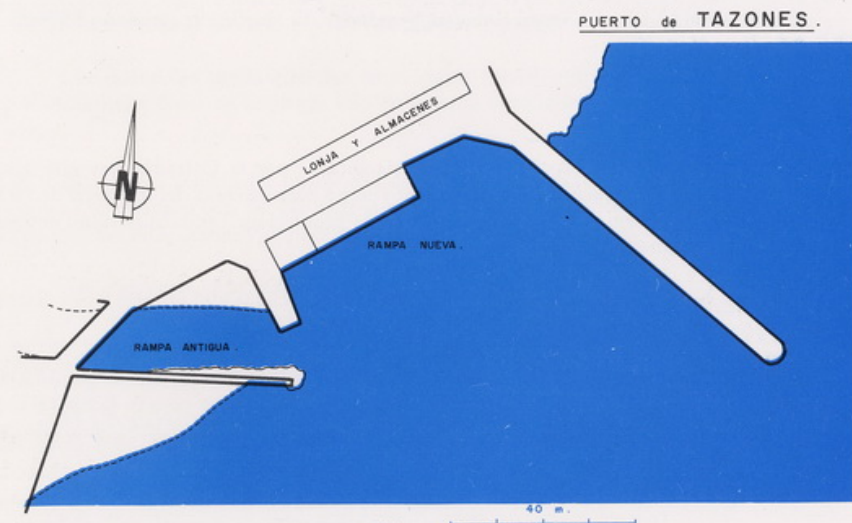
El puerto de Tazones está situado al Este del tramo rectilíneo de la costa gijonesa, abriéndose en la ensenada que forma la desembocadura de la ría de Villaviciosa en su borde occidental. Aprovecha, por tanto, dicha ensenada; pero no tiene demasiada influencia, en su dinámica, dicho estuario.

El puerto está al abrigo de los oleajes del N. y NE., y los del NO. apenas sí afectan en esta área, al estar protegida por la punta del Olivo. Se trata de un puerto de pequeñas dimensiones que no parece tener problemas de aterramiento, por ser la zona dinámica sobre la que se asienta de alta energía, como lo demuestra el hecho de que los sedimentos de borde más representativos son bloques y cantos; en estas circunstancias, la fracción arena no es muy estable y tan sólo se restringe a la zona de sombra del espigón y a otras áreas próximas.

Dispone este puerto de unos 125 metros de muelles de amarre. La dársena que forma el espigón es muy pequeña y con poco calado, no pudiendo entrar embarcaciones grandes en bajamar.

En este puerto, las embarcaciones faenan en caladeros próximos a la costa, en la vertical de Tazones y litoral adyacente (entre Punta de la Isla y el Cabo San Lorenzo). Los artes de pesca utilizados van orientados hacia el marisqueo y la captura de peces de fondo y roca: nasas, rascos, betas, trasmallos y niños; se utilizan, además, palangres pequeños.

Debido a la dependencia del clima (al faenar cerca de la costa, sólo lo hacen con buen tiempo) no se descansa ningún día de la semana, faenándose también los domingos, si el tiempo lo permite. No se conocen los días de mar de 1979; pero, como dato orientativo, en 1980, hasta el 1 de junio, fueron 101 días.



Los desembarcos del 79 en el puerto de Tazones fueron:

ESPECIES	PESO (Kgrs.)	PRECIO MEDIO (ptas./Kg.)	VALOR (ptas.)
Lubina	2.084	508,39	1.059.486
Rape.	31.112	157,45	4.898.672
Calamar.	2.027	402,58	816.042
Salmonete	637	1.098,72	699.887
Rodaballo	1.781	511,59	911.143
Congrio	1.762	148,77	262.138
Crustáceos	2.564	1.334,72	3.422.229
TOTAL	41.975	287,54	12.069.597

Comparando los desembarcos (ptas. y Kgrs.) por T.R.B. y por tripulante, se observa:

	1974	1979	% de Δ
Desembarcos (ptas.) / T.R.B.	35.077,07	246.670,69	(+ 603,22%)
Desembarcos (ptas.) / tripul.	25.990,81	274.309,02	(+ 955,41%)
Desembarcos (Kg.) / T.R.B.	419,54	857,86	(+ 104,48%)
Desembarcos (Kg.) / tripul.	310,87	953,98	(+ 206,87%)

Se vende muy poco fuera de este puerto, debido a que las embarcaciones son pequeñas y no pueden desplazarse demasiado lejos a efectuar la venta. No se conoce el retorno recibido en 1979.

PATRON MAYOR: D. Sergio Rebollar Fernández, El Muelle s/n., teléfono 897005.

Como necesidades actuales del puerto facilitadas por la Cofradía, hay que mencionar prioritariamente la reparación del espigón (roto como consecuencia del temporal de 1978) y la prolongación del mismo con el fin de aumentar la protección. También resultan necesarios almacenes y un tanque de gas-oil.

En lo que se refiere a la rula, necesita reparar la fachada y el interior, muy deteriorados por la humedad; además, el bombo de rula está averiado y es muy viejo.

Dentro del capítulo de obras hechas en los cinco últimos años, sólo se puede mencionar la mejora de la rampa (debido a la poca protección del puerto, en caso de temporal es preciso varar las embarcaciones), el arreglo del firme y la construcción del puente, todo ello en 1979.

Actualmente no se está realizando obra alguna.

DISTRITO DE RIBADESELLA

EL DISTRITO DE RIBADESELLA comprende los 28 Km. de costa que van desde Cabo de Mar a Punta de La Isla, e incluye un solo puerto, el de Ribadesella.

PUERTO DE RIBADESELLA

Discriptiva: El puerto de Ribadesella aprovecha la desembocadura del río Sella en su margen derecha y está orientado hacia el NE., haciendo una semicircunferencia. Los muelles de atraque (380 m.) albergan a un número de embarcaciones reducido (sólo 8 de más de 10 T.R.B.) y los barcos de cabotaje ya no atracan en el puerto habitualmente (sólo 2 ó 3 al año).

El estuario donde se encuentra el puerto, se puede encuadrar entre los tipos de mezcla parcial y verticalmente homogéneo, en que el caudal fluvial es mayor que el caudal mareal, variando el primero con las estaciones (máximo en épocas lluviosas, mínimo en estiajes) y el segundo con las mareas.

El estuario está muy evolucionado, como lo demuestra la morfología del conjunto de la desembocadura, donde se desarrolla la transición desde el ambiente fluvial al marino.

El río Sella, en su estuario, se reduce prácticamente al canal fluvial; únicamente en el margen izquierdo, frente a la actual entrada de la cueva de Tito Bustillo, quedan áreas de sedimentación fangosa, colonizadas parcialmente por vegetación de marisma (*Zostera*, *Salicornia*, *Spartina*...), y que están limitadas por una escollera artificial que las separa del cauce fluvial (dique de encauzamiento).

La zona marina, está representada por la playa de Santa Marina, que crece de occidente a oriente, dejando detrás unas áreas pantanosas en fase de relleno. La parte oriental de la playa comunica con el estuario y crece hacia dentro del mismo como resultado de la deriva costera. La entrada al estuario queda expedita por el margen contrario.

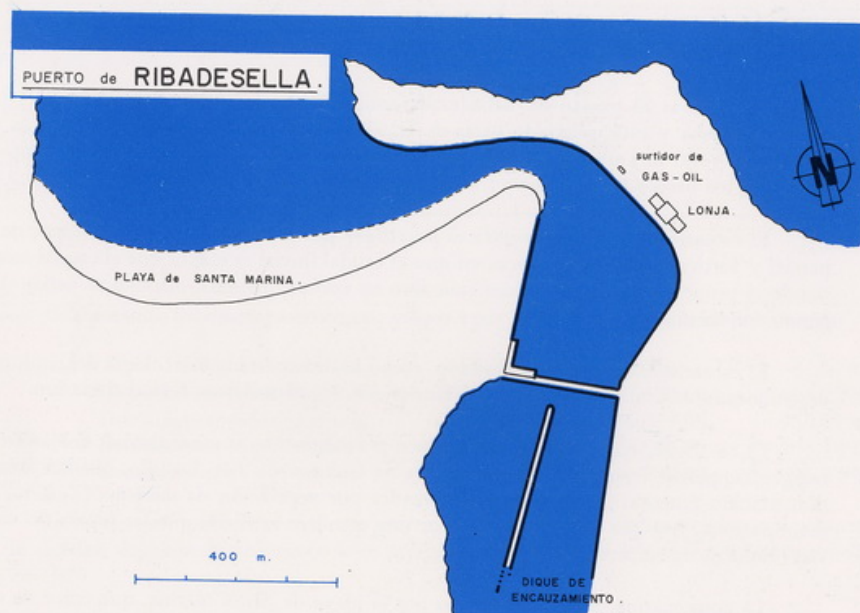
Los materiales predominantes en el cauce fluvial son de gravas y arenas, que pasan a arenas medias y finas en la playa; sólo en la zona mencionada anteriormente son estables los fangos.

Uno de los principales problemas del puerto es el relativo al dragado. Los fondos máximos que se alcanzan son de 4-5 metros y, por lo tanto, la entrada y salida en marea baja presenta grandes dificultades y se hace imposible durante las bajamares vivas.

Por otra parte, a la entrada del puerto se forma, en determinadas condiciones ambientales, lo que los marineros llaman "la barra" y que no es otra cosa que una acumulación de sedimentos que arrastra el río. Esta circunstancia constituye un serio problema, ya que impide la salida del puerto entre 25 y 40 días al año.

La circulación en la parte del estuario utilizada como puerto hay que considerarla según los momentos mareales. En pleamar, tiene lugar una entrada de agua salada por el borde occidental y salida del agua de mezcla por el oriental; produciéndose un giro en la porción en la que se ensancha el estuario frente a las instalaciones portuarias. Hacia la bajamar, se produce una salida predominante de agua dulce y de mezcla en posición central.

Sin extendernos en más consideraciones podemos resumir diciendo que: al ser este estuario un área de dinámica intensa, con una importante sedimentación arenosa fluvial, se hace necesario el dragado periódico del mismo para mantener el nivel de explotación de las instalaciones portuarias.



FLOTA

Las características de los ocho barcos con más de 10 T.R.B. que hay en Ribadesella se reflejan en la siguiente tabla:

NOMBRE	FOLIO	T.R.B.	Hp.	Año constr.	N.º trip.	Media edad	a	b
ALFREDO I.	GI/2/297	14	94	1963	7	33,6	16	255,31
AMANEER	GI/2/288	18	135	1973	8	42,7	31	266,66
ATALAYA DEL MAR ..	ST/1/1.077	38	170	1975	7	25,4	29	235,29
COMPOSTELANA	GI/2/293	12,5	94	1976	6	33,16	13	255,31
HNOS. FERNANDEZ ..	GI/2/292	16,3	128	1966	6	44,83	18	195,31
PLAYA ABASCAL	GI/1/176	56	230	1977	10	42,5	31	347,82
REBECA DEL MAR ...	GI/2/294	20,4	128	1975	8	38,12	25	281,25
RIBERA DEL SELLA ..	GI/2/286	19,6	128	1974	8	38,8	29	281,25
TOTAL		194,8	11107		60	37,38	183	
MEDIA		24,3	7,62		7,5		22,8	264,77

a = número de personas que dependen de la embarcación para subsistir
b = litros gastados de gas-oil por caballo y año

Comparando estos datos, con los obtenidos para las embarcaciones de más de 10 T.R.B. al 31-XII-74.

Año	n.º de barcos	total T.R.B.	Media	total Hp.	Media	total trip.	Media	T.R.B. trip.	*
1974	6	102,32	17,05	681	113,50	31	5,16	3,30	6,00
1979	8	194,83	24,35	1.107	138,37	60	7,50	3,24	7,62

* = Media de edad de los barcos

ECONOMIA

Comparación de los desembarcos totales de los años 1974 y 1979:

ESPECIE	PESO (Kgr.)	PRECIO MEDIO (ptas./Kgr.)	VALOR (ptas.)
PECES			
Angula	4.431	7.770	548,3
Besugo	169.160	74.918	58,8
Bonito	120	—	70
Congrio	6.116	7.217	57,9
Chicharro	—	28.482	—
Barbada	—	936	—
Lubina	—	170	—
Merluza	87.134	85.492	156,5
Mero	977	—	242
Palometa	6.649	—	40,3
Rape	2.086	7.151	59,1
Rodaballo	—	69	—
Varios	9.309	28.221	49,1
TOTAL	285.982	240.426	96
CRUSTACEOS			
Bogavante	68	43	503,3
Langosta	268	172	1.010,2
Quisquilla	143	—	156,2
TOTAL	479	215	683,3
TOTAL	286.461	240.641	97

	1974	1979	% de Δ
Desembarcos (ptas.) / T.R.B.	197.492,36	318.847,54	(+ 61,44%)
Desembarcos (ptas.) / tripul.	496.093,76	946.666,13	(+ 90,82%)
Desembarcos (Kg.) / T.R.B.	2.036,40	988,42	(- 51,46%)
Desembarcos (Kg.) / tripul.	5.115,37	2.934,64	(- 42,63%)

Del cuadro anterior se deduce que han aumentado todos los valores, en relación a 1974, salvo la relación T.R.B./tripulante, debido a que en la misma cuantía en que ha crecido el total de toneladas (95,20%), lo ha hecho también el número de tripulantes (96,77%).

INVERSION EN ARTES

Total de los ocho barcos en 1979 = 5.301.000 ptas.
 Valor medio de la inversión = 662.500 ptas.
 Valores reales extremos = 200.000 y 1.100.000 ptas.
 MODA = 700.000 ptas.

CONSUMO DE GAS-OIL

Gasto total de los ocho barcos = 301.000 litros
 Gasto medio = 37.625 litros
 Valores reales extremos = 24.000 y 80.000 litros
 MODA = 36.000 litros

COSTO DE CARNADA

El consumo de carnada en el año 1979 osciló entre las 3.000 y las 6.000 ptas. diarias por barco (60 y 100 Kg. diarios a un precio de 60-74 ptas./Kg.), y un total de 1.127 días de mar para los ocho barcos.

Los datos resultantes son:

Gasto medio del total de barcos = 51.071.500 ptas.
 Valores extremos de 61.762.000 como máximo y 31.381.000 de mínimo.
 Gasto medio por barco = 504.500 ptas.
 Valores reales extremos de 765.000 y 382.500 ptas.

INGRESOS DE LA PESCA

Venta total = 571.418.000 ptas.
 Venta media por barco = 71.177.250 ptas.
 Valores reales extremos = 21.718.000 y 121.000.000 ptas.

Estos desembarcos representan el 73,96% del total del pescado desembarcado en el puerto (771.626.623,70 ptas.).

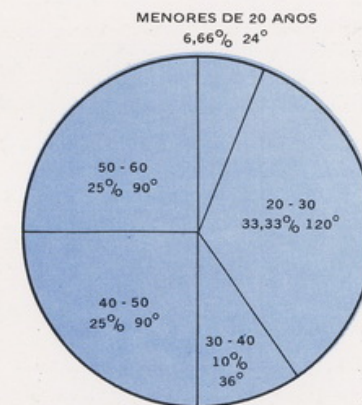
En cuanto al régimen económico de las embarcaciones, todas ellas "van a la parte" (al 50%), además de la "cena" que cada tripulante se lleva todos los días. En Ribadesella, la cena es un solo besugo, de los más grandes. Además de esto, está el MUSQUIS (100 ptas. diarias), siempre que la póliza supere las 3.000 ptas. La cena más el musquis equivale a 500 ptas. diarias por tripulante.

Los días de mar de 1979 fueron 170 tan sólo, debido, en parte, al mal tiempo y, en parte, a la ya mencionada formación de la barra.

MARINEROS

El número de personas empleadas en los ocho barcos de más de diez toneladas es de 60, con una media de 7,5 tripulantes por barco. La media de edad de estos tripulantes es de 37,3 años.

Distribución por edades de los marineros de Ribadesella:



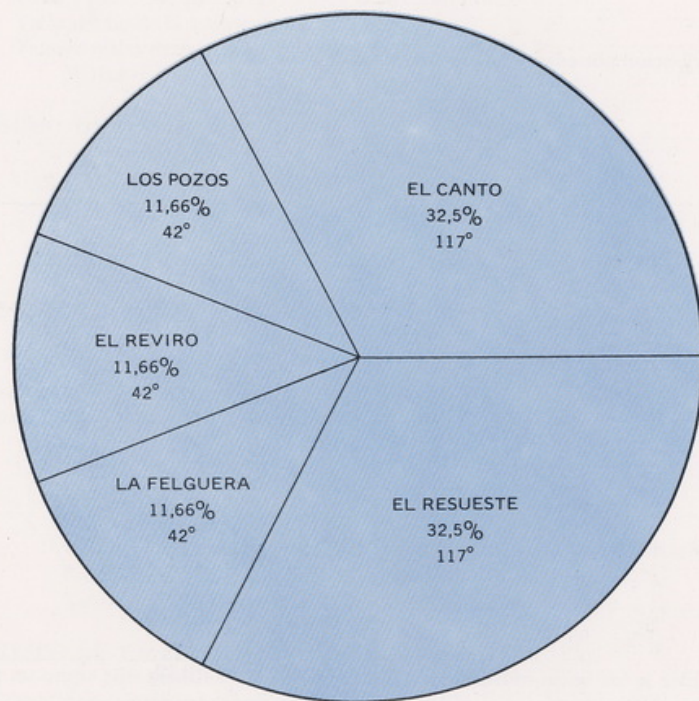
En base a los datos obtenidos, se puede considerar a Ribadesella como un puerto con tripulaciones relativamente jóvenes. La media de edad de las tripulaciones es de 37 años, con unos valores extremos de 25,4 y 44,83.

El 25% de los tripulantes supera los 50 años, y el porcentaje de menores de 20 años es de 6,66%. El 43,33% de los tripulantes tiene una edad comprendida entre los 20 y los 40 años.

CALADEROS

Los caladeros más frecuentados por los barcos de Ribadesella son: El Canto, El Resueste, El Reviro, Los Pozos y La Felguera. En El Canto y El Resueste, desarrollan la mayor actividad pesquera.

La representación gráfica de su distribución por caladeros es la siguiente:



ARTES DE PESCA

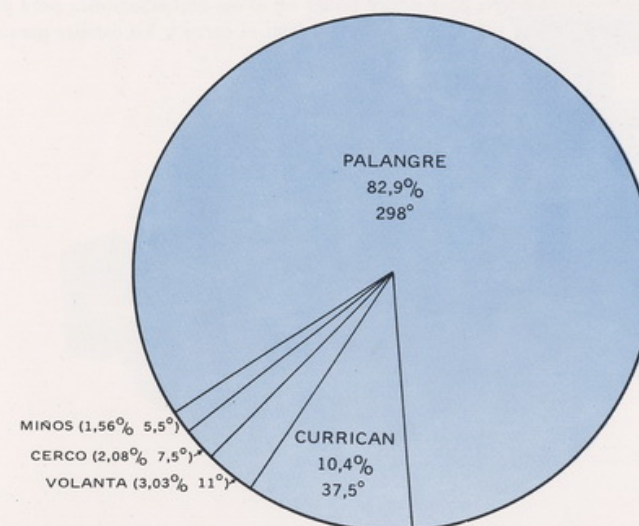
En el puerto de Ribadesella se faena casi exclusivamente con anzuelo, sobre todo con palangre; unos pocos barcos hacen la costera del bonito (a la cacea, con curricán). Los artes de malla están muy escasamente representados por volantas, niños y cerco.

DISTRIBUCION DE LOS ARTES POR BARCO

EMBARCACION	PALANGRE		CURRICAN		VOLANTA		CERCO		MIÑOS	
	%	días	%	días	%	días	%	días	%	días
ALFREDO I.	75	127,50	—	—	12,50	21,25	—	—	12,5	21,2
AMANECEER	83,33	141,66	16,66	28,32	—	—	—	—	—	—
ATALAYA DEL MAR .	83,33	141,66	16,16	28,32	—	—	—	—	—	—
COMPOSTELANA ...	100	170	—	—	—	—	—	—	—	—
HNOS. FERNANDEZ .	88,23	150	—	—	11,76	20	—	—	—	—
REBECA DEL MAR ..	100	170	—	—	—	—	—	—	—	—
RIBERA DEL SELLA .	83,33	141,66	16,66	28,32	—	—	—	—	—	—
PLAYA ABASCAL ...	50	85	33,32	56,64	—	—	16,66	28,32	—	—

(Distribución de las artes por barco calculadas de acuerdo con los días de mar: 170)

La distribución porcentual de los artes por barco, en el puerto de Ribadesella, se refleja en el diagrama siguiente:



PATRON MAYOR: D. José Manuel del Torno Coro, teléfono 860678

LISTA DE INSTALACIONES ACTUALES Y NECESIDADES DEL PUERTO, FACILITADA POR LA COFRADIA

En lo que se refiere a las instalaciones existentes podemos mencionar el depósito de gas-oil, el frigorífico y los almacenes.

No obstante, hacen falta al menos 6 almacenes más, y resulta imprescindible la instalación de un frigorífico mayor ya que el actual se ha quedado pequeño y no es capaz de albergar la totalidad de la carnada de las distintas embarcaciones.

Otra de las necesidades urgentes son las viviendas. Harían falta, al menos, 15 ó 20.

El edificio de la Cofradía, lonja y demás dependencias es del Grupo de Puertos, y por ello pagan los pescadores, en concepto de alquileres, el 0,25% del total de la pesca subastada. El edificio es del año 1935 y se llevan pagados ya 1.374.756 ptas., más de seis veces su valor. Se había acordado que cuando la Cofradía lo pagara pasaría a ser propiedad de ésta, cosa que aún no se ha conseguido.

Se necesita también un varadero para poder poner en él las embarcaciones para pintarlas y repararlas. En realidad ya hay una rampa, y sólo faltan el carro y los carriles para suplir esta necesidad.

DISTRITO DE LLANES

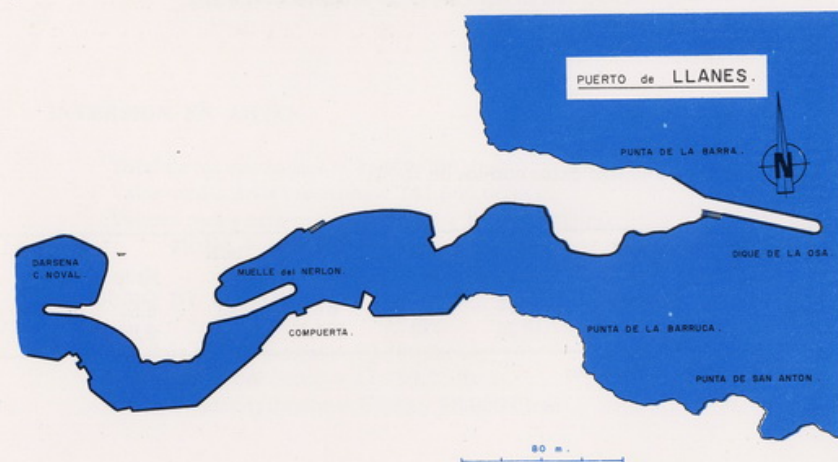
EL DISTRITO DE LLANES es el más oriental de la provincia, y comprende los 50 Km. que van desde la ría de Tinamayor (al E.) a Cabo de Mar (al W.), con un sólo puerto pesquero, el de Llanes, a cuya Cofradía pertenecen también las embarcaciones que tienen base habitual en Bustio y Niembro.

El puerto de Llanes es una dársena alargada que aprovecha la desembocadura del pequeño río Carrocedo, que nace en la Sierra de Cuera, no lejos de la villa. Las estructuras geológicas siguen una dirección NE.-SW., afectando a materiales calcáreos carboníferos (caliza de montaña), de forma que el pequeño estuario se alinea siguiendo estas estructuras, en un trazado relativamente sinuoso y estrecho. Actualmente está en fase de relleno y únicamente puede ser utilizado en pleamar y por barcos de pequeño calado, que han de enfrentarse a la difícil entrada del puerto con mala mar, debido a la formación de la barra.

El puerto tiene poco calado, quedando seco en bajamar. La longitud de muelles de amarre es de unos 350 - 400 metros.

El puerto de Bustio, de dimensiones reducidas, está situado en el margen izquierdo de la desembocadura del río Deva. El estuario del Deva está muy evolucionado (ría de Tinamayor) y en los momentos actuales está reducido al canal del río. Las antiguas llanuras de fangos y canales tributarios mareales están totalmente fosilizados y aprovechados para pastizales principalmente.

El recorrido desde la costa hasta el embarcadero es de alrededor de 2.250 metros, lo que hace que el tránsito a lo largo del río presente problemas de balizamiento y que únicamente pueda utilizarse en los momentos de la pleamar.



FLOTA

A la Cofradía de Llanes pertenecen siete embarcaciones de más de 10 T.R.B., de las que seis tienen base en el puerto de Bustio, y sólo una (el "Eloína") la tiene en Llanes:

NOMBRE	FOLIO	T.R.B.	Hp.	Año constr.	n.º trip.	Media edad	a	b
CESAR AUGUSTO ..	ST/6/ 609	17	94	1971	4	48,5	22	191,48
ELOINA	GI/1/ 84	11	90	1962	6	45,8	25	(1)
FCO. JAVIER	CO/4/1.430	19	195	1970	6	30,2	18	(2)
LUISA MARI	GI/1/ 145	14	96	1973	3	48,6	20	125
MARI GLORI.	ST/6/ 532	10	68	1961	3	42,7	16	123,52
MONTEVEDO	GI/3/ 689	11,3	130	1962	3	37,3	14	138,46
RIOSSELLANA	GI/2/ 277	10,5	60	1960	2	46	2	100
TOTAL		92,8	733		27		117	
MEDIA		13,25	104,71		3,85	41,77	16,7	135,69

a = número de personas que dependen de la embarcación para subsistir
b = litros gastados de gas-oil por caballo y año

- (1) El patrón del "Eloína" se negó a facilitar cualquier tipo de dato o aproximación referente a gasto de gas-oil, inversión en aparejos o valor de la pesca desembarcada, por lo que, a efecto del cálculo de medias, cuestiones económicas, etc., prescindiremos de este barco.
(2) La embarcación fue adquirida en 1980, por lo que se desconoce este dato.

Comparando estos datos con los de 1974:

	n.º de barcos	total T.R.B.	Media	total Hp.	Media	total trip.	Media	T.R.B. trip.	*
1974	2	29,28	14,64	162	81	13	6,50	2,25	7,0
1979	7	92,80	13,25	733	104,71	27	3,85	3,43	13,4

* = Media de edad de los barcos

ECONOMIA

Durante 1979 solamente se han registrado ventas en los meses de junio, julio, agosto y septiembre, vendiéndose las capturas el resto del año en Ribadesella o en San Vicente de la Barquera. La cuantía de estas ventas ha sido la siguiente:

	KGRS.	PTAS.
JUNIO	361	64.825
JULIO	225	28.287
AGOSTO	191	55.050
SEPTIEMBRE	90	11.250
TOTAL:	867	159.412

Comparación de desembarcos (ptas. y Kgrs.) por T.R.B. y por tripulante:

	1974	1979	% de Δ
Desembarcos (ptas.) / T.R.B.	17.949,21	643,98	(- 96,41%)
Desembarcos (ptas.) / tripul.	34.281,25	1.562,86	(- 95,44%)
Desembarcos (Kg.) / T.R.B.	59,32	3,50	(- 94,10%)
Desembarcos (Kg.) / tripul.	113,29	8,50	(- 92,50%)

Ha habido una disminución, con respecto a 1974, del 92,58% en peso (11.669 Kgrs. en 1974) y del 95,49% en valor económico (31.530.968 ptas. en 1974). La mayor parte de estos desembarcos corresponden a rape, merluza y crustáceos (langosta, bogavante y centollo).

INVERSION EN ARTES

Total de los seis barcos = 41.450.000 ptas.
Valor medio de la inversión = 741.666,66 ptas.
Valores reales extremos = 300.000 y 11.200.000 ptas.
MODA = 11.000.000 ptas.

CONSUMO DE GAS-OIL

Total de los seis barcos = 70.400 litros
Gasto medio por barco = 11.733,33 litros
Valores reales extremos = 6.000 y 18.000 litros

INGRESOS DE LA PESCA

Venta de cinco barcos = 121 250.000 ptas. (El Eloína no facilitó los datos y el Francisco Javier es nuevo)

Valor medio = 21 450.000 ptas.

Valores extremos = 11 500.000 y 31 750.000 ptas.

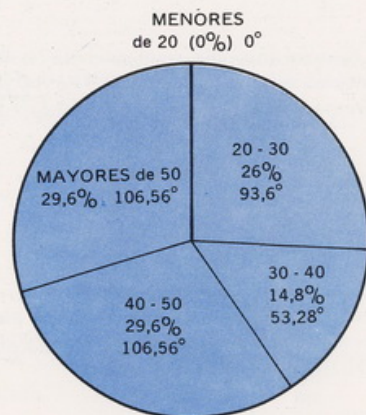
MODA = 11 500.000 ptas.

El régimen económico de todas estas embarcaciones es el del reparto según capturas. Teóricamente se descansa los domingos aunque, debido a los días de mar que se pierden por mal tiempo y por las características del puerto (no pueden salir en bajamar), hay domingos en los que se faena. Los días de mar de 1979 fueron unos 120.

En este año, la Cofradía recibió 284.638 ptas. en concepto de retorno (253.867 de S. Vicente de la Barquera y 30.771 de Ribadesella).

MARINEROS

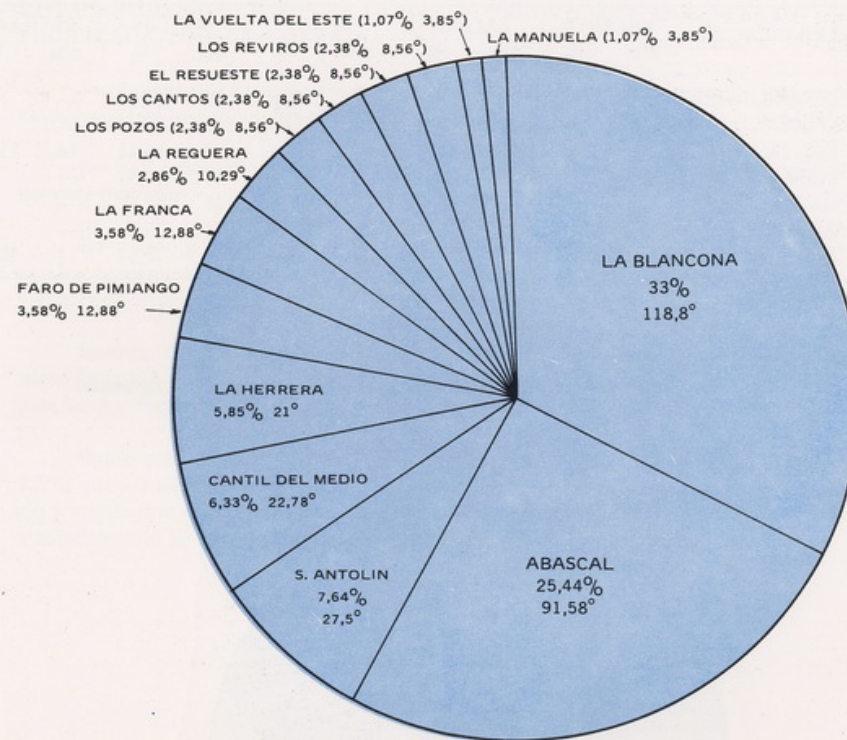
La distribución de edades de los tripulantes de las embarcaciones de más de 10 T.R.B. puede representarse como sigue:



Vemos que se trata de una flota relativamente madura (casi el 60% de los tripulantes son mayores de 40 años, de los cuales la mitad superan los 50) y con una tasa de renovación muy baja (ningún tripulante menor de 20 años). La media de edad está en los 41,7 años.

CALADEROS

Los caladeros más frecuentados por esta flota, y los porcentajes de frecuencia, son los siguientes:



Todos los caladeros del distrito de Llanes están vedados para volanta durante seis meses al año. En los caladeros más alejados de la costa, las especies más abundantes son merluza y besugo, predominando el rape y los crustáceos en los más próximos a tierra, con fondo rocoso.

ARTES

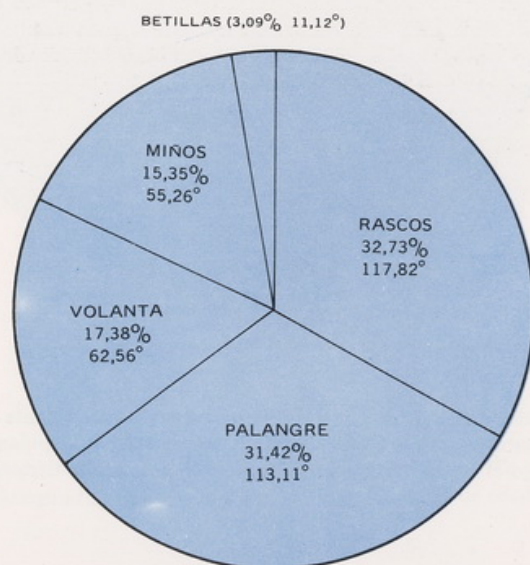
Los artes con que se faena habitualmente son volantas y volantillas (se emplean preferentemente para la captura de la merluza), palangres (para besugo, merluza y congrio), miños (crustáceos), rascos (rape) y betillas (salmonete). Normalmente se faena al mismo tiempo con varios de estos aparejos.

DISTRIBUCION DE LOS ARTES POR BARCO

EMBARCACION	VOLANTA		PALANGRE		MIÑOS		RASCOS		BETILLAS	
	días	%	días	%	días	%	días	%	días	%
CESAR AUGUSTO .	34	28,57	34	28,57	23	19,04	29	23,80	—	—
ELOINA	50	41,66	70	58,33	—	—	—	—	—	—
FCO. JAVIER	—	—	53	44,44	—	—	53	44,44	14	11,11
LUISA MARI	40	33,33	40	33,33	20	16,66	20	16,66	—	—
MARI GLORI	—	—	45	37,50	30	25,00	45	37,50	—	—
MONTEVEO	22	18,18	10	9,09	44	36,36	44	36,36	—	—
RIOSELLANA	—	—	12	10,00	12	10,00	84	70,00	12	10,00

(Distribución calculada de acuerdo con los días reales de mar: 120)

La representación gráfica de los datos incluidos en esta tabla es la siguiente:



PATRON MAYOR: D. Estanislao Herrero Melijosa, El Muelle s/n., teléfono 400214.

LISTA DE INSTALACIONES ACTUALES Y NECESIDADES DEL PUERTO FACILITADA POR LA COFRADIA

En el puerto de Llanes, a excepción de esporádicos dragados que realiza una empresa privada, no se está haciendo obra alguna.

No hay tanque de gas-oil, ni frigorífico ni congelador, careciéndose también de viviendas para pescadores.

En cuanto a Bustio, carece totalmente de cualquier tipo de instalaciones. No hay muelle con los consiguientes amarres, sino que cada patrón ha de construir un amarradero de madera para su embarcación.

Resulta, además, imprescindible la instalación de luz en la barra, a falta de la cual la entrada de noche o con niebla viene a ser casi imposible. También se carece de viviendas sociales para las que cuentan con los terrenos y de almacenes.

Como consecuencia de todo esto, los pescadores de Bustio sugieren el dejar de pagar el 1,5% que actualmente cotizan en la Cofradía de Llanes, de la que no obtienen ningún beneficio y construirse ellos como Cofradía o bien depositar el dinero en un fondo común con el que ir solucionando las necesidades más acuciantes que aquejan al puerto.

RECURSOS PESQUEROS
DE ASTURIAS

BARCOS DE MAS DE 10 T. R. B.

RESUMEN GENERAL

GLOSARIO

Arrastre: Los artes de arrastre son redes móviles remolcadas por una o dos embarcaciones (en Asturias sólo por una) en cuyo interior quedan atrapadas las presas cuya velocidad de natación es inferior a la velocidad de arrastre, además de aquellas que viven posadas sobre el fondo.

Cacea (curricán): La pesca a la cacea se realiza con anzuelos, provistos de señuelos o de cebo vivo, que son arrastrados por la embarcación a velocidades que varían según la especie a que se destinen (bonito, albacora, pez espada...).

Cerco: Arte de red que se cala verticalmente formando, como su nombre indica, un cerco alrededor de la pesca que ha sido previamente localizada o concentrada mediante diversos métodos.

Días de mar: son aquéllos en los que las condiciones del mar y las climáticas permiten faenar a los barcos. Para cada puerto se ha calculado una media que consideramos representativa para el total de embarcaciones.

Folio: Distintivo de cada barco en el que, en primer lugar, figura la provincia marítima a la que pertenece; en segundo lugar, entre barras, el número del distrito marítimo (en Asturias, de Este a Oeste, va del 1 al 8) y, por último, la matrícula del barco.

Miños: Redes fijas de fondo, rectangulares, de malla muy fina, que se calan verticalmente y que se emplean para la captura de mariscos.

Moda: En una distribución o serie de datos, es aquél que se repite con mayor frecuencia.

Muertos: Maromas gruesas o cadenas que quedan fijas en el fondo de las dársenas, y de las que sale un cabo de amarre a las embarcaciones.

Nasa: Arte fija de fondo, consistente en una jaula de fácil entrada y difícil salida, a la que se atraen las presas mediante diversos cebos colocados en su interior.

Palangre: Arte de pesca en el que los anzuelos penden de una línea o madre, a distancias regulares, por medio de unos hilos más cortos y finos denominados pipios o brazoladas. Aunque en Asturias también se le conoce con el nombre de "pincho", se diferencia de aquél en su mayor número de anzuelos, en que mientras está pescando no permanece unido al barco, y en que la madre no está dispuesta verticalmente sino siguiendo un recorrido quebrado o en "M", merced a la colocación intercalada de boyas y piedras.

Pincho: Modalidad de pesca de anzuelo en la que estos penden, en un número de 15 ó 20, de una sola línea madre, vertical, sostenida desde el barco por una caña, o bien, directamente por un marinero. En Asturias también se conoce este arte como "calar a dedo".

Puerto pesquero: Es todo aquél que tiene Cofradía de Pescadores, cuya misión es la de canalizar la venta de la pesca que se realiza en el puerto. En Asturias hay 19 puertos pesqueros, agrupados en 8 Distritos marítimos.

Retorno: Tanto por ciento que recibe una Cofradía de las ventas efectuadas por sus barcos en otros puertos. Varía entre el 1 y el 1,5%, habiendo puertos en los que no existe.

Rascos: Redes fijas de fondo, semejantes a la Volanta en cuanto a su forma y largado, y cuya diferencia fundamental estriba en su mayor luz de malla. Se utilizan para la pesca del pixín.

T.R.B.: Son las toneladas de registro bruto, es decir, el peso muerto de un barco aparejado.

Volanta: Red fija de fondo, que se cala verticalmente, y que en nuestro litoral se destina a la pesca de la merluza.

