

# TRAS EL ATÚN ROJO

Fernando M. BANDÍN SAURA



## Introducción



Si preguntásemos ¿qué es el *sushi*?, la mayoría de la gente lo identificaría como uno de los platos de la gastronomía japonesa más conocidos y más apreciados mundialmente. Algunos añadirían además que se elabora básicamente con arroz, pescado crudo y algas. Sin embargo, ¿cuántos de los preguntados serían capaces de relacionar al *sushi* con el mar Mediterráneo?, probablemente muy pocos.

Pues bien, aunque parezca extraño existe una estrecha relación entre la cocina japonesa y el mar Mediterráneo, ya que una de las variedades del conocido *sushi* está elaborada precisamente con atún rojo, pescado cada año en este mar entre los meses de mayo y septiembre.

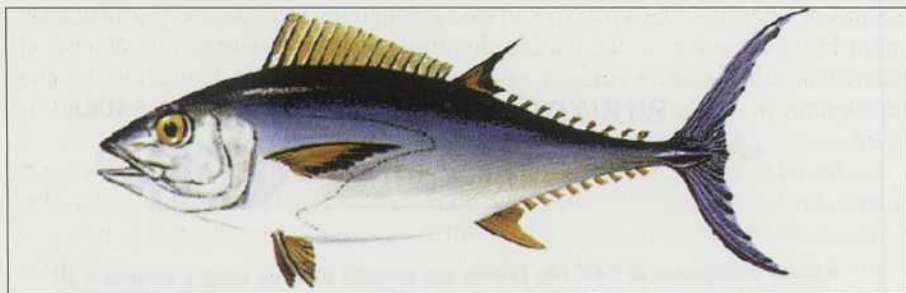
En las siguientes líneas trataré de sintetizar los aspectos más relevantes y curiosos relacionados con la pesca del atún rojo, sin duda singular gracias a las técnicas empleadas por los pescadores en la captura de esta preciada especie y el gran impacto que tiene esta pesquería en la economía local.

La Armada no queda ajena a esta actividad y en cumplimiento a los acuerdos firmados con la Secretaría General de Pesca Marítima (SEGEPESCA) del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) colabora cada año en la vigilancia, inspección y apoyo de la flota dedicada a la pesca de túnidos en el Mediterráneo con unidades de la Fuerza de Acción Marítima.

## El objeto de deseo

El atún rojo o, como también se le conoce, atún de aleta azul, es un pez pelágico (1), migrador de gran tamaño (las tallas mayores oscilan sobre los 300 kg y los 2,60 m de longitud), robusto y excelente nadador, que puede alcanzar velocidades de 90 km/h. Suele nadar en pequeños o grandes bancos cerca de la superficie, buscando aguas con una temperatura superior a los 10<sup>o</sup> C.

Son tremendos depredadores, en su periodo interreproductor necesitan comer grandes cantidades, normalmente caballas, jureles, anchoas, cefalópo-



Atún rojo o *Thunnus thynnus*. (Dibujo del Manual de Inspección Pesquera del MAPA).

dos y, sobre todo, sardinas y boquerones. Un ejemplar adulto de un par de metros necesita comer 60 kg diarios, para lo que recorrerá si es preciso hasta 100 km para satisfacer su apetito. Crecen deprisa, prácticamente en dos semanas ya tienen formadas sus estructuras; sin embargo no alcanzan la madurez sexual hasta los cinco años de edad.

Cada año los atunes cumplen su ciclo biológico desplazándose desde las frías aguas de las costas noruegas hasta el Mediterráneo. Este largo viaje es consecuencia de su necesidad de desovar, siendo la única zona conocida de desove el Mediterráneo, al norte y al este de las islas Baleares y frente a las costas de Túnez. Esto es así porque para la etapa de puesta o freza el atún necesita aguas más calientes y la corriente de salida del Mediterráneo actúa como efecto llamada.

El *atún de derecho*, que entra en mayo y junio, es un atún pleno, de carne apretada, sabrosa y de jugosa grasa éste es el más apreciado en el mercado japonés. El *atún de vuelta*, magro y fatigado por la puesta (2), es de carne seca y poco apreciado gastronómicamente, sale en julio (incluso en agosto los más rezagados) buscando aguas atlánticas rumbo al oeste.

### La pesca del atún rojo

La pesca de túnidos se divide entre dos modalidades que representan la modernidad y la tradición: el cerco y el palangre de superficie, respectivamente.

La pesca del atún rojo con arte de cerco permite la captura del atún y su traslado vivo por medio de remolques-nasa a los viveros o jaulas de engorde, también conocidas como instalaciones de «engrasamiento» que se encuentran situadas en diferentes lugares de la costa (3).

Los cerqueros, de bandera mayoritariamente francesa y en menor número española e italiana, para optimizar su capacidad de pesca permanecen en las zonas de pesca y emplean barcos auxiliares, remolcadores de jaulas y buques piscina para facilitar sus labores de pesca y realizar las descargas en las insta-

laciones de engorde. Estos barcos son excepcionalmente modernos y sofisticados y para la localización de los bancos de atunes emplean sistemas de detección acústica de última generación y cuentan con el apoyo de avionetas, lo que mejora enormemente su capacidad de pesca si se compara con la pesca tradicional.

En un buen lance, un cerquero puede capturar entre 500 y 750 atunes con un peso variable que puede superar las 100 toneladas. Las capturas obtenidas por estos buques son enormes si se comparan con las de los palangreros, que después de una semana de actividad pueden alcanzar la media docena de piezas con un peso total de 1.000 kg.

Los buques auxiliares ayudan al cerquero en la maniobra, manteniendo abierto el cerco con sus embarcaciones menores, lo que reduce la mortandad entre los atunes (4). Además, apoyan con buceadores las tareas de contabilización de las capturas y su transferencia del cerco a las jaulas de transporte. Como buques auxiliares se emplean cerqueros más pequeños, otros pesqueros, buques de buceadores y buques factoría.

Una vez trasbordados los atunes vivos a las jaulas de transporte, los remolcadores las conducen a una velocidad de un nudo hasta las instalaciones de engorde. Esas jaulas están formadas por una estructura circular rígida con flotabilidad positiva y una red que puede ir recogida o totalmente extendida. Cuando la jaula está vacía, lleva la red recogida y tiene un calado de cinco metros; sin embargo, con atunes en su interior, la red de la jaula va extendida y llega a calar hasta 30 metros.

Durante el tránsito las jaulas se revisan periódicamente con buceadores, se extraen los atunes que hayan muerto durante el tránsito y se trasbordan a buques piscina o a buques factoría. Los primeros transportan los atunes sumergidos en agua a muy baja temperatura hasta el puerto peninsular más cercano, evitando que los cerqueros tengan que interrumpir su trabajo para ir a descargar. Los segundos son buques pesqueros que realizan labores de transformación y congelado de pescado a bordo. Estos buques, igual que los anteriores, reciben los atunes muertos de las jaulas remolcadas y los despiezan, separando lomos, ventrescas, huevas y colas que se almacenan en cámaras congeladoras.

Una vez transportados a la granja, el pescado es alimentado con carnada fresca o congelada hasta que alcanza el suficiente contenido en grasa requerido por los compradores nipones. Los atunes son entonces sacrificados y exportados como atún fresco de granja a este país.

### **Importancia económica de esta pesquería**

La costa murciana concentra casi todo el «cultivo» de atún rojo que se realiza en España, exceptuando el que se extrae en Cádiz, en donde se emplea



Remolque de dos jaulas con atunes vivos.

el sistema de almadrabas. La producción de atún rojo en esta región depende de los niveles de captura, pero según datos del año 2003 oscila entre 4.000 y 5.000 toneladas anuales (5); supone el 3 por 100 del PIB murciano y la convierte en la principal región española exportadora de pescado, lo que da una idea de la importancia económica de esta pesquería.

Esta actividad comenzó en 1996 y actualmente son seis las empresas (6) que se dedican al «engrasamiento» del atún rojo; que en realidad se trata de un semicultivo ya que sólo el 10-15 por 100 de la biomasa del atún se gana en el cultivo, pero se vende como producto de acuicultura.

El 96 por 100 de la producción es exportada entre octubre y enero directamente al Japón donde el *sushi* de atún rojo del mediterráneo es el más cotizado y más demandado por tratarse de un producto de excelente calidad a un buen precio. Aunque los precios oscilan de año en año, por un kilo de atún se pueden pagar unos seis euros al pescador y, entre 60 y 90 euros al exportador; por ese mismo kilo, el consumidor japonés llegará a pagar hasta 300 euros.

### **Futuro de la pesquería del atún rojo**

Aunque se trata de una actividad muy sofisticada y lucrativa, varios son los problemas relacionados con la pesquería del atún rojo que son identificados

tanto por organismos gubernamentales, la Comisión Europea, como no gubernamentales, Adena/WWF o Greenpeace, si bien se señalan con diferente grado de preocupación o alarmismo.

La Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico (siglas en inglés ICCAT), de la que forma parte la Unión Europea desde 1997, se encarga de vigilar la actividad extractiva estableciendo una cuota total de capturas que se reparte entre los diversos estados en función de su nivel de capturas históricas y cuyas recomendaciones de gestión son vinculantes para las partes contratantes. Si bien los datos estadísticos recogidos por el ICCAT no son del todo fiables, esta comisión estima que las capturas de atunes silvestres superan la cuota establecida en al menos un 10 por 100; añade que en la actualidad sólo queda el 20 por 100 de atún rojo de lo que había en 1970, y alerta, con un 90 por 100 de posibilidades, de que la especie entre en colapso en un periodo inferior a los 10 años. A esta actual sobreexplotación se unen los planes de establecer nuevas granjas de «engrasamiento» en diversos países del norte de África, lo que podría aumentar aún más la presión sobre el recurso.



Buque piscina extrayendo un atún muerto de una de las jaulas para introducirlo en agua a muy baja temperatura que lo conservará hasta la llegada a puerto.

Otro de los problemas identificados es el de determinar la sostenibilidad del actual sistema de «engrasamiento». Ésta pasa por el estudio de los efectos que puede tener el actual cultivo del atún rojo sobre otras poblaciones de peces, como las de los pequeños pelágicos (sardina, anchoa, alacha...) que hoy son utilizadas en grandes cantidades para alimentar los atunes. Las granjas contratan flotas locales para que les suministren pescado con el que alimentar el atún, por lo que la presión sobre estas especies podría también aumentar y llevarlas al colapso poblacional.

Además, preocupa la sostenibilidad medioambiental de la actividad. La localización de las instalaciones de «engrasamiento» requiere un elaborado estudio que permita la ordenación integral del espacio marítimo, para evitar conflictos con otros usos o actividades en la franja litoral, como la navegación, la pesca artesanal o el turismo. También, la gestión de los cultivos debe minimizar el impacto ambiental, sobre todo la acumulación de restos orgánicos en el fondo marino bajo las jaulas, que puede tener un efecto pernicioso en los ecosistemas costeros.

Por último, se hacen eco de la necesidad de completar lo antes posible el ciclo completo del atún rojo en cautividad, si bien las perspectivas son que no se consiga antes de 10 ó 20 años. Esto permitiría independizar esta actividad de la población silvestre, reduciendo consecuentemente la presión extractiva sobre ella.

### Participación de la Armada

La participación de la Armada en esta campaña tiene como finalidad combatir, en colaboración con la SEGEPESCA, la pesca ilegal de atún rojo mediante la vigilancia e inspección de pesqueros en la zona de protección pesquera (ZPPMM) establecida por España en el Mediterráneo y, al mismo tiempo, proporcionar el apoyo que pueda solicitar la flota pesquera y que pueda ser atendido con los medios disponibles.

Los efectivos que participan anualmente en estas tareas son, por parte de la Armada, el patrullero de altura *Alborán* y un número variable de patrulleros ligeros operando desde distintos puertos del litoral; y por parte de la SEGEPESCA, un avión *C-212* serie 400 y un helicóptero *Augusta Bell 109C* operando desde las islas Baleares o la Península. Ocasionalmente, también colabora con los medios indicados alguna unidad del Servicio Marítimo de la Guardia Civil.

La unidad que soporta el peso principal de la campaña es el *Alborán*, cuya actividad se materializa anualmente en 80 días de mar repartidos en varias fases, durante las cuales se compaginan las tareas de vigilancia e inspección con la visita a diversos puertos españoles y extranjeros para descanso de la dotación. Durante la campaña del año 2004 se visitaron los puertos de Palma

de Mallorca, Ibiza, Mahón, Alicante, Valencia, Cagliari (Italia) y Marsella (Francia).

La vigilancia se realiza con apoyo de las aeronaves de la SEGEPESCA y cubre toda la ZPPMM con la finalidad de detectar y detener a aquellos pesqueros que estén faenando de forma ilegal. Fruto de esta tarea de vigilancia es el apresamiento en el año 2003 del pesquero tunecino *El Moudi* por estar faenando de manera ilegal a 30 millas al suroeste de Menorca.

La inspección tiene por objeto comprobar que los pesqueros que faenan en esta pesquería cumplen la normativa en vigor en cuanto a autorizaciones de pesca, titulación de las tripulaciones, artes de pesca, tamaño de las capturas y documentación varia. Esta tarea se realiza con el inestimable asesoramiento de un inspector de la SEGEPESCA embarcado a tal fin. Por poner un ejemplo del esfuerzo que se realiza cada año, en la campaña del 2004 se inspeccionaron 78 pesqueros de cinco nacionalidades distintas y se levantó algún tipo de infracción al 42 por 100 de ellos.

Por último, el apoyo abarca toda acción de socorro que se pueda prestar con los medios que el patrullero dispone a bordo. Tal es el caso del auxilio prestado en julio de 2004 a un palangrero que tenía a bordo un marinero con una crisis respiratoria y que finalmente fue evacuado a tierra con el apoyo del helicóptero de Salvamento Marítimo *Helimer Mediterráneo*.



Cerquero realizando un lance. Se observa a la izquierda una embarcación menor manteniendo abierto el cerco y un buceador en el agua comprobando la captura efectuada; al fondo, el *Alborán* en tareas de vigilancia e inspección.

## Conclusiones

Cada año, entre mayo y septiembre, se lleva a cabo en el Mediterráneo la pesca del atún rojo. Actividad que podemos considerar como la más sofisticada tecnológicamente hablando y la de mayor rendimiento económico de entre las llevadas a cabo por las flotas pesqueras de los países ribereños. El principal motivo para que esto sea así es que casi el 100 por 100 de las capturas tienen como destino el mercado japonés, que gracias a su gran poder adquisitivo es capaz de pagar un altísimo precio por un kilo de atún rojo.

Sin embargo, aunque pudiera pensarse que la extracción y comercialización del atún rojo es un negocio perfecto, muchas son las voces que alertan sobre los peligros que se ciernen sobre esta actividad. Tanto organismos gubernamentales como ONGs se interrogan sobre el peligro de agotar el recurso, sobre la sostenibilidad del actual sistema de «engrasamiento» y su impacto medioambiental o sobre el esfuerzo en investigación que debe hacerse para domesticar la especie.

La Armada, fiel a sus compromisos con otras autoridades del Estado con competencias en la materia, colabora cada año con buques de la Fuerza de Acción Marítima en el control de la pesquería del atún rojo, para evitar la pesca ilegal de esta especie y proporcionar el apoyo que la flota pesquera pueda requerir.

(Fotografías del archivo del patrullero *Alborán*).

---

(1) El término pelágico se aplica al conjunto de organismos propios de alta mar, desligados del fondo marino, que viven continuamente nadando entre dos aguas. Estos organismos abarcan desde los más pequeños y débiles, como el plancton, sin autonomía para desplazarse y vencer las grandes corrientes, hasta especies de gran tamaño, capaces de recorrer grandes distancias.

(2) Durante el periodo que dura la puesta, los atunes dejan de alimentarse de forma absoluta perdiendo hasta un 35 por 100 de su peso original.

(3) En la costa murciana se concentran las instalaciones de engorde de atunes de España.

(4) El atún es una especie que debe estar en continuo movimiento, si no nada no puede respirar y muere por asfixia. Manteniendo el cerco abierto los atunes pueden nadar libremente dentro de él.

(5) Otras fuentes indican unas cantidades superiores, por encima de 7.000 toneladas.

(6) Estas empresas suelen tener participación económica de empresas japonesas en un porcentaje variable que, según el caso, oscila entre el 35 por 100 y el 50 por 100.

## BIBLIOGRAFÍA

Este artículo se ha elaborado en base a diversos artículos de *Internet* o publicados en la prensa escrita nacional y, lo más importante, en la experiencia acumulada por el autor como comandante del patrullero *Alborán* durante la última campaña del atún rojo 2004.