

## EL SECTOR PESQUERO ANDALUZ Y SU FUTURO

### CONFERENCIA INAUGURAL

por

FERNANDO GONZALEZ VILA

En la jornada de hoy es mi intención señalar algunas líneas directrices en torno al conjunto de recursos humanos, materiales y naturales conocidos como el Sector Pesquero Andaluz. Creo conveniente adelantar una idea básica antes de entrar en cualquier otra materia. Se trata de tener presente que *no se puede correr el riesgo hoy en día de analizar el sector pesquero centrándonos sólo en el interior del mismo*. Hoy más que nunca se hace del todo imprescindible el recurrir a los estudios multisectoriales y abandonar la idea de examinar la pesca desde dentro del propio ombligo pesquero, si se me permite la expresión. Al fin y al cabo, no olvidemos que estamos hablando de un sector más dentro de una economía interdependiente y, en el momento presente, en plena ebullición. Ebullición que es comprobable sólo con mirar las cifras que cualquier informe internacional, sea de la OCDE o de la CEE, han presentado sobre el crecimiento español en los últimos años. Con tasas de crecimiento real del 5% o superiores como las que hemos tenido en los dos últimos años, y previsiones que en el peor de los casos no bajan del 3% para los próximos tres años, se hace realmente difícil poner en duda que estamos en un momento de cambio. Y mucho más si nos atenemos a un factor más cualitativo como ha sido la integración dentro de las Comunidades Europeas, en un momento en que se intentaba salir de un largo período de crisis. Cualquier análisis serio que tienda a fijarse

en los efectos a corto y medio plazo, en el caso de nuestra integración, debe considerar el listón de partida, notablemente inferior a la media europea y cómo basta un simple paseo por la realidad española, tan sólo con viajar por alguna de nuestras carreteras, las mismas de esta provincia, por ejemplo, para darse cuenta de como está cambiando nuestro paisaje agrícola e industrial, de forma acelerada. Ese es el objetivo central de esta disertación que ahora comienzo: la pesca no puede ser de nuevo el sector que quede descolgado de lo demás en este proceso de cambio tan continuo que vivimos actualmente. Este conferenciante no va a pretender en ningún momento señalar los caminos para tan ambicioso y necesario proyecto, ya que ello en todo caso será tarea conjunta de distintos equipos multidisciplinares. Simplemente se trata de ofrecer algunas orientaciones y propuestas por alguien con experiencia en el sector y con responsabilidad política en el mismo.

Será necesario tomar previamente una perspectiva histórica de las políticas pesqueras que han afectado a este país en los últimos años. Arrancando del inicio de la década de los sesenta, nos encontramos con que la marea desarrollista llega al sector pesquero mediante la promulgación en 1961 de la Ley de Renovación de la Flota Inspirada en el fondo por un objetivo de crecimiento del sector de la construcción naval, sin pensar realmente en el propio sector pesquero, se arbitraron diversas medidas para potenciar el crecimiento de nuestra flota. El principal de estos instrumentos fue una política de financiación privilegiada mediante el Crédito Social Pesquero, que llevó a que se concedieran créditos de hasta un 80% del coste de la embarcación a construir, sin control sobre los costes, por lo que en la práctica podían ser superiores al 100%. La más relevante consecuencia de ello fue que entre 1961 y 1975 se duplicó el número de embarcaciones de más de 100 TRB, los grandes buques congeladores que iban a faenar a los bancos del sur de Africa o América.

Cuando se decía con triunfalismo que nuestra flota pesquera era la tercera del mundo después de rusos y japoneses no se advertía lo que eso significaba: un 75% de nuestra flota, medido en T.R.B., se hallaba faenado en otros caladeros, dentro de un contexto internacional que, a raíz de la I Conferencia sobre Derecho del Mar, no permitía una tan libre expansión. En efecto, tras 1952 y la Declaración de Santiago firmada por Perú, Ecuador y Chile, los países ribereños empiezan a definir unilateralmente sus propias Zonas Económicas

Exclusivas de Pesca, fenómeno que ya será ampliamente comentado en estas mismas jornadas por un especialista en el nuevo Derecho del Mar. Era fácil predecir que la expansión de la flota de altura acabaría por ser frenada desde los años 70. Podemos exponer unas cifras que muestren hasta qué punto alcanzó el revés sufrido por nuestra flota de altura. Entre 1970 y 1986, el número de embarcaciones andaluzas entre 50 y 200 TRB descendió hasta un 10%. En las mismas fechas, las embarcaciones superiores a 200 toneladas y las embarcaciones menores de 20 toneladas, la flota artesanal, crecieron 34 puntos en total. En resumen, se estaba apostando por una política de crecimiento de la flota, en beneficio del sector de la construcción naval antes que del propio sector pesquero, con una flota de altura en peligro ante el nuevo concepto de libertad de los mares y una flota de bajura faenando en calederos saturados. Y, sobre todo, sin una auténtica política de ordenación.

Esta es la clave para comprender por qué el sector pesquero seguía desvalido y raquítico en contraposición al resto de nuestra economía. No existiría una auténtica política de Ordenación para el sector Pesquero, necesaria en un momento en el cual tres cuartas partes de nuestra flota, medida en tonelaje, faenaba en aguas internacionales. Y no sólo era cuestión de recursos. Tampoco se atendió otro pilar del sector pesquero como es la comercialización. En la práctica, sólo una mínima fracción de la flota, que tenía capacidad empresarial, pudo establecer sus propios canales de comercialización, y con dificultades. Para la mayoría de los empresarios del sector, la comercialización se limitaba a la primera venta en lonja. A su vez, estos mercados en origen carecían de la regulación mínima para homologarse con otros sectores: no sólo el producto no resultaba bien tratado, vendiéndose en condiciones que serían inaceptables en otro sector, sino que se han formado dentro de las propias lonjas monopolios de compra que han obtenido las mejores ventajas para sí, en detrimento del sector productor. Y socialmente, se ha venido padeciendo una notoria desvertebración que ha alejado de una dinámica en la cual la confrontación entre empresarios y trabajadores, asociados en las formas que históricamente hayan adoptado, ha conducido a la llamada «Sociedad del Bienestar». El mantenimiento de estructuras duales en el sector, que agrupaban a trabajadores y armadores bajo unos mismos intereses no completamente claros y a menudo escorados hacia uno y otro lado ha venido alejando a la Pesca de esa

dinámica y de ese proyecto de Sociedad de Bienestar. Y ese distanciamiento puede ser mucho más grave en los próximos años, dada la velocidad actual de los cambios sociales.

En 1983 aparece por fin un Plan Económico para el Sector Pesquero donde aparecen seis objetivos básicos: la ordenación y recuperación del caladero nacional, el mantenimiento y potenciación de la actividad pesquera en caladeros internacionales, desarrollo de cultivos marinos e incentivación de la investigación en acuicultura y oceanografía, reglamentación de los mercados pesqueros y perfeccionamiento de la base de información. Por primera vez se aplicaba una auténtica política de ordenación en nuestros caladeros nacionales, reglamentándose las modalidades de pesca, acompañadas de censos de la actividad y equipo empleado en cada una de ellas. Esta política es hasta el momento asumida completamente por la Administración Pesquera Automática andaluza, junto con una serie de actuaciones concretas que han afectado a los tres pilares fundamentales de toda política pesquera, como son la propia Ordenación de Caladeros, la Reconversión de la estructura en flota y la regulación de los procesos de comercialización.

Por lo que respecta a la Ordenación de los Caladeros, un punto básico es el concerniente a la Conservación de los Recursos Naturales. Las acciones al respecto han tenido lugar en cuatro frentes bien distintos, que paso a enumerar:

1. El primer frente es el concerniente a la Lucha contra la contaminación, en la que recientemente han unido sus fuerzas varios departamentos de la Administración Autonómica y Estatal. La contaminación ha causado ya daños serios en zonas significativas de nuestro litoral, que son corregidos con esfuerzo, y la propia costa onubense puede ser el ejemplo más significativo.

2. Un segundo frente es el de la Vigilancia en nuestros caladeros, como medida de refuerzo a la propia acción voluntaria del sector pesquero. En esta labor, el trabajo de la Administración Autonómica debe ir unido al del Estado, como refuerzo a las labores de inspección a lo largo del litoral.

3. En tercer lugar, un instrumento novedoso que a partir de este año viene utilizándose en nuestro litoral, como es la presencia de biotopos de carácter productivo o disuasorio, los llamados arrecifes artificiales. Su proliferación a lo largo del litoral es un objetivo asu-

mido por esta Administración, consciente del refuerzo que supone de cara a la protección de caladeros.

4. Hay que señalar como último frente al más decisivo, y el más difícil de conseguir si no es con la colaboración de todo el sector: me refiero aquí a la concienciación que toda la pesca debe de tener presente respecto al hecho de que la conservación de los caladeros es necesaria para el mantenimiento de esta actividad en el futuro. Que nuestra flota de litoral, que los desembarcos de pesca fresca continúen en el futuro (y realmente es previsible una magnífica relación calidad-precio para la pesca fresca en un panorama dominado aún más por congelados, con lo que puede suponer de cara a una moderna flota de bajura) sólo puede ser posible en la medida en que todos los que faenan en la mar tengan presente que su futuro depende de cómo aprovechen los recursos en el presente. La idea de una mar provista de recursos inagotables es algo que se ha de olvidar ya para siempre. El uso de modalidades y artes especialmente depredadoras en nuestro litoral, por desgracia, es el mayor peligro que acecha en este momento a nuestros propios caladeros, y a su erradicación habremos de destinar todos nuestros esfuerzos.

Este objetivo de la concienciación es algo que no puede lograrse sin el otro punto básico de una Política de Ordenación, como es la Formación Pesquera. Una formación que debe aspirar a formar al hombre de la pesca para que sepa manejar las nuevas tecnologías que han de irse introduciendo poco a poco en el sector, y que pueda hacer frente y aprovechar para sí la llegada de esta Revolución Tecnológica que ya tenemos encima, y debe de formar el hombre de pesca que no destruya caladeros, sino que desarrolle su actividad en los mismos con conciencia de que es necesario preservarlos. El que aquí habla, como responsable de esta Formación Pesquera en Andalucía, se halla comprometido en ese objetivo, pero advirtiéndoles que no es sólo una cuestión achacable a la Administración, sino que es un trabajo que debe ser entendido como responsabilidad de la totalidad del sector y de su logro o fracaso todos habremos de sentirnos responsables.

Un segundo pilar dentro de la construcción de una política pesquera es el que se refiere a la modernización de estructuras. Una modernización que se ha visto ampliamente reforzada con nuestra incorporación a las Comunidades Europeas y el acceso a las diferentes ayudas que ésta arbitra para esta modernización. A su vez, estas ayu-

das son complementadas por otras procedentes de la Administración Autonómica y Estatal. El propósito de esta serie de ayudas es la renovación de los recursos materiales y bienes de capital del sector.

En este sentido, el más relevante es el capítulo de flota. Con una flota andaluza compuesta en más de un 60% por embarcaciones de pesca artesanal y en más de un 50% por barcos de más de 20 años, Andalucía se ha acogido gradualmente a este proceso. La Administración Autónoma Andaluza ha gestionado y subvencionado en algunos casos, durante el período 1986-89, un total de 198 proyectos de construcción que suponen una inversión, en términos de coste aceptado, superior a los 33.000 millones de pesetas. Estos proyectos han recibido 7.927 millones de inversión, tanto por parte de la CEE, como del Ministerio como de la Comunidad Autónoma, lo que viene a ser un 23% del total de esas inversiones. En el capítulo Modernización, en ese mismo período, se han tramitado 204 proyectos cuya inversión total era de 4.151 millones, que han recibido 1.431 millones de pesetas de subvención, lo que arroja un porcentaje promedio del 24%. Es decir, si nos ceñimos sólo a las cifras de inversión, en nuestra Comunidad Autónoma la renovación de la flota pesquera ha supuesto un movimiento de 37.236 millones de pesetas. Y las subvenciones, por uno y otro capítulo, llegadas a esta Comunidad Autónoma han sido 9.358 millones. Pocos datos más hacen falta para entender el dinamismo de nuestro sector pesquero, que ha acometido el proceso de forma resuelta, especialmente por lo que concierne a la flota de altura y la congelatura de gran altura, un subsector, el del marisco congelado, especialmente importante en Huelva.

Y nos queda un tercer pilar de la Política Pesquera. Aquel que fue más desatendido en la anterior etapa. Me estoy refiriendo a la política de comercialización, entendiéndola como la primera venta de productos pesqueros en lonja. El rasgo principal es una ausencia total de apoyo a las estructuras organizativas humanas destinadas a esta función, piezas clave en toda actividad empresarial. Hoy en día, estas estructuras humanas en el sector de la pesca pueden ser identificadas con las Organizaciones de Productores, las OPPs, fomentadas en el contexto de la CEE como piezas claves para la construcción de un mercado pesquero estable. Estas Organizaciones llevan sobre sí una responsabilidad como es la referente al control de todo el proceso de primera venta de la producción pesquera, aprovechando los mecanismos existentes para mantener o compensar los precios, en su obje-

tivo último de conseguir unas rentas dignas a los productores. Se puede señalar también como una alternativa válida a las Cooperativas de Comercialización, desarrolladas con éxito en algunos lugares del litoral. Hay que aceptar que es necesario modernizar todo el proceso de primera venta, haciendo posible el tratamiento correcto del producto, en las mismas condiciones que cualquier otro mercado primario, el conocimiento diario de precios y cantidades desembarcadas, y la creación de una infraestructura portuaria. Una infraestructura de la que se ha carecido en el pasado, al punto de la mejor flota, como en el caso de Huelva, tuvo que desembarcar sus capturas en otros puertos, al no encontrar facilidades en el suyo propio.

En este sentido, tras la incorporación a la CEE, el Estado Español ha redactado un Programa de Infraestructura de Puertos pesqueros donde se contemplan las necesidades de los mismos y las inversiones proyectadas, siendo éstas especialmente cuantiosas en nuestra Comunidad: un total de 1.630 millones de pesetas en diecinueve puertos andaluces entre 1989 y 1993.

Pero hablar de política pesquera en los 90 no es sólo hablar de recursos, estructuras y comercialización. Un nuevo sector emergente, de futuro, se halla íntimamente unido al pesquero. La Acuicultura, con magníficas perspectivas en nuestro litoral, y más en concreto en la región suratlántica, es perfectamente complementaria a la propia actividad pesquera. Si retornamos al sentido de la interrelación y los análisis multisectoriales que ya se apuntaban al inicio de esta conferencia, no podemos pasar por alto el hecho de que estamos ante un sector que puede compartir con el pesquero la captación de recursos humanos y la generación de riqueza en la región.

Sin embargo, hay que advertir que, a escasos años de su implantación definitiva en nuestra región (las primeras explotaciones datan de 1969) no ha sido hasta 1985 que ha ido tomando verdadero auge, con 43 empresas autorizadas desde esa fecha, de un total de 138 establecimientos autorizados en la región. En 1987 se presentaron proyectos de acuicultura en nuestra comunidad autónoma por valor de 4.869 millones de pesetas, de los que se aprobaron hasta un montante de 1.369 millones. En 1988 las inversiones presupuestadas han descendido a 977, aprobándose por valor de 693 millones. Como cualquier industria basada en la reproducción controlada de animales, la acuicultura se ha enfrentado con graves problemas de rentabilidad en su fase de despegue, por motivos exclusivamente tecnoló-

gicos y biológicos. Sin embargo, podemos pensar que las limitaciones comienzan a romperse hoy en día, al igual que se rompieron en otras actividades no muy distintas de la acuicultura y que se enfrentaron con tales problemas. Contamos con las aguas atlánticas en una región de clima mediterráneo, lo que supone un importante incentivo natural al desarrollo del sector. Y debemos siempre tener en cuenta que la acuicultura debe de compatibilizarse con los valores ecológicos, preservando los espacios naturales de nuestra comunidad. Por este motivo, se han presentado limitaciones de espacio en estas zonas marítimo-terrestres que aconsejan ampliar el ámbito de esta importante actividad acuícola a la mar abierta, compensando los proyectos que no puedan llevarse a cabo tierra adentro por razones ecológicas.

Y, finalmente, tras esta breve exposición de la política pesquera andaluza, llegó el momento de retomar una problemática más amplia, como es la de la flota de altura, pero esta vez insertada dentro de nuestra idea central, ya repetida varias veces, de la multisectorialidad. Cabe centrar la cuestión en lo referente a los acuerdos internacionales de pesca, como marco normativo en el que se debe desenvolver toda la actividad de este tipo de flota. Durante mucho tiempo se ha pensado en los acuerdos pesqueros con otros países como una materia de negociación donde entraban consideraciones exclusivamente pesqueras. En realidad, y es este un argumento central en esta charla, la política pesquera internacional es sólo un fleco, una consecuencia, de la política comercial exterior y de ayuda al desarrollo. Y además, se ha visto completamente afectada por nuestra integración dentro de las Comunidades Europeas. De hecho, nos encontramos con un marco completamente distinto, por cuanto ya no es nuestro país el que se sienta a negociar con la otra parte, sino que es todo un organismo supranacional, la CEE, quien realiza tales negociaciones, dando resultados radicalmente distintos. Sin mencionar el acceso, aunque contingentado, es cierto, a las aguas comunitarias. En el nuevo marco de juego (al que nos iremos adaptando a medio plazo, ya que en el Tratado de Adhesión quedaba claro que la CEE asumía completamente el esquema español de acuerdos bilaterales de pesca) la política pesquera en aguas no comunitarias se rige por la relación entre recursos y mercados, evitando el firmar acuerdos pesqueros gravosos para la propia CEE. El ejemplo de Marruecos, que expondremos a continuación, tal vez sea el más claro para esta idea.

Los acuerdos que mantiene la CEE con Marruecos y, en gene-



ral, con los países africanos, en los que faena la mayor parte de nuestra flota de altura, entran dentro de la categoría de aquellos por los que la Comunidad obtiene derechos de pesca a cambio de compensaciones económicas. La estructura de estos acuerdos es similar a los que España mantenía y mantiene con otros países, con la salvedad de que es la Comunidad quien firma un acuerdo general, donde las condiciones particulares son fijadas en protocolos y se renegocian cada cierto tiempo. El acuerdo firmado entre España y Marruecos en agosto de 1983 y que duró hasta 1987, después de la adhesión de España, presentaba bastantes problemas para el desenvolvimiento regular de nuestra flota en el caladero marroquí, creándose graves tensiones entre ambos países a lo largo de los cuatro años que duró, con los incidentes por todos recordados de apresamientos y ametrallamientos, que venían siendo regulares desde mediados de los 70. Aún se puede revivir la terrible situación de inseguridad que atenazaba a nuestra propia flota antes de la entrada de la CEE. No olvidemos que un 50% de los desembarcos y un 30% de la flota pesquera andaluza, lo que supone cerca de 6.000 marineros, trabajan en estos caladeros.

En aquellas condiciones, la negociación de nuevos acuerdos era algo que estaba, por así decirlo, en el aire y donde era previsible que las nuevas condiciones fuesen empeorando. Sin embargo, el nuevo acuerdo entre la Comunidad y Marruecos, concluido en junio de 1988, aunque el canje de notas comenzó un año antes, supone de hecho unas condiciones ventajosas para la flota andaluza de altura que faena en dichas aguas, aún cuando pueden reconocerse ciertos aspectos mejorables. No cabe duda de que la mayor fuerza de la Comunidad en el acuerdo proviene del volumen de sus relaciones comerciales con el reino de Marruecos, pieza clave para comprender lo que aquí se expone. No está de más recordar aquí una idea que se ha expuesto en anteriores ocasiones: el desarrollo de Marruecos sólo puede entenderse mirando al norte. Esto puede venir asociado con la especial posición, dentro de la CEE, de Francia, que en su régimen bilateral con nuestro vecino del sur, por razones propias de pasado colonial en la zona, mantiene un volumen de intercambios comerciales al que España está muy lejos de aproximarse. Sin embargo, al mismo tiempo, la gran beneficiada en el nuevo acuerdo, con las reservas que se expongan, es la flota española, la andaluza. De ahí que se desprenda una necesidad por parte de nuestro país de fomentar las relacio-

nes bilaterales con el Norte de Africa. Recordemos que en 1988 Marruecos fue el décimo cliente español, con importaciones por valor de 57.000 millones de pesetas, mientras que España sólo importó de este país por valor de 32.600 millones de pesetas, lo que suponía que Marruecos no estaba siquiera entre nuestros veinte primeros proveedores. Las bases para cambiar este equilibrio de fuerzas están siendo puestas ya, en nuestra propia balanza comercial, y en el primer semestre del año en curso (1989) las exportaciones de Marruecos a España han aumentado casi un 20%. Básicamente, ésta es la única dirección posible para poder avanzar en nuestros acuerdos con la nación vecina, entendiendo siempre que los progresos del sector pesquero son el reflejo de las relaciones comerciales en su globalidad.

Pues bien, todas estas consideraciones aquí apuntadas respecto a una nación próxima geográficamente a nosotros son aún más aplicables a la zona de América Latina, tanto más cuanto que los lazos que nos unen a ella no son sólo de tipo geográfico o histórico, como es el caso de Marruecos, sino de tipo más entrañable, de una misma cultura compartida. Si pensamos en la Zona de Malvinas y la Plataforma Patagónica, por ejemplo, con sus bancos de merluza, calamar o pota, por citar las capturas más importantes en la zona, debemos remitirnos al contexto que suponen los Acuerdos de Pesca firmados entre la CEE y los países ribereños implicados, en este caso Argentina. Y es ahí donde España tiene el importante papel de servir de motor, mediante sus relaciones bilaterales con los países del subcontinente, relaciones que, por esas mismas razones apuntadas, son más fuertes que la del resto de los países comunitarios, en un enfoque global. No cabe duda de que España tiene la responsabilidad histórica ante América Latina de encabezar ese movimiento de intensificación de vínculos comerciales y, mucho más importante, de ayuda al desarrollo. Y sólo obrando así, pensando en la economía como un todo, en la multisectorialidad, podemos mejorar las relaciones pesqueras. Relaciones en las que juegan un importante papel de empresas conjuntas formadas por naciones latinoamericanas y españolas. Empresas en las que debe estar presente la concepción del nuevo hombre de pesca, que faena sabiendo conservar los caladeros, propios y ajenos, y que deben de estar al día en la revolución tecnológica actual, no permitiendo ese «descuelgue» de la pesca de que al inicio hablé. Es esa, y concluimos así, la noción que quisiera dejar clara al término de esta conferencia.