

# LA ECONOMÍA PESQUERA EN CANARIAS

Javier MACÍAS GONZÁLEZ

## I. INTRODUCCIÓN

ENTRE las grandes excepciones que cuestionan el enfoque analítico clásico de la ciencia económica, la pesca ocupa un lugar de privilegio, y es que pocas actividades desafían tanto los supuestos elementales que han servido para elaborar los modelos económicos, más o menos complejos, característicos de dicho enfoque. Así, a poco que se profundice en el análisis, resulta evidente que el comportamiento habitual en las pequeñas comunidades pesqueras no es, precisamente, el que los economistas definirían como «económicamente racional». Algo similar sucede con la gestión de unos recursos de propiedad común cuyo estado y evolución escapa al control del agente individual, y que se resisten a los cada vez más complejos métodos biológicos de estimación que avezados científicos transforman continuamente para intentar adecuarlos a la realidad.

Con ello no queremos decir que el trabajo de los economistas, biólogos y otros técnicos interesados en la pesca carezca de sentido. Todo lo contrario, el sector pesquero necesita ser estudiado y planificado, pero partiendo de un enfoque multidisciplinar que reconozca el hecho indiscutible de que la pesca es una actividad compleja en la que las variables económicas, biológicas, sociales y políticas están fuertemente relacionadas. De este modo, frente a quienes restan importancia a la pesca argumentando que «no supone más que un 1 por 100 del PIB», sólo cabe demostrar que su valor tras-

ciende a lo puramente económico.

Siendo consecuentes con este planteamiento, en el presente artículo se ha pretendido partir de un enfoque multidisciplinar y analizar «la economía pesquera en Canarias» a partir de la evolución reciente, situación actual y perspectivas de un sector que, además de la fase puramente extractiva, incluye actividades como las desarrolladas por la industria de transformación, la comercialización y la acuicultura.

## II. LOS GRANDES HITOS HISTÓRICOS

Entre los historiadores, existe el consenso de que los aborígenes canarios no mostraron especial interés por la riqueza pesquera del Archipiélago, como parece demostrar la escasa presencia de restos de especies marinas en los lugares de vivienda y la inexistencia de vestigios de cualquier tipo de embarcación. Posiblemente, la actividad pesquera de los isleños se redujo al aprovechamiento de ciertos recursos de muy fácil acceso: algunos moluscos, peces que quedaban en lagunas costeras, etcétera.

El inicio de la pesca como actividad económica de cierta importancia llegó de mano de los pescadores gallegos y andaluces, quienes a partir del siglo xv abrieron los ricos caladeros del banco canario-sahariano, alcanzando las cotas al Sur de Cabo Bojador. Hasta el siglo xviii la actividad se mantuvo sin grandes alteraciones, con la única salvedad de la disminución de la pre-

sencia de unidades peninsulares como consecuencia de los nuevos movimientos que supuso el descubrimiento de América y de las rutas africanas al Extremo Oriente.

A partir de ese momento, cinco son los grandes hitos históricos:

- *Siglos xviii-xix*: Los pescadores canarios incrementan la extracción impulsados por los beneficios que genera el salpreso africano en el mercado insular. A pesar de los intentos de diversos países europeos para explotar las pesquerías del Noroeste de África, los buques de las islas mantienen el monopolio desde Cabo Juby hacia el trópico. No obstante, algunos pesqueros del Suroeste español incrementan su actividad en la zona más cercana al Estrecho de Gibraltar.

- *1914-1939*: El incremento de la explotación de las riquezas mundiales provocó un inusitado interés por parte de los países europeos en las pesquerías africanas. En este sentido, se produce la arribada de vapores y artes de arrastre, pero a un nivel muy reducido. Mientras tanto, los pescadores canarios sostienen su actividad ancestral, vendiendo la producción en el mercado interior y en los mercados africanos del Golfo de Guinea.

- *1940-1961*: Esta etapa es la de máxima actividad artesanal, y coincide con el incremento del consumo de los productos pesqueros en salazón en las Islas y en el continente. Al mismo tiempo, cobra importancia la actividad de los «neveros», pesqueros artesanales que traían, y que aún continúan haciéndolo, los peces demersales en hielo para el consumo local.

- *1961-1980*: Procedentes de caladeros muy deteriorados, llegaron a las Islas los primeros buques factoría que congelaban y

envasaban a bordo las capturas para, posteriormente, trasbordarlas con destino a la Península y a Japón, principalmente. Esta flota alcanzó un máximo de 260 unidades en 1979.

Con la descolonización del Sahara, la flota con base en Canarias quedó en un escenario totalmente nuevo: los caladeros pasaron a ser ajenos y la inseguridad aumentó (ametrallamiento del pesquero «Cruz del Mar» en 1978) justo en el momento en que la pesca mundial daba el gran paso hacia la internacionalización y la capitalización de las unidades pesqueras. Tratando de compensar a los pescadores canarios por la pérdida del libre acceso al caladero, también en 1978 se promulgó la Ley de Pesca para Canarias, por la que se puso a disposición del sector una gran cantidad de dinero. La mayor parte de las ayudas se destinó a la creación de infraestructuras en los refugios pesqueros tradicionales, no relacionados con la pesca en África, y a la renovación de una flota industrial que, procedente de la Península, buscaba el acceso a las licencias de pesca marroquíes. En el primer acuerdo pesquero, se autorizó la entrada de 428 embarcaciones en el caladero.

- **1980-1989:** En 1986, Canarias recibe las competencias en materia de pesca en aguas interiores que, siguiendo una interpretación restrictiva, fueron limitadas al área que queda dentro de las líneas imaginarias que unen los puntos más salientes de cada isla. Sin duda, no estaba, ni está, en el ánimo de las autoridades nacionales adoptar una decisión que podría causar malestar a países vecinos. En consecuencia, cabría preguntarse qué política pesquera puede ser implementada cuando no se tiene el control sobre la gestión de la mayor parte de los recursos.

Los años ochenta significaron también el fin de la potente industria transformadora: de 27 factorías activas en 1977, sólo lograron sobrevivir tres, y de ellas tan sólo una continuó dedicándose a la elaboración de conservas. En el apartado correspondiente, analizaremos las razones de esta crisis y las consecuencias sobre el sector extractivo.

Por último, no podemos dejar de mencionar la adhesión de España a la Comunidad Europea y las condiciones particulares en que quedó el sector pesquero canario. Según se desprendía de la aplicación del Protocolo Dos, Canarias permanecería fuera de la política pesquera común y sólo podría beneficiarse de algunas de las ayudas estructurales del Reglamento 4028. Tampoco le eran de aplicación los mecanismos de la organización común de mercados, aunque, en honor a la verdad, esta segunda limitación no tuvo especial trascendencia.

El fin del Protocolo Dos, al inicio de los noventa, supuso la integración de Canarias en idénticas condiciones que el resto del territorio nacional, aunque con una serie de mecanismos especiales para compensar al sector insular por los costes añadidos por la lejanía y la insularidad. Estos mecanismos, recogidos en el programa conocido como POSEICAN, colocaron a las Islas en una posición similar a la de los territorios portugueses de Madeira y Azores (Programa POSEIMA) y los dominios franceses de ultramar (Programa POSEIDOM). No obstante, el resultado de las negociaciones fue, para muchos, decepcionante, tanto por ignorar a un sector estratégico, como la acuicultura, como por no alcanzar varios de los logros que obtuvieron Madeira y Azores: acciones en la formación profesional, posibilidad de que la industria realizara im-

portaciones bonificadas, ayudas para la mejora y diversificación de las producciones, estudios de los recursos...

### III. ALGUNAS VARIABLES ECONÓMICAS DEL SUBSECTOR

En los últimos treinta años, la participación de la pesca en el valor añadido bruto (VAB) nunca ha superado el 2,5 por 100, cifra registrada en los años 1962 y 1981, situándose la media en un 1,8 por 100 y el porcentaje actual en torno al 1 por 100. Fue precisamente a partir de 1981 cuando la crisis de la industria transformadora evidenció lo que ya muchos temían: los años dorados de la pesca en Canarias llegaban a su fin, y se hacía preciso reorganizar el sector y las actividades anexas, especialmente la potente industria de reparaciones navales, que pasó de unas 120 empresas a comienzos de los ochenta a las 65 actuales.

Iniciaremos el acercamiento económico al sector pesquero examinando las cifras correspondientes a la actividad de la industria transformadora-reductora (cuadro n.º 1). Los datos de la campaña de 1995 son omitidos por considerarlos poco significativos, ya que, debido a la negociación del Acuerdo Pesquero entre la Unión Europea y el Reino de Marruecos, la flota sardinal no pudo abastecer a las empresas locales.

En términos de valor, las adquisiciones a las ocho unidades que integran la flota sardinal con base en Arrecife de Lanzarote ascienden a unos 1.200 millones de pesetas anuales, y la primera venta del producto final reporta a las empresas transformadoras unos 3.000 millones de pesetas. Sólo un 10 por 100 de las cap-

CUADRO N.º 1

**PRODUCCIÓN DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACIÓN  
(Toneladas)**

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Conservas .....	3.378	3.048	4.217	4.450	4.323	4.396	4.339	4.123
Harina .....	20.721	40.851	38.230	33.896	30.305	25.252	31.037	21.874
Aceite .....	12.541	15.509	19.944	17.689	16.328	13.451	14.730	10.619
<b>TOTAL .....</b>	<b>36.640</b>	<b>59.408</b>	<b>62.391</b>	<b>56.035</b>	<b>50.956</b>	<b>43.099</b>	<b>50.106</b>	<b>36.616</b>

Fuente: Agrupación Canaria de Industriales de la Pesca.

turas se destina a la elaboración de productos aptos para el consumo humano, lo que sin duda, como veremos posteriormente, es uno de los principales lastres del sector.

Respecto a la fase extractiva, sólo se dispone de datos relativos a las flotas arrastrera-congeladora, sardinal y atunera. La total inexistencia de controles de descarga hace que la producción del resto de las embarcaciones artesanales sólo pueda ser calculada mediante estimaciones. Evidentemente, si existieran ayudas a la producción similares a las que benefician a los armadores de barcos atuneros y sardinales, la calidad de la información estadística mejoraría notablemente.

Desde 1991, año en el que se alcanzó uno de los máximos de producción, las capturas de la flota congeladora no han cesado de disminuir, alcanzando actualmente unos niveles aún inferiores a los observados a finales de los ochenta, que fueron los más nefastos para la flota industrial.

El valor en primera venta de la producción ascendió a unos 17.000 millones de pesetas en 1994. Al igual que sucede con la flota sardinal, los datos de producción de los arrastreros en el año 1995 no son significativos por la ausencia de actividad en el caladero marroquí (cuadro n.º 2).

Examinadas las cifras de producción del sector «industrial», procede ahora el análisis del sec-

tor «artesanal», constituido por embarcaciones dedicadas a la pesca de túnidos y especies de litoral, tanto en las costas africanas como en las canarias (cuadro n.º 3).

En total, la producción de túnidos durante 1995 supuso unas 11.761 toneladas, con un valor superior a los 1.900 millones de pesetas. Dejando al margen las variaciones anuales debidas únicamente a factores biológicos, la evolución de los desembarcos ha sido positiva, al igual que el consumo tanto en fresco como de conservas. De este modo, se confirma que el futuro de la pesca artesanal en Canarias se centrará en la explotación de un recurso que, no olvidemos, permite disminuir la presión sobre los es-

CUADRO N.º 2

**PRODUCCIÓN DE LA FLOTA ARRASTRERA CON BASE EN CANARIAS  
(Toneladas)**

	1990	1991	1992	1993	1994
Pulpo .....	28.582	46.406	36.441	35.045	25.900
Calamar .....	3.263	2.846	3.035	3.963	2.800
Choco .....	12.193	8.388	4.350	3.700	4.800
Otros .....	454	2.389	2.049	1.337	600
Pescado variado .....	15.991	12.644	12.229	8.060	6.900
<b>TOTAL .....</b>	<b>60.483</b>	<b>72.673</b>	<b>58.104</b>	<b>52.105</b>	<b>41.000</b>

Fuente: O.P.P. n.º 43 - ANACEF.

CUADRO N.º 3

**PRODUCCIÓN DE TÚNIDOS  
(Toneladas)**

	1992		1993		1994		1995	
	Listado (a)	Otros (b)	Listado	Otros	Listado	Otros	Listado	Otros
Lanzarote .....	787	2.757	910	2.669	434	4.134	122	2.737
Fuerteventura .....	213	34	5	108	17	55	3	12
Gran Canaria .....	2.038	298	176	520	2.210	11	1.734	705
Tenerife .....	2.205	567	900	26	1.854	2.832	1.695	3.047
La Gomera.....	288	215	471	10	420	15	363	51
La Palma .....	804	90	279	137	582	233	423	309
El Hierro.....	623	5	290	92	320	307	513	46
<b>TOTAL .....</b>	<b>6.958</b>	<b>3.966</b>	<b>3.031</b>	<b>3.562</b>	<b>5.837</b>	<b>7.587</b>	<b>4.853</b>	<b>6.908</b>

(a) Skipjack.

(b) Yellowfin, atún rojo, bigeye, bonito del Norte.

Fuente: Viceconsejería de Pesca del Gobierno de Canarias.

casos recursos demersales que habitan en las aguas que rodean las Islas. Esta opinión es compartida por las empresas transformadoras locales, que han vuelto a poner en funcionamiento nuevas líneas de procesado de atún.

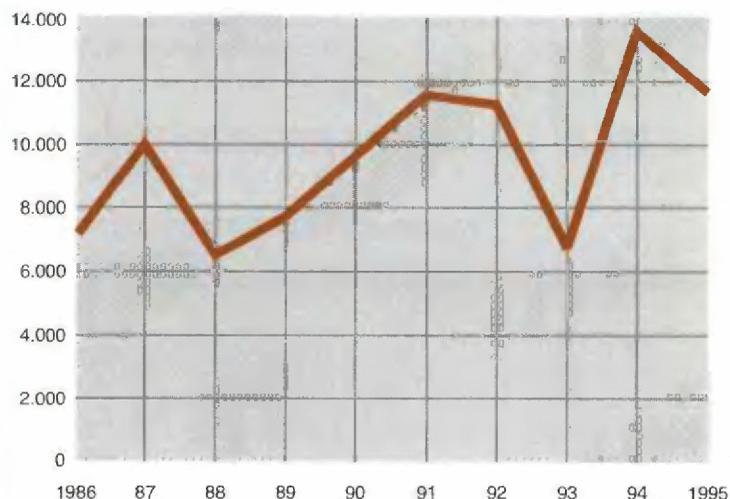
Una de las imágenes más típicas del sector pesquero canario es la de los barcos conocidos como «neveros», unidades con una longitud que no supera los 22 metros de eslora y que cuentan con una bodega en la que se almacena el hielo para la conservación de las capturas obtenidas en aguas cercanas al continente de África. La ausencia de cualquier tipo de control efectivo sobre las descargas hace que la única aproximación posible a la producción total sea la efectuada mediante estimaciones en función del número de unidades y rendimientos medios. De este modo, considerando que en 1994 habían 46 unidades activas, el valor aproximado de la producción alcanzaría unos 1.380 millones de pesetas.

Como preveníamos en el inicio del apartado, prescindiremos de estimar la producción de las

aproximadamente 1.200 unidades cuyas descargas son muy variables, y escapan a cualquier tipo de control, máxime cuando gran parte de los armadores sólo tiene a la pesca como actividad complementaria a otras, más estables, en tierra.

Para finalizar con esta rápida aproximación a la importancia de la pesca en la economía canaria, incluiremos datos sobre la acuicultura, actividad a la que se dedican cinco empresas canarias. Las especies objeto de cultivo son dorada y, secundariamente,

**GRÁFICO 1  
PRODUCCIÓN TOTAL DE TÚNIDOS (Toneladas)**



Fuente: Viceconsejería de Pesca del Gobierno de Canarias.

lubina. Debido al ciclo propio del cultivo, usualmente superior a los catorce meses, y a que la actividad aún no ha alcanzado la madurez, la cuantificación de la producción anual es muy compleja. Por ello, consideraremos en el análisis la media de la última zafra y la previsión de la próxima en función del peso vivo existente actualmente en las instalaciones. El resultado de esta estimación es de 456 toneladas de dorada y 10 de lubina. Que el sector se encuentra en fase de crecimiento se demuestra por las previsiones para 1999, año en el que se pretende alcanzar una producción de 800 toneladas de dorada y 400 de lubina. En conjunto, el sector factura actualmente unos 450 millones de pesetas anuales.

En relación con el empleo directo, la actividad pesquera ocupa en Canarias a unas 4.800 personas, siendo la flota congeladora la principal generadora de empleo, aproximadamente 2.400 personas que, en su práctica, totalidad, proceden de los núcleos pesqueros de la costa gallega.

#### **IV. LOS RECURSOS PESQUEROS**

El principal factor limitativo del desarrollo a escala industrial de la pesca de especies no pelágicas en Canarias es la escasez de la plataforma continental: frente a los casi 1.300 kilómetros de costa de las Islas, sólo existen algo más de 11.000 kilómetros cuadrados de plataforma con una profundidad menor de 200 metros. Si, además, consideramos que entre islas pueden alcanzarse profundidades que lleguen hasta los 3.000 metros, y la naturaleza abrupta de los fondos, que dificulta la explotación industrial de los recursos, podemos concluir fácilmente que los

recursos demersales en aguas canarias sólo permiten una pesca artesanal a pequeña escala y las actividades turísticas y deportivas, que cuentan con el atractivo de la abundancia de vistosas especies.

El componente oceanográfico determinante en el área de las Islas es la «corriente de Canarias», que es una rama de la generada en el Golfo de México, localizándose la mayor intensidad de flujo en el litoral africano, donde se detectan los afloramientos que mantienen la productividad del caladero. En cuanto a los túnidos, su presencia en aguas del Sur de cada isla se asocia con la revitalización de la corriente al atravesar los canales entre las islas.

Esta aproximación a las características físicas de las Islas y su zona de influencia nos proporciona la clave para concretar el ámbito geográfico de la actividad pesquera a escala comercial en el Archipiélago: junto a una explotación intensiva de recursos demersales en la corta franja marina aprovechable, coexiste, y en numerosas ocasiones la sustituye, una pesquería estacional de túnidos. Lejos de las Islas, en las aguas más próximas al continente, la explotación se centra en los cefalópodos, pelágicos costeros y oceánicos y, cada vez menos, en los peces demersales.

La cuantificación de los *stocks* de peces demersales, que, no olvidemos, suponen el único recurso propio, es una de las tareas pendientes de los responsables pesqueros: solamente se han elaborado informes puntuales en distintos centros de investigación, y no sobre las especies comercialmente más interesantes. Indudablemente, la dispersión del esfuerzo investigador entre los numerosos centros no contribuye al logro de lo que debería

ser la base de una política de pesca responsable en las Islas. Respecto del resto de las especies, cefalópodos y pelágicos, la información disponible proviene de organismos internacionales, como el ICCAT en el caso de los túnidos, y de informes más o menos parciales encargados por las organizaciones de productores o por las autoridades de los países ribereños.

Junto a este desconocimiento del estado de los recursos, la inexistencia de cualquier tipo de control hace que los pescadores continúen comportándose como cazadores, más que como agricultores, tendiendo a capturar tanto como les sea posible. La utilización de un recurso de propiedad común sobre el que numerosos agentes tienen influencia, y siendo la producción total, además, una función del tamaño del *stock*, induce a este tipo de comportamientos, en los que los agentes individuales tienden a incrementar el esfuerzo aun cuando el ingreso marginal propio de la explotación no cubre el aumento del coste. La conocida «tragedia de los comunes», si no se interviene, tiene un final bien conocido, máxime cuando las escasas señales son desvirtuadas por un generoso mecanismo de subvenciones y bonificaciones a la producción que no siempre recaen sobre los productores, que supuestamente son los beneficiarios de estas acciones.

Son numerosos los ejemplos de esta distorsión introducida por el sistema de ayudas y subvenciones, y van desde la costumbre de los compradores de descontar del precio la previsible bonificación a la producción hasta la no consideración de las subvenciones a la explotación como ingresos a computar para la distribución de los beneficios de las mareas entre la tripulación.

Desde el punto de vista de la conservación de los recursos, las intervenciones de las autoridades pesqueras locales se han centrado en tres tipos de control directo: actuaciones sobre la selectividad de artes y aparejos, establecimiento de zonas de reserva y determinación de tallas mínimas.

En el primer caso, al no existir control sobre el número de artes y aparejos en cada embarcación, se ha conseguido un efecto contrario al pretendido, puesto que los productores, simplemente, han extendido su utilización.

Las zonas de reservas y los arrecifes artificiales como mecanismos limitadores, en el primer caso, y como sistemas de estímulo de la productividad en el segundo, son medidas tan interesantes como costosas, no tanto por los costes de su implantación, para los cuales se ha obtenido ayuda externa, como por los derivados del seguimiento y control.

Por último, el establecimiento del rígido sistema actual de tallas mínimas, fijadas cuando Canarias asumió las competencias en

materia de pesca, no ha servido para limitar el esfuerzo de pesca ni, lamentablemente, lo hará mientras se insista en centrar los servicios de inspección pesquera en el mar, olvidando el control en los puntos de venta.

## V. LA FLOTA OPERATIVA

La situación y las características geográficas del Archipiélago han sido los factores responsables de la heterogeneidad que caracteriza a la flota con base en Canarias. Efectivamente, la suavidad de gran parte de las costas facilitó la constitución de numerosos núcleos pesqueros, hasta más de setenta, que dan refugio a pequeñas embarcaciones de litoral. Además, la cercanía al caladero canario-sahariano incentivó la creación de unidades de mayor porte que, desde los puertos principales de las islas más orientales, se lanzaron a la aventura de la pesca al fresco.

El patrón de desarrollo colonial de las Islas y su posición estratégica fueron la base de una importante infraestructura

portuaria, especialmente en Las Palmas de Gran Canaria, que con el tiempo ha crecido y se ha modernizado, ofreciendo unos servicios que han convertido a Canarias en el centro de operaciones de las flotas activas en el área Sur del Atlántico oriental. Estas circunstancias, junto con otras de índole política, sirvieron de factor de atracción de una buena parte de la flota industrial que hasta comienzo de los setenta faenaba en aguas del Norte peninsular.

En cuanto a los sardinales, el fácil acceso a las rutas migratorias impulsó el desarrollo de una potente industria de transformación que, con los años, se ha convertido en el único motivo de existencia de una flota sobredimensionada y vetusta.

En el cuadro n.º 4 se resumen las principales características de la flota que, según el censo de 1996, se encontraba en activo.

La peculiar composición de la flota con base en Canarias queda patente al apreciar algunas de sus características estructurales. Así, la participación de las pe-

CUADRO N.º 4

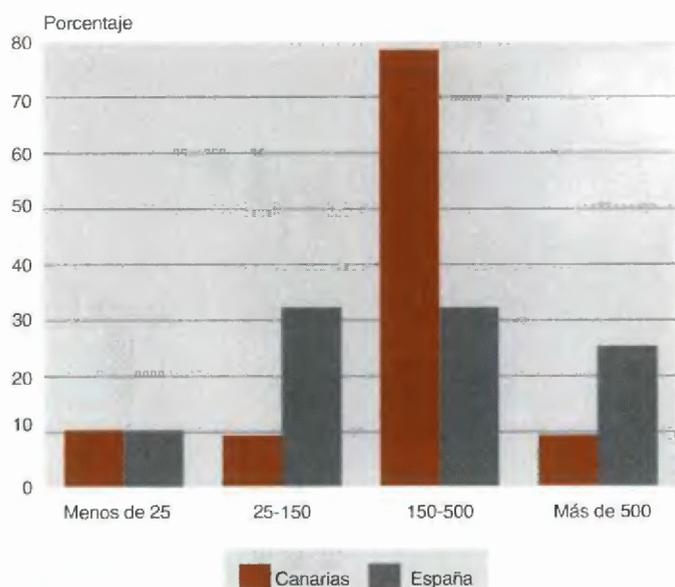
### ESTRUCTURA DE LA FLOTA PESQUERA ACTIVA CON BASE EN CANARIAS. AÑO 1996 (\*)

FLOTA	Número de unidades	T.R.B.			POTENCIA		Eslora p. p.	Edad media (años)
		Total	Medio	Porcentaje s/total	Total	Media		
1. Arrastrera .....	154	38.837	252	76,76	138.230	898	20-50	19
2. Sardinal .....	8	4.025	503	7.96	13.080	1.635	28-56	25
3. Artesanal .....	64	3.289	51	6,50	15.091	236	9-25	29
3.1. Neveros .....	41	1.190	29	2,35	6.687	163	9-22	27
3.2. Atuneros .....	23	2.099	91	4,15	8.404	365	16-25	32
4. Artesanal de litoral .....	117	1.715	15	3,39	12.671	108	10-22	28
5. Litoral .....	1.199	2.727	2,3	5,39	19.356	16	<10	36
<b>TOTALES .....</b>	<b>1.542</b>	<b>50.593</b>			<b>198.428</b>			

(\*) Del total de unidades sólo se han contabilizado las que, a partir de los datos censales, podían considerarse "en activo".

Fuente: Secretaría General de Pesca Marítima. «Censo de la flota pesquera operativa 1996».

**GRÁFICO 2  
DISTRIBUCIÓN DE LA FLOTA POR TRAMOS DE TRB**



queñas unidades de litoral en relación al total de capacidad es similar al observado a escala nacional (aproximadamente un 9 por 100). Sin embargo, el peso de los barcos de mayor porte (arrastreros y sardinales de menos de 500 TRB) es casi tres veces superior al nacional.

Considerando únicamente el sector artesanal, la importancia

de las pequeñas unidades de litoral es muy superior en Canarias, donde más de la mitad de las embarcaciones artesanales tienen menos de 25 toneladas de registro bruto.

La reciente publicación del «Censo de la flota operativa de 1996» ha permitido cuantificar la intensa disminución de la flota pesquera con base en Canarias,

tanto en términos de número de unidades como de capacidad y potencia total. En los últimos diez años, ha desaparecido del censo un 26 por 100 de las embarcaciones, reduciéndose la capacidad en un 16 por 100 y la potencia en un 6 por 100. La variación difiere bastante entre los distintos segmentos de flota (cuadro n.º 5).

Como se puede observar, ha sido la flota sardinal la que ha experimentado los cambios más drásticos debido a la crisis de la industria conservera a finales de los años ochenta, a partir de la cual la transformación de sardina para consumo humano se redujo a un mínimo (en torno al 5 por 100), quedando una sobredimensionada industria de elaboración de harina y aceite de pescado que no necesitaba materia prima de alta calidad, sino grandes volúmenes de pescado.

La menor productividad de los caladeros tradicionales de la flota arrastrera y las crecientes restricciones de acceso han provocado no sólo una reducción del número de unidades, sino un fuerte incremento de la potencia media. Es esta carrera por aumentar el esfuerzo hasta el punto en que el coste marginal iguale al ingreso medio, punto situado más allá de la producción

CUADRO N.º 5

**PORCENTAJES DE VARIACIÓN 1986-1996**

	Numero de unidades operativas	Capacidad total	Potencia total	Capacidad media	Potencia media
Arrastrera .....	-11	-12	+2	-1,7	+13,5
Sardinal .....	-50	-1	+4	+99	+108,0
Artisanal .....	-46	-41	-35	+8,9	+21,0
Artisanal de litoral .....	-38	-44	-29	-8,4	+14,9
Litoral .....	-24	-21	-14	+3,2	+14,3
<b>TOTAL .....</b>	<b>-26</b>	<b>-16</b>	<b>-6</b>	<b>+12,8</b>	<b>+25,6</b>

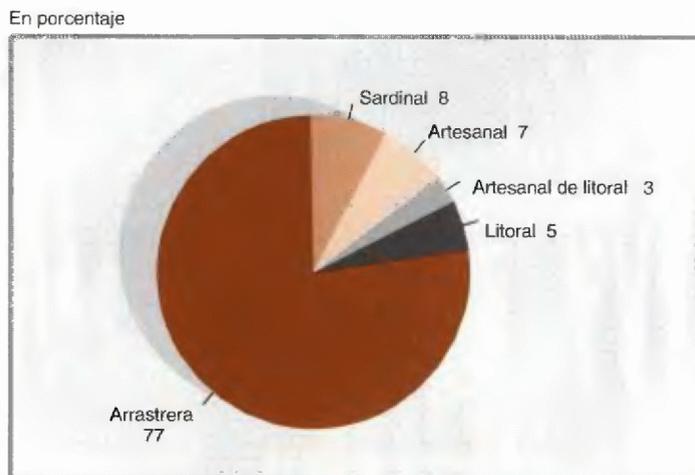
Fuente: Secretaría General de Pesca Marítima, «Censo de la flota pesquera operativa», 1986 y 1996.

máxima sostenible y, evidentemente, del óptimo económico de producción, la que parece estar conduciendo a la flota arrastrera congeladora, como ha sucedido en otras pesquerías mundiales, a una preocupante sobrecapitalización cuyos efectos serán cada vez más perceptibles.

Evaluando la previsible evolución de los recursos y la política pesquera común en lo que a conservación de aquéllos y a los acuerdos internacionales se refiere, es muy probable que la salida de esta espiral pase a corto plazo por un desplazamiento geográfico tanto del esfuerzo como de las bases operativas.

Así lo evidencian las condiciones del actual acuerdo pesquero entre la Unión Europea y el Reino de Marruecos: en el último año del período de vigencia, el número de las unidades cefalopoderas deberá reducirse en un 33 por 100, y el de palangreros, en un 20 por 100. Además, un 30 por 100 de los primeros deberá descargar en puertos marroquíes. Aparte de estas restricciones, es bastante probable que la UE se resista a continuar financiando estos costosos acuerdos (el actual supone un coste de 456 millones de ecus entre

**GRÁFICO 3**  
**IMPORTANCIA RELATIVA DE LAS DISTINTAS FLOTAS**  
**(Capacidad)**



compensaciones y apoyos financieros a acciones de desarrollo).

A las reticencias de las autoridades pesqueras de la Unión Europea a continuar con este tipo de acuerdos «primarios» se suman presiones externas, tanto de otros sectores económicos de las Islas, perjudicados por las compensaciones no monetarias

del Acuerdo que fomentan producciones que compiten en los mismos mercados, como de países de la Unión Europea, especialmente de Francia y del Reino Unido, donde se ha levantado un fuerte movimiento de protesta contra la acción de los *flagships*, barcos de procedencia española que cambian la base a puertos británicos para poder optar a las cuotas nacionales.

CUADRO N.º 6

**DISTRIBUCIÓN DE LA FLOTA PESQUERA OPERATIVA POR ISLAS**

	TOTAL FLOTA OPERATIVA		FLOTA ARTESANAL	
	Unidades porcentaje s/total	Capacidad porcentaje s/total	Unidades porcentaje s/total	Capacidad porcentaje s/total
Gran Canaria .....	30,5	81,8	22,9	33,0
Lanzarote.....	15,8	10,2	17,1	14,7
Fuerteventura .....	13,0	1,3	14,5	8,8
Tenerife .....	28,1	5,1	31,4	33,4
La Palma .....	5,8	0,7	6,5	4,5
La Gomera.....	2,5	0,5	2,8	3,3
El Hierro.....	4,3	0,3	4,8	2,3

Fuente: Secretaría General de Pesca Marítima. «Censo de la flota pesquera operativa», 1996.

En el ámbito de la pesca artesanal, sólo las pequeñas embarcaciones de litoral y los neveros y atuneros que pescan en las aguas más próximas al continente africano han visto aumentar tanto la potencia como la capacidad media. Sin embargo, los artesanales de litoral, unidades entre 10 y 25 metros de eslora, normalmente polivalentes, son ahora menores que hace diez años. Por lo tanto, la evolución reciente no parece acercar esta flota al ansiado objetivo de polivalencia y aprovechamiento de los túnidos.

La distribución del total de unidades entre las distintas flotas se mantiene en unos porcentajes similares a los registrados en el momento de la entrada de España en la Comunidad Europea, con un leve incremento de la participación de las flotas arrastrera y sardinal en términos de tonelaje. El segmento de buques arrastreros continúa representando en torno a las tres cuartas partes de la capacidad total.

Tanto en términos de capacidad como de número de unidades, la isla de Gran Canaria sigue siendo base de la mayor parte de la flota pesquera. El importante tonelaje de las ocho unidades sardinales con base en Arrecife de Lanzarote hace que en esta isla se halle un 10 por 100 de la capacidad total. Centrándonos en la flota puramente artesanal, las diferencias disminuyen por el elevado número de pequeñas unidades de litoral (cuadro n.º 6).

La antigüedad de la flota es otro lastre más para el desarrollo sostenible del sector en Canarias: así, mientras que en 1975 sólo un 16 por 100 del tonelaje correspondía a embarcaciones con más de 20 años, en 1995 este porcentaje suponía ya un 73 por 100.

Estableciendo una comparación más reciente, podemos comentar que en 1986 la edad media de las flotas artesanal y sardinal era de unos 26 años, y en 1996, de 28 años. En el mismo período, la flota arrastrera pasó de 16 a 19 años, y los pequeños barquillos de litoral de 35 a 36 años.

Algo más de un 4 por 100 de las unidades operativas en la actualidad ha sido construido después de 1986. El porcentaje de renovación más importante corresponde a la flota arrastrera, con cerca de un 30 por 100. Sin embargo, hay que puntualizar que un 17 por 100 de las unidades de nueva construcción ha sido exportado a terceros países.

En consecuencia, se puede afirmar que la renovación y modernización de la flota se ha centrado en un incremento de la potencia de los motores y en la mejora de los sistemas de pesca, más que en una reestructuración a fondo, entendida ésta como la sustitución de las unidades obsoletas por otras de nueva construcción adaptadas a las posibilidades de los recursos.

## **VI. ESTRUCTURA Y COMERCIALIZACIÓN**

Pocos mercados pueden presumir de ser perfectos y, por supuesto, el de los productos pesqueros no se encuentra entre ellos. Sin duda, su globalización ha sido el principal factor de cambio, y debería haberse trasladado por igual a todos los sectores de la pesca en Canarias. Sin embargo, dos factores han obstaculizado el proceso: por una parte, el reducido ámbito del mercado de algunas de las producciones y, por otra, las distorsiones que los sistemas de ayudas y subvenciones han introducido, di-

recta o indirectamente, en el mecanismo de los precios como correa de transmisión de las preferencias de los consumidores hacia los productores.

El roce directo con los mercados mundiales se ha convertido en el elemento común de los sectores que más se han modernizado: el industrial, tanto en la fase extractiva como de transformación, y el atunero, en relación con aquellos productores que han vendido directamente el producto fresco en el exterior.

El fuerte volumen de inversión pública en infraestructuras de producción y comercialización no ha sido suficiente para lograr la modernización del resto de los sectores, que pasa obligatoriamente por la adaptación a las preferencias del mercado y a la situación de los recursos.

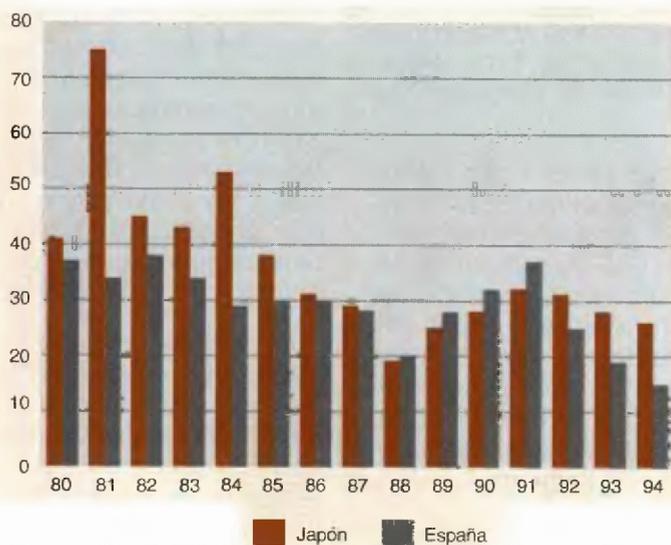
Las estrategias comercializadoras seguidas en las Islas son fruto de una historia salpicada de bruscos giros, frente a los cuales la mayoría de los agentes han preferido adoptar estrategias defensivas y de supervivencia antes que otras ofensivas y de reorientación.

### **1. Flota arrastrera-congeladora**

Estas unidades se han enfrentado con una competencia creciente tanto en los caladeros como en los mercados internacionales, adonde llegan los envíos de embarcaciones que faenan bajo pabellones de conveniencia o de naciones del continente asiático y, también, de las que se han incorporado al censo de los países que ejercen la soberanía sobre las zonas de pesca.

Es esta doble competencia, junto a la progresiva reducción de la productividad de los cala-

**GRÁFICO 4**  
**DESTINO DE LAS EXPORTACIONES DE PESCADO**  
**CONGELADO (Miles de toneladas)**



Fuente: O.P.P. nº 43. ANACEF.

deros, la que ha estrechado los márgenes de explotación, ante lo cual las empresas armadoras han respondido modernizando las unidades y atendiendo otros mercados tradicionales, especialmente el peninsular.

Todo parece indicar que en los próximos años se producirá un nuevo giro que, probablemente, significará el desplazamiento de esta flota a puertos de los países soberanos, en el caso de Marruecos, o a caladeros con menor presencia española, principalmente Mauritania. Sin duda, la disposición de fondos comunitarios, integrados en el Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca 1994-1999, está facilitando la modernización necesaria.

## 2. Flota sardinal

Como adelantábamos en el apartado anterior, las unidades sardinales activas son las supervivientes de una flota semi-industrial que se desarrolló al amparo de una potente industria conservera. Por las razones que posteriormente exponremos, esta industria fue sucumbiendo paulatinamente y la, hasta entonces, marginal producción de harina y aceite de pescado se convirtió en mayoritaria. En la actualidad, más de un 90 por 100 de las capturas se dedica a la elaboración de productos no aptos para el consumo humano.

En este contexto, la concentración de la propiedad de las unidades extractivas y de la industria reductora en unas pocas manos no es sino un síntoma más de la total interdependencia de ambas actividades: la flota

sardinal sigue existiendo gracias al mantenimiento de la industria reductora local.

Considerando la reticencia de las autoridades comunitarias a la utilización de proteína natural para usos distintos al consumo humano, y los crecientes problemas de acceso a recursos situados en aguas bajo jurisdicción marroquí, la generosa política actual de ayudas y subvenciones será insuficiente para el mantenimiento de un sector sobredimensionado que necesita una urgente reconversión dirigida a la transformación de productos de mayor valor añadido.

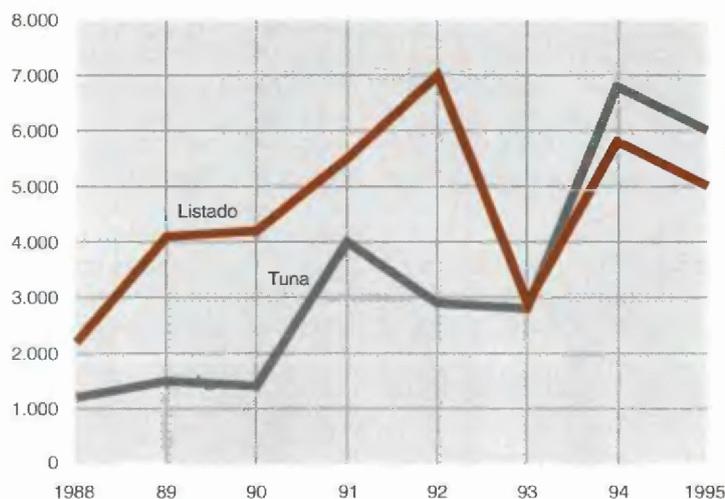
## 3. Flota artesanal

En este segmento se agrupan las embarcaciones de pequeño y mediano porte ocupadas en la pesca fresca en las aguas más cercanas al continente africano. Desde el punto de vista teórico, también debería incluirse a los pequeños atuneros y cerqueros más ligados a las costas canarias (flota artesanal de litoral). No obstante, sus estrategias comercializadoras se acercan más a las seguidas por la flota asociada a las cofradías de pescadores, a la que nos aproximaremos en el siguiente apartado.

La evolución histórica reciente, la inexistencia de lonjas operativas en la mayoría de los puntos de desembarque y la insuficiencia del mercado local para absorber la producción de los túnidos capturados por los artesanales, normalmente las variedades de mayor tamaño y valor, son los factores clave para comprender la disparidad de actitudes comercializadoras.

Al igual que los sardinales, los atuneros canarios fueron perdiendo durante los años ochenta el mercado de la industria con-

GRÁFICO 5  
EVOLUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN DE TÚNIDOS (Toneladas)



Fuente: Viceconsejería de Pesca.

servera local, que llegó a desaparecer completamente. Tras unos años de desconcierto con múltiples intentos de controlar la producción, se inició una fase de búsqueda de mercados exteriores tanto para las variedades destinadas a la elaboración de conserva como para aquellas otras, de mayor valor, muy apreciadas para el consumo en fresco.

La escasa experiencia comercializadora, reservada a unos pocos compradores locales con capacidad insuficiente, y el inadecuado funcionamiento de las cofradías de pescadores, ralentizaron un proceso de apertura al exterior que, finalmente, fue liderado por las asociaciones mejor organizadas y las empresas industriales, que potenciaron su papel de agentes comercializadores.

Como era de esperar, las variedades que mejor soportaron los costes de comercialización en general, y de transporte en

particular, fueron las destinadas al consumo en fresco. En consecuencia, el esfuerzo extractivo sobre estos recursos aumentó en detrimento de la producción de listado (*skipjack*), utilizado casi exclusivamente para la fabricación de conservas, tal y como puede comprobarse en el gráfico 5, donde se compara la evolución de estas capturas con la de otro túnido dirigido al consumo final como es la tuna (*bige-ye*), cuya producción era normalmente inferior.

En cuanto al resto de las unidades artesanales, los conocidos como neveros, la incertidumbre sobre el futuro de sus actividades en el caladero canario-sahariano parece haber retrasado a los armadores frente a una necesaria reconversión y modernización tanto de las propias embarcaciones como de los sistemas de comercialización.

A pesar de ser una de las flotas con mayor tradición en las Islas, no ha sido capaz de crear un

sistema organizado de comercialización. Posiblemente, la inexistencia de una infraestructura de uso común adaptada a sus necesidades específicas y el deficiente funcionamiento de las entidades asociativas sean los factores responsables del total descontrol en las descargas que permite que se sucedan situaciones de saturación del mercado y otras de total desabastecimiento.

#### 4. Flota de litoral

A pequeña escala, también aquí cabe la distinción entre unidades que se dedican, aunque sólo estacionalmente, a la captura de especies pelágicas y las que sobreviven gracias a la explotación de los recursos demersales.

La pequeña flota atunera de litoral sufrió también las consecuencias de la crisis de la industria conservera local, aunque de modo aún más severo porque la alternativa de la pesca específica de túnidos de mayor valor desbordaba las posibilidades técnicas de las embarcaciones.

Fue precisamente a partir de 1992 cuando esta inadecuación se hizo más patente, al llegar pesqueros de otras zonas, con gran capacidad y autonomía, que aprendieron a sostener una explotación continuada sobre el mismo cardumen, a la vez que lo mantenían fuera del alcance de los artesanales de litoral.

A pesar de las quejas locales y de los innumerables intentos de entorpecer la labor de los barcos foráneos, su actividad ha continuado, quedando relegadas las unidades canarias a la captura de los ejemplares que pasan más cerca de las costas y de los túnidos de menor valor y más difícil comercialización.

En este contexto, la modernización de la flota atunera de litoral parece más necesaria que nunca, y deberá traducirse en mejoras técnicas de las embarcaciones que permitan concentrar las unidades en aquellas zonas o rutas migratorias más interesantes, con lo que el esfuerzo efectivo de pesca, probablemente, mejorará más de lo que podría pensarse inicialmente.

Pero los estrangulamientos del desarrollo del sector atunero de litoral no se limitan a la fase extractiva, sino que se extienden a la comercialización. La figura clave de este proceso son las cofradías de pescadores, situadas en los principales núcleos pesqueros. A pesar de que la mayoría ha sido dotada con abundante infraestructura, la organización interna sigue respondiendo más a motivos estrictamente sociales que económicos.

Con la plena incorporación de Canarias a la política común de mercados, se vio a las organizaciones de productores pesqueros como la estructura a la que debía aspirarse y, de hecho, en el ámbito de la pesca artesanal, se constituyeron dos. Sin embargo, quizá por lo desmesurado de las expectativas, sólo han trascendido los aspectos formales, mientras que sigue sin resolverse el problema de fondo.

Considerando las excelentes perspectivas de la explotación de túnidos, tanto desde el punto de vista del mercado como desde el de la situación de los recursos, los crecientes problemas de acceso a los caladeros tradicionales, que han quedado bajo soberanía de terceros países y, por último, la sobreexplotación de las especies locales, pensamos que el sostenimiento de la actividad extractiva en Canarias corresponde mayoritariamente a la flo-

ta atunera, que debe organizarse para aprovechar los fondos comunitarios del Instrumento Financiero para la Orientación de la Pesca.

En relación con la comercialización de la producción del resto de la flota artesanal de litoral (las pequeñas unidades que se disputan los escasos recursos locales), ésta sigue beneficiándose de un consumo que desborda la oferta disponible. Por ello, no es de extrañar que, habitualmente, cada pescador cuente con unos pocos clientes asiduos que se encargan de dar salida al total de la producción.

Respecto de estas últimas unidades, más que los aspectos económicos, es la necesidad de conservación de los recursos la que, previsiblemente, desencadenará el proceso de cambio. Quizás entonces la pequeña flota tradicional deberá dirigirse al sector turístico para reclamar parte de lo que éste le ha sustraído durante años de competencia por el uso de núcleos y puertos tradicionales pesqueros y de utilización de su imagen como un atractivo más.

Para financiar esta adaptación, hasta el año 1999 pueden aprovecharse los fondos de la Iniciativa Comunitaria «Pesca» que, a nuestro entender, es el «paliativo» que la Comisión Europea ha diseñado para calmar los dolorosos efectos de la reconversión impulsada por el IFOP.

## VII. LA INDUSTRIA TRANSFORMADORA

Sólo en la desafortunada confluencia de factores económicos, políticos, sociales y biológicos pueden encontrarse los motivos de la crisis de la industria conservera canaria que significó su práctica desaparición, pasando

de dieciséis fábricas en 1966 a tan sólo una en la actualidad.

El despegue del sector conservero en las Islas tuvo lugar durante los años sesenta como respuesta de los industriales canarios a los problemas de mercado de las producciones hasta entonces tradicionales (pescado seco y salado). Considerando la cercanía a los caladeros, la experiencia y la creciente demanda en los mercados locales y del continente africano, esta salida se antojaba como la más lógica.

Sin embargo, varios acontecimientos se encargaron de minar el camino. Sirvan como ejemplo el cese de la actividad en el caladero canario-sahariano tras el ametrallamiento en 1978 del buque pesquero «Esperanza del Mar», mediante el cual Marruecos advertía que la situación frente a las costas del Sahara había cambiado, y el incremento del coste de la materia prima durante los siguientes años.

De poco sirvió la sustitución de la producción de atún por la de sardina, con la que se regresó al mercado africano, y que llegó a representar un 80 por 100 del total de las exportaciones: años más tarde, la historia se repetía cuando la competencia de los productores locales y los problemas políticos y económicos terminaron por expulsar a la oferta canaria.

Cuando se intentó acudir al mercado europeo, los industriales se toparon con el acceso preferente de las conservas marroquíes y portuguesas. Sólo quedaba la opción del mercado de los países del Este europeo y el acceso preferente a la Península, beneficio que tenía los días contados.

En el ámbito nacional, también corrían tiempos difíciles para las pequeñas empresas conserve-

ras, puesto que se asistía a un proceso de integración que significó pasar de 373 empresas en 1980 a 173 en 1991.

Después de la plena integración de Canarias en la Unión Europea, la política de ayudas al sector y la abundancia de materia prima parecen haber puesto punto final a la crisis, observándose incluso una recuperación de la producción de conservas de atún.

No obstante, aún falta por llegar la gran reconversión de la industria de harina y aceite de pescado, que fracasó como alternativa a la crisis de las conservas, sin las que, dicho sea de paso, nunca habría existido.

### VIII. LA ACUICULTURA

A finales de los ochenta, los cultivos de peces marinos llegaron a Canarias de la mano de la Comunidad Europea y su política de ayudas estructurales al subsector pesquero. Con ellas se logró crear un desmesurado optimismo del que dan fe los nueve proyectos presentados, con una producción prevista de 1.700 toneladas. El tiempo se encargó de ir serenando los ánimos y los bolsillos de varios inversores, hasta llegar a la situación actual, con cinco empresas funcionando y una producción total de unas 500 toneladas anuales.

Entre las causas del fracaso inicial, se encuentran algunas que afectan a los cultivos marinos en general, y otras que sólo son aplicables a la experiencia en Canarias. Entre las primeras, debemos resaltar el peso que en la cuenta de explotación tienen los gastos de financiación del capital circulante, a la larga, muy superiores a los del capital fijo, que normalmente son subestimados por la distorsión que intro-

ducen las subvenciones. En el caso concreto de Canarias, a este problema se le añadió la falta de experiencia y el desconocimiento sobre el sistema de producción más adecuado a las Islas y las especies que deberían ser objeto de cultivo.

Superada la fase de lanzamiento, las granjas marinas se han centrado en la producción de dorada y lubina, tendiendo a la utilización de un sistema mixto en el que se utilizan tanques en tierra durante el preengorde y jaulas oceánicas en el resto del proceso.

Sin embargo, todavía no puede considerarse como un sector consolidado, porque subsisten algunos problemas graves como son la lejanía de los principales mercados de consumo (Francia e Italia) y la inexistencia de productores locales de alevines y pienso, que son los insumos principales.

Respecto del pienso, y aunque todavía no exista un volumen de producción importante, resulta paradójico que, estando en Canarias la mayor industria productora de harina de pescado, componente fundamental del pienso, éste siga sin ser elaborado en las Islas, lo cual, además, podría contribuir a la necesaria diversificación de la industria reducida.

En cuanto a la desventaja de la lejanía e insularidad del Archipiélago, la inclusión de los cultivos marinos en el sistema compensatorio del POSEICAN sigue siendo una de las reivindicaciones históricas del sector, a nuestro entender justificada, puesto que sí están incluidas el resto de las actividades relacionadas con la pesca.

### IX. CONCLUSIONES

Históricamente, la dependencia del exterior respecto a caladeros y mercados ha sido la principal fuente de debilidades del subsector pesca en Canarias. La incertidumbre respecto al futuro ha promovido la adopción de estrategias defensivas y de supervivencia antes que otras ofensivas y de reorientación.

El VAB del subsector pesca representa un 0,95 por 100 del total regional y un 22,8 por 100 del obtenido en el sector agrario. No obstante, su peso real desborda las posibilidades descriptivas de los indicadores económicos debido a los fuertes efectos de arrastre sobre otros sectores de la economía canaria.

Desde la incorporación de España a la Comunidad Europea, la renovación y modernización de la flota se ha centrado, sobre todo, en incrementos de la potencia y mejoras de los sistemas de pesca, más que en una reestructuración a fondo, entendida ésta como la sustitución de unidades obsoletas por otras de nueva construcción adaptadas a la situación de los recursos.

Las crecientes demandas del Reino de Marruecos y la política de acuerdos de pesca de la Unión Europea hacen difícil la continuidad de las operaciones de la flota canaria en el caladero canario-sahariano. Considerando la situación actual y la previsible evolución del *stock* y del mercado, la explotación de túnidos se revela como una de las alternativas con mejor futuro.

En cualquier caso, la pesca es un sector que se extiende más allá de la fase extractiva. Lamentablemente, aún no se ha sacado partido de las posibilidades que ofrecen la situación geográfica, la disposición de una in-

fraestructura inimaginable para los países de la zona y, por último, la dilatada experiencia.

De la comercialización y la conservación de los recursos provienen las señales que deberían guiar la modernización del sector. Sin una política pesquera clara en cuanto a sus objetivos, el mecanismo de ayudas y subvenciones no hace más que desvirtuar estas señales y prolongar la crisis.

#### BIBLIOGRAFÍA

BAS, Carlos (1995), *La pesca en Canarias y áreas de influencia*, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria.

DÍAZ DE LA PAZ, Álvaro (1993), «Ecología y pesca en Canarias: una aproximación histórica a la relación hombre-recurso», *Ayer*, 11, págs. 207-231.

— (1995), «La pesca en Canarias, un sector en transformación», *PAPELES DE ECONOMÍA ESPAÑOLA*, n.º 15, págs. 143-150.

EDDIE, Gordon C. (1983), *Engineering economics and fisheries management*. Fishing News Books.

MACÍAS GONZÁLEZ, Javier (1992), «La economía de la pesca en Canarias», *Revista de Estudios Agro-Sociales*, abril-julio, páginas 257-274.

MACÍAS HERNÁNDEZ, Antonio (1982), «El sector pesquero en la economía canaria del pasado inmediato (1800-1970)», *II Jornadas de Estudios Económicos Canarios*, páginas 12-40.

PASCUAL FERNÁNDEZ, José (1991), *Entre el mar y la tierra. Los pescadores artesanales canarios*, Editorial Interinsular Canaria.

#### Resumen

En este artículo, se considera a la pesca como una actividad económica compleja en la que se interrelacionan diversas variables biológicas, sociales y políticas. En la reconversión del sector en Canarias no se han valorado las limitaciones de los recursos y la adaptación al mercado, cuyas señales, que deberían haber guiado el proceso, han sido desvirtuadas por una política pesquera carente de objetivos. En este sentido, la incertidumbre que genera la histórica dependencia exterior en cuanto a recursos y mercados ha propiciado la adopción de estrategias defensivas y de supervivencia antes que otras ofensivas y de reorientación.

*Palabras clave:* política pesquera, dependencia exterior, reconversión, recursos.

#### Abstract

In this article, fishing is considered as a complex economic activity, in which different biological, social and politic variables interact. In the redeployment of the fisheries sector in the Canary Islands, scarcity of resources and adaptability to the market are variables which have not been taken into account, the signs of which, that should have guided the process, have been distorted by a fisheries policy without clear objectives. In this sense, the uncertainty which the historic foreign dependence regarding resources and markets generates, has promoted the use of defensive and survival strategies before others more offensive and of reorientation.

*Key words:* fisherie policy, foreign dependence, redeployment, resources.

*JEL classification:* Q22, Q28.