

ECONOMIA DE LA PESCA EN CANARIAS

Por
JAVIER MACIAS GONZALEZ (*)

I. INTRODUCCION

En el contexto de una Economía basada en el sector terciario, la pesca en Canarias representa menos del 1,5% del PIB y da empleo directo a unas 5.500 personas, a las que hay que añadir 250 entre fijos y eventuales que trabajan en la rama de la transformación industrial. Indirectamente, dependen de esta actividad 22.000 empleados que se distribuyen entre empresas de comercialización, asistencia y apoyo a los buques, suministros generales, instalaciones de conservación y prestación de otros servicios.

Este nivel de participación en relación al total tanto de la producción como del empleo, es similar al existente en la España peninsular, Irlanda, Grecia y Portugal.

Cuando se trata del subsector pesquero, es preciso advertir de los peligros que conlleva una generalización de las características, ya que nos encontramos ante una actividad muy heterogénea tanto en cuanto a los medios de producción como a los procesos de comercialización de las capturas de las diferentes flotas. De esta manera, distinguiremos entre las flotas arrastrera-congeladora, sardinal y artesanal tanto de altura como de litoral.

No obstante, la actividad económica de la pesca no se limita a la de las propias embarcaciones, sino que se extiende a la infraestructu-

(*) Economista.

— Revista de Estudios Agro-Sociales. Núm. 160 (abril-junio 1992).

ra e instalaciones en tierra y a la industria transformadora y reductora, que mueve un volumen de negocio superior a los 2.000 millones de pesetas.

Por último, trataremos el tema de la comercialización. De nuevo se hace necesario establecer una diferenciación, puesto que junto a una parte de la producción que es comercializada siguiendo un proceso moderno y competitivo, hay otra que padece graves problemas de organización y que no es capaz de adaptarse a los cambios acaecidos en la economía canaria y en la internacional.

II. FLOTA PESQUERA OPERATIVA

La flota pesquera con base en Canarias está constituida por unas 1.366 unidades que suman un total de más de 50.000 toneladas de registro bruto, aproximadamente un 8% del total nacional. En general, se trata de una flota no polivalente y con una edad media muy

Cuadro 1

PRODUCCION DE LA FLOTA PESQUERA CON BASE EN CANARIAS. AÑO 1991

<i>Especies</i>	<i>Toneladas</i>	<i>Valor</i>
1. PESCADO CONGELADO		
1.1. Peces de fondo y pelágicos	12.644	2.844.900
1.2. Crustáceos y moluscos		
1.2.1. Calamar	2.846	1.542.532
1.2.2. Choco	8.388	1.660.824
1.2.3. Pulpo	46.406	13.968.206
1.2.4. Otros	2.389	1.522.850
TOTAL CONGELADO	72.673	21.539.312
2. PESCADO FRESCO Y REFRIGERADO		
2.1. Peces de fondo	7.800	4.095.000
2.2. Peces pelágicos		
2.2.1. Sardina	108.400	880.208
2.2.2. Túnidos	11.272	1.104.656
2.2.3. Otros	3.300	132.000
2.3. Crustáceos y moluscos	320	144.000
TOTAL FRESCO	131.092	6.355.864
TOTAL	203.765	27.895.176

Nota: Valor de la primera venta en miles de pesetas.

Fuentes: ANACEF, Cofradías de Pescadores.

Elaboración propia.

elevada por lo que, salvo las embarcaciones de arrastre y las sardinales con casco de acero, domina la madera como material de construcción. La fibra es algo prácticamente inutilizado en el ámbito pesquero.

Evidentemente, cada tipo de flota tiene unas características que van más allá de las puramente técnicas. Así, mientras las flotas arrastrera-congeladora y la sardinal están integradas por unidades de gran rendimiento económico y se hallan empresarialmente organizadas, las flotas artesanales de altura y litoral están trabajando con bajas productividades y no disfrutan de las ventajas de una ágil organización económica, puesto que están inmersas en una estructura organizacional asentada sobre bases más sociales que económicas como son las Cofradías de pescadores.

En general, como ya hemos anticipado, la flota pesquera con base en Canarias puede ser dividida según la siguiente clasificación:

- a) *Flota arrastrera-congeladora*: Dedicada principalmente a la pesca de cefalópodos en las costas africanas. La duración media de las mareas es de dos a tres meses.
- b) *Flota sardinal*: Es la de mayor tonelaje por unidad. Cuentan con sistemas de refrigeración por salmuera.
- c) *Flota artesanal de altura*: La duración de las mareas no supera en ningún caso los quince días, ya que sólo utilizan el hielo como medio de conservación. Las especies objeto de la pesca son los demersales o pescado de fondo y los túnidos.
- d) *Flota artesanal de litoral*: Es la más numerosa. Se dedica a la pesca con nasa y artes tradicionales y, en la temporada alta, algunas unidades se centran en la captura de túnidos.

II.1. *Flota arrastrera-congeladora*

Está formada por 149 unidades que suman unas 40.000 toneladas de registro bruto, lo que supone el 80% del total canario. Esta producción se mantiene desde el punto de vista del valor de la producción, que asciende a unos 21.539 millones de pesetas. En cuanto al empleo directo generado, son 2.555 las personas que trabajan en

Cuadro 2

FLOTA PESQUERA OPERATIVA CON BASE EN CANARIAS

Flota	Unidades	TRB medio	TRB total	Trip. media	Total trip.
Arrastrera congeladora	149	269	40.081	16-19	2.555
Sardinal	8	465	4.196	20-22	160
Artesanal de altura (demersales)	15	100	1.500	15	195
Artesanal de altura (túidos)	55	32	1.760	4	220
Litoral	1.139	2,2	2.505	2	2.278
TOTAL	1.366	-	50.042	-	5.408

Nota: Del total de tripulantes, 695 son extranjeros por exigencia de los Acuerdos de Pesca.
 Fuentes: ANACEF, Cofradías de Pescadores, Secretaría Gral. de Pesca Marítima, MAPA.
 Elaboración propia.

estos buques, de las cuales 695 son africanos, marroquíes casi en su totalidad, por exigencia de los acuerdos de pesca entre la CEE y Marruecos y Mauritania.

Sin llegar a ser un ejemplo de organización y competitividad, esta flota es la que presenta una mejor estructura empresarial motivada por las necesidades derivadas de la lejanía y complejidad de acceso a los mercados, y facilitada por la concentración de las embarcaciones en pocas empresas armadoras. Difícilmente podrían haberse alcanzado acuerdos internacionales de pesca tan satisfactorios para los intereses canarios si no fuera por la presión ejercida por ANACEF, que es la agrupación de empresarios de esta flota. Como asociación patronal, lleva además todo el peso de la negociación con los sindicatos.

La actividad de la flota arrastrera está totalmente vinculada al exterior tanto por los caladeros (Marruecos principalmente seguido de Guinea Conakry, Guinea Bissau y otros países africanos), como por los mercados, Japón con un 41% del total comercializado y la España peninsular con el 49%.

De esta situación de dependencia exterior es de donde provienen los principales estrangulamientos económicos que afectan al sector:

- En primer lugar, cabe señalar la competencia salvaje establecida no sólo por las flotas japonesa y soviética, sino por la proveniente de terceros países en vías de desarrollo con menos problemas de tipo laboral y social.
- En segundo lugar, Marruecos impone condiciones accesorias a las puramente financieras como son la exigencia de llevar 5

tripulantes de ese país en cada embarcación, lo que ha significado la pérdida de casi 700 empleos directos. También las autoridades marroquíes han obtenido ayudas de las españolas para la construcción del Puerto de Agadir, que ha restado actividad a los puertos canarios y si bien, por el momento, la diferencia tecnológica ha atenuado estos efectos negativos, cabe esperar que con el tiempo esta ventaja comparativa desaparezca y se agudice la situación de crisis.

- El tercer problema a destacar deriva de la nueva situación surgida de la plena integración de Canarias a la CEE. El tipo arancelario que fija Japón para los productos comunitarios es muy superior al que venían soportando los envíos canarios ahora. No obstante, los empresarios han conseguido importantes compensaciones económicas de la CEE, en torno a los 600 millones de pesetas, y también han logrado el compromiso, plasmado en el Plan de Opciones Específicas por la lejanía e insularidad de las Islas Canarias (POSEICAN), según el cual la Comunidad «se esforzará por obtener mejoras por parte de sus socios con el fin de facilitar la exportación de cefalópodos».
- Por último, el caladero marroquí ya no es tan rentable, por lo que los empresarios están presionando en Bruselas para que se alcancen Acuerdos que les permitan faenar en caladeros alternativos, especialmente los de Mauritania.

II.2. Flota Sardinal

Compuesta por 8 unidades que faenan en el caladero marroquí al amparo del Convenio de pesca CEE-Marruecos que entró en vigor el 1 de mayo de 1992 con una duración de cuatro años. En la práctica, y para los sardinales, las variaciones respecto al anterior acuerdo consistieron en el aumento a 5 del número de tripulantes extranjeros por embarcación y en un incremento del 15% sobre el anterior precio de las licencias.

Aparte de las 8 unidades citadas, durante la temporada de 1991, tres embarcaciones más descargaron en el Puerto de Arrecife de

Lanzarote. Se trata de dos barcos con pabellón marroquí, arrendados a una empresa local y otro con base en Huelva que también abastece a la industria local.

La duración media de las mareas es de cuatro días y la tripulación embarcada asciende a 160 personas, de las cuales 40 son extranjeros.

El 90% de la producción va destinada a la fabricación de harina y aceite de pescado. Tan sólo un 6% se utiliza en la elaboración de conservas y el restante 4% es congelado para su posterior venta. La industria reductora ha actuado como amortiguadora de los efectos negativos de la desaparición de todas las empresas conserveras, excepto una.

Los barcos no cuentan con medios de congelación, siendo conservadas las capturas en salmuera refrigerada, que hace posible que el producto llegue a puerto en muy buenas condiciones de calidad.

Las reducciones de tonelaje impuestas por Marruecos junto a la caída de los precios de las harinas han sorprendido a las empresas armadoras en pleno proceso de reconversión de la flota, por lo que la descapitalización es la tónica dominante.

II.3. *Flota Artesanal de Altura*

En cualquier estudio económico de la Pesca en alguna región concreta, llama la atención el hecho de que cada autor establece una clasificación diferente de la flota según criterios propios. La razón es sencilla, la división clásica entre flota industrial y artesanal o entre flota de altura y bajura resulta casi siempre insuficiente para comprender una situación pesquera concreta. Por esta razón, consideramos necesario, para no ser menos, proponer una singular división de la flota artesanal de altura distinguiendo entre aquellas embarcaciones dedicadas a la pesca de especies demersales o pescado blanco y aquellas otras atareadas con la pesca de pelágicos oceánicos o túnidos.

En ambos casos, las mareas no superan los quince días y los productores no están asociados empresarialmente o bien forman parte de las Cofradías de Pescadores que, como ya expondremos poste-

riormente, son poco eficientes como elemento que permita el aprovechamiento de economías a escala por tratarse de instituciones sin afán de lucro nacidas como respuesta a una necesidad social antes que económica. En general, estas embarcaciones son muy viejas, con edades medias superiores a los 25 años y casco de madera.

La primera diferencia entre ambas flotas artesanales, se encuentra en el destino dado a la producción. Hace ya unos dos años que cerró la última industria conservera de atún en Canarias. Desde entonces, la práctica totalidad de las capturas debe ser enviada al exterior, donde se encuentra con un mercado saturado por la producción de los grandes cerqueros. Mientras tanto, los aproximadamente 50 barcos que faenan en las costas africanas en busca del pescado blanco, no encuentran graves problemas en su posterior comercialización, exceptuando los originados por la propia competencia entre los productores que ni siquiera se ponen de acuerdo para proceder a las descargas de un modo escalonado con lo que se evitarían situaciones de saturación del mercado, y consiguiente caída de precios, alternando con otras de total desabastecimiento.

No obstante, la masiva introducción de pescado congelado junto al desplazamiento de las preferencias hacia los platos precocinados y en general, hacia los preparados de pescado, han provocado una disminución en los precios durante los últimos años.

La especie de túnidos predominante entre las capturas de la flota atunera de altura son las conocidas por los nombres internacionales «bluefin» y «bigeye», que son las de mayor tamaño y valor, puesto que aunque no muy utilizadas por la industria conservera, son ampliamente demandadas para su consumo en fresco, sobre todo en los mercados internacionales y, más concretamente Japón, donde es utilizado para elaborar el conocido «sashimi» o, para entendernos, pescado crudo. El valor que alcanza el pescado en estos exóticos destinos y en Estados Unidos, es tal que compensa ampliamente los gastos derivados del envío por avión.

Lamentablemente, estas unidades no están organizadas para explotar los mercados citados tanto por la aparente dificultad, para los armadores insalvable, del comercio internacional como por los requisitos de calidad que suponen unos niveles de frescura y estado

general del pescado no siempre comprendidos por un pescador que se resiste a admitir cambios en el proceso productivo tradicional.

Durante el año 1991, se pescaron cerca de 4.000 toneladas de estas especies, la mayor parte de las cuales tuvieron como destino los Mercados principales de Madrid, Barcelona y Valencia así como la lonja de Algeciras. La escasa producción remitida al extranjero fue comercializada a través de empresas especializadas, en su mayor parte extranjeras, por lo que el valor añadido del que se beneficiaron los productores fue muy inferior al que podrían haber alcanzado de haber participado más directamente en la comercialización.

Tanto en esta flota como en la de litoral, el sistema retributivo es el conocido como «a la parte». Este tradicional método ha sido muy atacado por los sindicatos, aunque entre las tripulaciones es generalmente admitido. Principalmente hay dos modalidades: a dos o a tres partes. En el primer caso, se toma la diferencia entre los ingresos brutos y los gastos totales y se divide en dos partes: una para el armador y otra para la tripulación. Si es a tres partes, se divide el total ingresado y se deja una parte para el barco, otra para la tripulación y otra para el armador. Además de éstas, existen otras variaciones que están más o menos arraigadas según la zona geográfica de que se trate.

II.4. *Flota de litoral*

Son más de 1.100 las unidades que integran esta flota y que, sin duda, conforman la arquetípica imagen del subsector pesquero canario. Se trata de embarcaciones que no sobrepasan los diez metros de eslora y son explotadas de modo completamente familiar. En ningún caso permanecen más de un día en el mar capturando especies demersales y pelágicas tanto costeras (sardina y caballa) como oceánicas, túnidos en general, dependiendo de la temporada.

Los medios utilizados son la liña, caña, nasa, palangre y artes de cerdo y enmalle, técnicas todas que son empleadas siguiendo las más ancestrales costumbres.

La actividad económica gira en torno a las Cofradías, que son asociaciones que nacieron con la intención de canalizar ayudas encaminadas a la mejora del nivel de vida de la población dependiente de la pesca. En general, estas asociaciones (26 y dos Federaciones provinciales) no tienen participación alguna en la comercialización del pescado blanco, y sí en la del azul. Para ello, las autoridades pesqueras han venido dotándolas de instalaciones de frío como son las fábricas de hielo, cámaras y túneles de congelación. No obstante, carecen del personal técnico cualificado que les permita gestionar tanto el uso de las instalaciones como la comercialización, caracterizada por una fuerte competencia y por la lejanía de los principales mercados.

La figura del asalariado no existe en estas embarcaciones por ser, como ya hemos dicho, familiares o por tener establecido un sistema de remuneración «a la parte». En cualquier caso, la media de tripulantes es de dos marineros, que coincide con el mínimo legal.

Si bien podemos cuantificar con bastante exactitud el número de unidades pesqueras que faenan en el litoral, nos encontramos con numerosas dificultades si lo que queremos es saber el número de personas que realmente tienen la actividad pesquera como la habitual, ya que es muy frecuente el pluriempleo.

También es difícil cuantificar el volumen total de capturas. No obstante, las cifras indican una preocupante disminución en la producción del llamado «pescado de escamas» a lo largo de los últimos años. La profusión del furtivismo en la pesca junto a la intensificación general del esfuerzo pesquero parecen haber sido alguno de los causantes de este decremento, puesto que no existe limitación alguna por el lado de la demanda que, para estas variedades es muy inelástica respecto a los precios, lo cual por otro lado ha paliado las negativas consecuencias que, sobre el ingreso de los productores, habría supuesto la disminución de las capturas.

Por último, decir que el efecto positivo sobre la población de demersales que supondría un desplazamiento del esfuerzo pesquero hacia la explotación de los túnidos, especie emigrante que está subexplotada, no se ha dado por los problemas en la comercialización del pescado azul.

III. ESTRUCTURAS PESQUERAS

En este apartado trataremos en primer lugar la situación de la industria transformadora-reductora de pescado, reducida en la actualidad a tan sólo tres empresas. A continuación, veremos el estado de la infraestructura pesquera, es decir, aquellas instalaciones construidas en tierra como apoyo a la actividad extractiva. Por último, haremos una breve referencia a las explotaciones de acuicultura.

III.1. *Industria de transformación*

La década de los ochenta significó el declive de la potente industria conservera canaria. Esta crisis sólo fue superada por una empresa, y ello, entre otras razones se debe a que forma parte de un consolidado grupo nacional. Examinando los orígenes de la crisis, podemos deducir que si bien la materia prima no llegó a constituir un problema grave ni por la cantidad ni por los precios, la lejanía de los mercados tanto del producto final como de los inputs necesarios, la competencia internacional, la pérdida del mercado africano y que, en algunos casos, la industria no se adecuó a las nuevas circunstancias fueron minando los cimientos del sector. Por último, la peculiar situación en la que quedó Canarias tras el ingreso de España en la CEE no sólo no supuso un alivio, sino que dio el toque de gracia al sector puesto que se mantuvieron las restricciones al comercio con el mercado europeo y se imponían contingentes a la exportación a la España peninsular. La reciente incorporación plena al Estatuto comunitario, puede ser el impulso que en estos momentos necesita la industria pesquera canaria.

Lanzarote es la isla que acoge a las tres empresas transformadoras dedicadas a la elaboración de harina y aceite de pescado y conservas de sardina según se detalla en el cuadro 4.

La interrelación de esta industria con las unidades productivas de la flota sardinal es total, por lo que cualquier factor que afecte a una de las dos ramas, tendrá inmediatas consecuencias sobre la otra. Desde el punto de vista del empleo, esto se traduce en que la mayor parte de los empleados eventuales son contratados entre los meses

Cuadro 3
PRODUCCION DE LA INDUSTRIA TRANSFORMADORA Y REDUCTORA. AÑO 1991

<i>Producto</i>	<i>Kilogramos</i>	<i>Valor</i>
Conservas	4.870.757 (*)	n.d.
Harinas	30.305.154	1.515.257.700
Aceites	18.893.503	377.976.557
TOTAL	54.069.414	n.d.

(*) Datos correspondientes a 1990.

Fuentes: Agrupación Canaria de Industrias de la Pesca (ACIPES).
Elaboración propia.

Cuadro 4
EMPLEO EN LA INDUSTRIA TRANSFORMADORA Y REDUCTORA. 1991

<i>Empresas</i>	<i>Productos</i>	<i>E. fijo</i>	<i>E. eventual</i>
Garavilla	Conservas, harina y aceite	56	92
Harimarsa	Harina y aceite	23	8
Agramar	Harina y aceite	39	27
TOTAL		118	127

Fuente: Agrupación Canaria de Industrias de la pesca (ACIPES) y elaboración propia.

de abril y diciembre que, como ya comentamos al describir la flota sardinal, constituyen la temporada alta.

III.2. *Infraestructura pesquera*

Las políticas autonómica y nacional han jugado un importante papel en la actividad pesquera. El resultado más evidente de estas acciones es la existencia de una importante infraestructura en tierra consistente en instalaciones de frío y varada y descarga así como locales sociales, almacenes de pertrechos, etc. Por su parte la CEE ha cofinanciado proyectos de arrecifes artificiales, acuicultura e industriales.

Las Cofradías de pescadores, principales beneficiarios de las ayudas para instalaciones de frío, han basado tradicionalmente sus demandas, entre otras cosas, en los excesivos precios de la industria privada en las islas donde existe. Estos precios son efectivamente muy superiores (hasta en un 50%) a los vigentes en la península. No obstante, la experiencia ha demostrado que, lejos de haber supuesto

una solución, las instalaciones creadas han añadido en muchos casos, nuevos problemas, en su mayor parte debidos a una inadecuada gestión de las mismas que han disparado los costes de mantenimiento, sobre todo de los túneles de congelación.

En cuanto a los medios de varada, indudablemente han sido de gran utilidad tanto directa por el uso hecho por las unidades pesqueras como indirecta por los ingresos que ha generado la prestación de servicios a otros tipos de embarcaciones.

En relación a las flotas arrastrera y cerquera sardinal, no se han beneficiado de acciones políticas para mejora de infraestructura en tierra y siguen utilizando los servicios de los puertos principales y las instalaciones privadas. En compensación, han recibido un importante apoyo a la comercialización y reestructuración de la flota.

III.3. *Acuicultura*

En los últimos años, han sido creadas varias empresas de acuicultura como respuesta a las importantes ayudas comunitarias a este tipo de producción. La Comunidad Europea tiene como objetivo prioritario de la Política Común de Pesca el fomento de la producción acuícola como alternativa a la tradicional y como amortiguador de los efectos de la crisis en aquellas zonas costeras muy dependientes de la actividad pesquera.

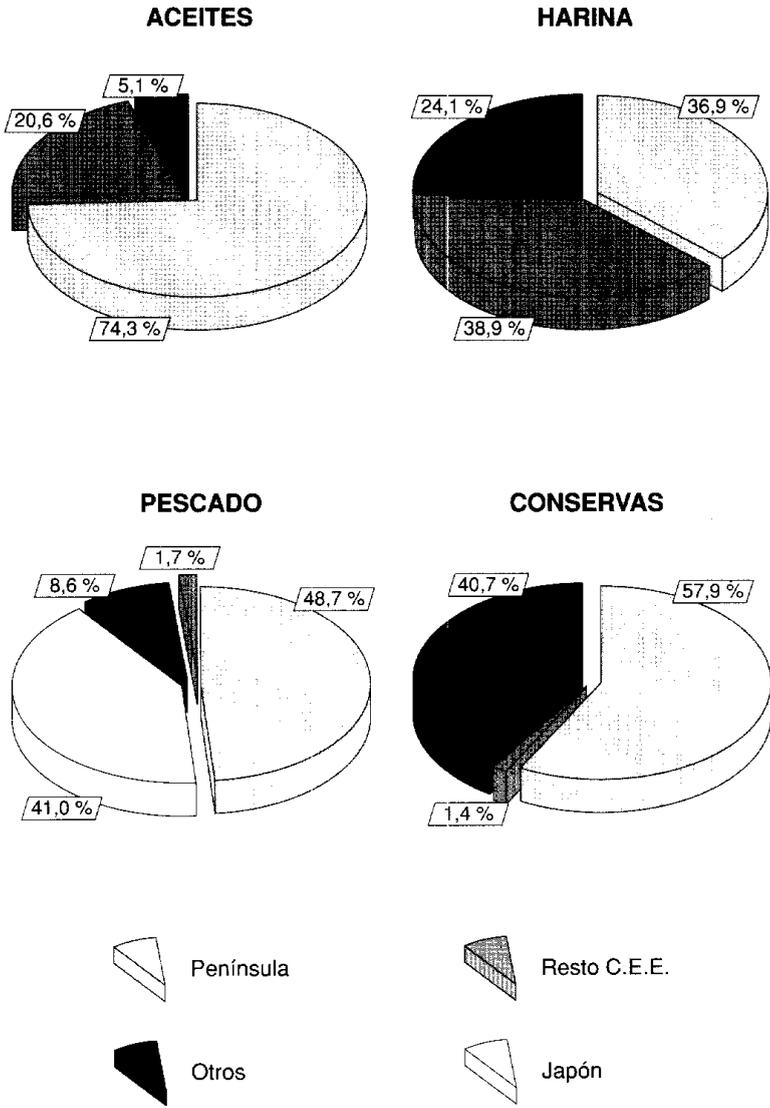
Por el momento se hayan en fase de maduración, aunque con prometedoras expectativas de producción, que tiene como principal destino Italia.

IV. COMERCIALIZACION

- *Cefalópodos y pescado congelado*: La España peninsular y Japón son los principales destinos de esta producción, absorbiendo unas 33.000 y 28.000 toneladas respectivamente durante el año 1990. En conjunto, las ventas se dividen por igual entre la CEE y el resto de los países. Ultimamente se observa una tendencia creciente a destinar pescado congelado
-

GRAFICO 1

Destino de la producción pesquera canaria



al mercado interior canario, lo que tiene efectos muy negativos sobre la producción en fresco de la flota artesanal, que no puede competir vía precios.

- *Conservas*: Van dirigidas en casi un 60% al mercado peninsular. El resto se comercializa en países africanos como Angola, Gambia, Ghana y Sierra Leona, así como a algunas naciones del Este europeo.
- *Harinas y aceite*: China recibió durante el año 1990 5.523 toneladas de harina de pescado. No obstante, el principal mercado sigue siendo la CEE, adonde fueron enviadas 22.481 toneladas de las que 11.000 se quedaron en España junto a otras 14.000 de aceite.
- *Pescado fresco*: Aquí nos referimos tanto a la producción de la flota sardinal, destinada en su práctica totalidad a la industria local, como a los demersales y túnidos de la flota asociada a las Cofradías de pescadores. A continuación exponemos las principales características de estas organizaciones en lo relacionado con el proceso de comercialización:
 - a) Estructura organizativa inspirada en principios sociales más que económicos, puesto que con ese fin fueron creadas.
 - b) Escasez de personal técnico cualificado tanto comercial como de gestión.
 - c) Graves estrangulamientos en el proceso de toma de decisiones, lo que resta agilidad en el plano comercial.
 - d) Reticencias a la integración con otras asociaciones similares, por lo que se pierden muchas oportunidades.

En general, no participan en la comercialización del pescado blanco, el más rentable, que es llevada a cabo por agentes locales que posteriormente distribuyen el producto a los consumidores finales. En esta intermediación es normal que se alcancen márgenes de hasta un 100%.

Sin embargo, sí participan en la de túnidos debido a las dificultades derivadas de la insularidad y la lejanía de los mercados que se encuentran en Galicia y otros puntos de la Península. Hasta la plena adhesión de Canarias a la CEE, el Ministerio de Agricultura y Pesca

a través del FROM trataba de mejorar la situación de los productores mediante la concesión de unas ayudas directas. Sin embargo, los resultados fueron más bien negativos porque, en primer lugar, la cuantía de las ayudas era conocida de antemano por los compradores, quienes la repercutían negativamente sobre el precio. En segundo lugar, sólo eran aplicables a las ventas a la industria peninsular, por lo que se penalizaba el comercio con otros países que en muchas ocasiones era mucho más ventajoso. Por último, también se desanimaba el comercio de tónidos frescos que quedaba fuera del régimen de ayudas.

Para finalizar, decir que la solución a los problemas de gestión en el seno de las Cofradías no debe buscarse en una suma de decisiones individuales, sino más bien en una actuación conjunta que les permita contratar gestores y técnicos de los que se beneficiarían todas las asociaciones, lo que a su vez ayudaría a resolver las dificultades motivadas por la descoordinación en la comercialización evidenciada por el hecho de que en ocasiones los destinos son los mismos pero las condiciones difieren.

V. LA PESCA EN EL NUEVO CONTEXTO COMUNITARIO

Tras la entrada en vigor del Reglamento 1911/91, Canarias se integró plenamente en el conjunto de políticas comunitarias, la pesquera entre ellas. La Comisión Europea reconoció la singularidad de la situación canaria y estableció en consecuencia un programa de opciones específicas, POSEICAN, en el que se alude a la cuestión pesquera en los siguientes aspectos:

- a) Se establece la aplicación de un régimen de ayuda reforzado a las Organizaciones de Productores constituidas en los cinco años siguientes a la fecha de entrada en vigor del Reglamento 1603/92, que fue el día 5 de mayo. Estas Organizaciones son las que reconoce la CE en la Organización Común de Mercados para los productos pesqueros, y en ellas se pretende concentrar la actividad comercializadora.
 - b) La Comisión se compromete a aplicar un régimen de aproximación de precios en el mercado de la sardina, ya que el
-

valor que ésta alcanza en la industria reductora está fuera de las posibilidades contempladas por la Comunidad, que no incluye en el Régimen general de ayudas a la producción no apta para el consumo humano.

- c) Por último, la Comunidad se esforzará por obtener mejoras por parte de sus socios con el fin de facilitar la exportación de cefalópodos.

VI. ALGUNAS CONCLUSIONES

- La flota arrastrera debe buscar caladeros alternativos mediante la firma de nuevos contratos de pesca, ya que en las costas marroquíes los rendimientos han disminuido considerablemente.
 - Debe tenderse a la firma de acuerdos de «segunda generación», que no sólo ofrezcan contraprestaciones financieras sino que, más bien, supongan la constitución de empresas mixtas.
 - La flota sardinal al igual que la industria transformadora conexa ha de reconvertirse hacia una producción que incremente el valor añadido de las capturas, lo cual además permitirá el acceso a las ayudas comunitarias.
 - Las unidades de altura productoras de demersales frescos podrían mejorar su situación si avanzaran hacia una mayor integración.
 - La Comunidad Europea estima que, con el fin de racionalizar la actividad pesquera, la flota comunitaria debe ser reducida en un 40% como media para todas las regiones. Para conseguir este objetivo, se están concediendo ayudas por la paralización definitiva de las unidades pesqueras. Sin embargo, las autoridades comunitarias deberían valorar convenientemente la fuerte implicación social que tiene la actividad extractiva en Canarias y, en consecuencia, ofrecer alternativas a la población dependiente de la pesca.
-

- Sería beneficioso que las cofradías de pescadores, como representantes de la flota de litoral reconsideraran su estructura y evolucionaran hacia formas modernas y más eficientes desde el punto de vista económico, sin que por ello tengan que abandonar el componente social.

BIBLIOGRAFIA

CEE (Doc. SEC (90) 2244). *Informe de la Comisión al Consejo y al Parlamento sobre la Política Pesquera Común.*

MACÍAS GONZÁLEZ, J. (1991-92). Revista «Canarias Agraria y Pesquera», números 12 al 18. Consejería de Agricultura y Pesca del Gobierno de Canarias.

MAPA (1986-92). *Censos de la flota pesquera operativa.* Secretaría General de Pesca Marítima.

CEE (1991/314/CE). *Decisión del Consejo de 26 de junio de 1991 por la que se establece un plan de opciones específicas por la lejanía e insularidad de las Islas Canarias (POSEICAN).*

RESUMEN

Por las características técnicas y por los procesos de comercialización, la flota pesquera con base en Canarias puede ser dividida en:

- a) Flota arrastrera-congeladora: tiene en Canarias su base técnica de operaciones para faenar en las costas africanas. Es la que está organizada desde un punto de vista más empresarial.
 - b) Flota sardinal: la producción obtenida se destina en su práctica totalidad a la industria local de reducción a preparados no aptos para el consumo humano, por lo que queda fuera de las directrices comunitarias. Sólo un 6% se emplea en la elaboración de conservas.
 - c) Flota artesanal de altura: productora de túnidos y pescado blanco en general. La comercialización se centra en las Cofradías de pescadores, que son organizaciones sociales poco adecuadas para la comercialización.
 - d) Flota de litoral: la más numerosa, constituida por pequeñas embarcaciones que trabajan con métodos tradicionales. Están también agrupadas en las Cofradías. La salida a la crisis por la que atraviesan tanto estas embarcaciones como las de altura, pasa por una mayor y más variada elaboración del pescado, tal como demanda el mercado actual.
-

R E S U M E

D'après les caractéristiques techniques et les processus de commercialisation, la flotte de pêche ayant sa base aux Canaries peut être divisée en:

- a) Flotte de chalutage-surgelage: elle a aux Canaries sa base technique d'opérations pour la pêche dans les côtes africaines. Cette flotte est la mieux organisée du point de vue commercial.
- b) Flotte sardinière: la production qui en est obtenue est destinée presque totalement à l'industrie locale de transformation en produits non aptes à la consommation humaine et elle n'est par conséquent pas assujettie aux directives communautaires. Il n'en est utilisé que 6% pour l'élaboration de conserves.
- c) Flotte artisanale hauturière: elle produit des thonidés et du poisson blanc en général. La commercialisation en est assurée fondamentalement par les confréries de pêcheurs, organisations sociales peu adéquates pour cette fonction.
- d) Flotte de littoral: la plus nombreuse, elle est constituée par de petits bateaux utilisant des méthodes traditionnelles. Ceux-ci sont également regroupés en confréries. La solution à la crise qui affecte aussi bien cette flotte que celle de haute mer serait une élaboration plus grande et plus variée du poisson afin de répondre à la demande du marché actuel.

S U M M A R Y

According to its technical characteristics and marketing processes, the Canaries-based fishing fleet can be broken down as follows:

- a) Trawler-freezer fleet: It has its technical operations base in the Canaries for fishing off the coasts of Africa. It is organized from a more business-like point of view.
 - b) Sardine fleet: The production obtained goes almost exclusively to the local processing industry where it is turned into preparations unsuitable for human consumption. It is, therefore, not covered by Community law. Only 8% is used for canning.
 - c) Traditional deep-sea fleet: It produces tuna and white fishes in general. Marketing is centred on the fishermen's guilds which are social organizations little suited for marketing purposes.
 - d) Inshore fleet: The largest fleet, made up of small fishing vessels which operate according to traditional methods. They are also organized in guilds. More and more diverse fish processing, as demanded by today's market, constitutes the way out of crisis which both these and the deep-sea vessels are going through.
-