

# **EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD DE LA FLOTA PESQUERA CON BASE EN CANARIAS EN EL BANCO SAHARIANO DESDE LOS ACUERDOS TRIPARTITOS DE 1975 HASTA LA ACTUALIDAD**

Autor: Pedro González de la Fe

Profesor Titular de Economía Aplicada. ULPGC.

## **1. INTRODUCCIÓN**

En esta comunicación se pretende describir el impacto que para la actividad de la flota pesquera con base en Canarias han tenido los sucesivos acuerdos de pesca entre España y la Unión Europea, por un lado, y Marruecos por otro, desde los llamados *acuerdos tripartitos de Madrid*, por los que se entregó de forma ominosa el territorio del Sahara occidental a Marruecos y Mauritania, hasta el año 1999 en el que no se renuevan definitivamente los acuerdos de pesca.

En el primer apartado se traza una rápida cronología de los acuerdos de pesca; para, a continuación, realizar una exposición acerca de los efectos que sobre la flota pesquera con base en Canarias y sobre su actividad han tenido tanto los acuerdos firmados como su finalización.

## **2. BREVE HISTORIA DE LOS ACUERDOS PESQUEROS CON MARRUECOS DESDE LA DESCOLONIZACIÓN DEL SAHARA.**

El banco pesquero canario-sahariano es una de las zonas pesqueras más productivas del mundo, habiéndose iniciado la actividad pesquera en el mismo casi desde la conquista de las Islas. En el siglo XV, las rivalidades entre España y Portugal no son ajenas a las pesquerías africanas, estableciendo incluso los Reyes Católicos un sistema de explotación por arrendamiento para algunas zonas del banco. Los vergonzosos *acuerdos tripartitos de Madrid* de 1975, por los que el Gobierno español cedía a Marruecos y Mauritania la administración del entonces territorio colonial del

Sahara Occidental, supusieron el fin del libre acceso al mencionado banco por parte de la flota pesquera con base en Canarias.

Si en un principio se garantizó en las cláusulas secretas de los acuerdos tripartitos la presencia de la flota española en las aguas cedidas a Marruecos y a Mauritania<sup>1</sup>, pronto las presiones políticas y económicas del Reino alauita sobre los gobiernos españoles de la época no tardaron en dejar los acuerdos sin efecto, tanto mediante el control de las licencias como incrementando la presencia marroquí en aguas saharianas.

En febrero de 1977, el Gobierno español firmaría con el marroquí un acuerdo o tratado de pesca por cinco años que venía a enterrar definitivamente las ventajosas condiciones que para la flota española recogían los acuerdos tripartitos. Si tradicionalmente la flota marroquí había infrautilizado sus propios caladeros; ahora, al disponer también de las aguas del Sahara Occidental, la brecha entre las aguas pesqueras disponibles y la capacidad por parte de Marruecos para aprovechar las mismas se vería considerablemente incrementada.

El acuerdo de pesca, además de reconocer *de facto* la soberanía marroquí sobre aguas de la República Árabe Saharaui Democrática (RASD), implicaría la constitución de sociedades mixtas entre Marruecos y España para la explotación pesquera, la construcción naval y la transformación y comercialización del pescado.

En enero de 1978 se firma también un acuerdo de Pesca con Mauritania, aunque en agosto de 1979 éste país, previo acuerdo con el Frente Polisario, abandona la mitad sur del territorio saharauí que administraba, lo que lleva a que la flota pesquera con base en Canarias se vea privada del caladero mauritano.

Al terminar en 1983 la vigencia del acuerdo de 1977, se firma en esta fecha un nuevo acuerdo de pesca entre España y Marruecos, conteniendo este nuevo tratado duras obligaciones a cumplir por la parte española, entre otras: limitaciones para el acceso a las licencias, la obligación de embarcar a marineros y becarios en formación marroquíes

---

<sup>1</sup> Como puede verse en Alguero (2003:210), según algunas fuentes, en las cláusulas secretas se había incluido una que autorizaba a 800 barcos españoles a faenar en aguas del Sahara durante veinte años, sin pagar canon durante los cinco primeros. Otros 600 barcos podrían también faenar en aguas de la costa atlántica marroquí durante quince años, a los que se sumarían otros 200 más en las costas mediterráneas de dicho país.

en los barcos españoles de altura, el otorgamiento de créditos por parte de España para la construcción de infraestructuras en Marruecos, etc.<sup>2</sup>

Aunque hasta el año 1991 Canarias no asume íntegramente la Política Pesquera Comunitaria (PPC), con la incorporación de España a la Unión Europea en 1986 se abrieron nuevas expectativas en lo concerniente a la negociación de todos los acuerdos bilaterales en materia pesquera. Se pensaba que el nuevo interlocutor, por su mayor peso político y económico, podría variar las condiciones del sector a favor de España. Sin embargo, ocurrió todo lo contrario, ya que Marruecos continuó con su estrategia de reducción de la actividad de otras flotas, estableciendo interrupciones temporales de la actividad (paradas *biológicas*), que afectaban en mayor medida a la flota española. Así mismo, la Unión Europea no sólo amplió la entrada de productos pesqueros marroquíes en su territorio, sino que incrementó las contraprestaciones económicas por el acceso al caladero<sup>3</sup>. De esta forma, el acuerdo pesquero que se firma entre la UE y Marruecos en 1988 representa para la flota española aún más restricciones que el anterior. Entre sus imposiciones destacan la disminución de la flota arrastrera congeladora, el incremento del número de marineros y de becarios marroquíes, la disminución de los límites de pesca y una serie de contrapartidas económicas y financieras muy voluminosas.

Similares limitaciones al número de embarcaciones comunitarias con posibilidad de acceso a las aguas bajo jurisdicción marroquí ocurrirán en las sucesivas renovaciones de los acuerdos de pesca UE-Marruecos en 1992 y 1995, habiéndose negado Marruecos desde noviembre de 1999, fecha en la que prescribió el último acuerdo, a la renovación con la Unión Europea de un acuerdo pesquero que permita a la flota comunitaria faenar en los caladeros canario-saharianos. Más de 500 barcos que se abastecían de uno de los mayores caladeros de sardinas, mariscos y cefalópodos interrumpieron su actividad y se ven inmersos en un largo amarre y desmantelamiento de la flota que dura hasta la actualidad.

Las razones esgrimidas por Marruecos para la adopción de esta decisión son, por un lado, la necesidad de un paro biológico que facilite la regeneración de las especies del caladero y, por otro lado, la eliminación de la competencia de la flota de

---

<sup>2</sup> Sobre todo ello, véase Acosta (2000:518).

<sup>3</sup> Véase Díaz de la Paz (1995:145).

cefalópodos, que Marruecos considera como uno de sus recursos naturales más importantes.

## **2. LA FLOTA PESQUERA CON BASE EN CANARIAS Y SU ACTIVIDAD**

Según el tamaño de las embarcaciones, se puede distinguir entre *flota artesanal*, constituida por buques menores de 20 TRB, y *flota industrial*, integrada por las embarcaciones que superan dicha cifra. Esta última, a su vez, puede ser subdividida en *flota costero-industrial* (buques entre 20 y 100 TRB), *flota de altura* (100 y 250 TRB) y *flota de gran altura* (más de 250 TRB). Así mismo, y de acuerdo con las artes de pesca más generalmente utilizadas, las flotas pueden clasificarse en *flotas de arrastre*, que son aquellas dedicadas a la captura de especies ligadas a los fondos; *flotas de cerco*, dedicadas a la captura de especies alejadas de la costa o pelágicas, y *flotas de superficie*, formada por embarcaciones que emplean artes de pesca de superficie (trasmallos, sardinales, etc.). Por último, y según el producto en que se especialicen, las flotas pueden clasificarse en *flota de fresco*, *bacaladeras*, *flota congeladora* y de *buques factoría*.

La flota que tradicionalmente ha operado en los caladeros canario-saharianos puede agruparse en los siguientes segmentos: *flota atunera de altura*, *flota arrastrera congeladora*, *flota sardinal* y *flota artesanal*. En cuanto a la primera, está conformada por buques dedicados principalmente a la captura de túnidos, habiendo experimentado importantes avances tecnológicos en los últimos años en lo concerniente a poder extractivo y de propulsión.

En lo que se refiere a la flota arrastrera congeladora, está compuesta fundamentalmente por buques dedicados a la pesca de cefalópodos en aguas africanas. Su base de operaciones es el Puerto de La Luz y de Las Palmas, formando parte los armadores de esta flota de la denominada Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Cefalópodos (ANACEF). Los barcos de la flota arrastrera están dotados de un proceso productivo autónomo, que abarca desde la fase extractiva hasta la clasificación, congelación y envasado de las capturas<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Ver Melián y otros (1998:567).

En lo que respecta a la flota sardinal, la constituyen embarcaciones cerqueras que faenan por lo general en áreas o *ventanas* muy concretas de las costas africanas. Por último, la flota artesanal, la conforman buques dedicados principalmente a la captura de especies demersales: los denominados *neveros*, por contar con una bodega en la que almacenan el hielo para la conservación de las capturas obtenidas en aguas cercanas al continente africano.

La flota pesquera con base en Canarias experimentó un fuerte incremento entre los años 1975-82, como consecuencia del mejor trato que los acuerdos tripartitos de Madrid otorgaron a la flota española respecto a terceros países y a pesar de las restricciones derivadas del acuerdo pesquero de 1977. Se produjo por entonces una matriculación importante de buques procedentes de otras zonas españolas, aumentando en un 33,5 por ciento la flota canaria entre los años 1975 y 1982, mientras que para ese mismo período el incremento registrado de la flota española era tan sólo de un 3,8 por ciento. Este incremento del volumen de matriculaciones se tradujo en una sobreexplotación del banco pesquero, aumentando también considerablemente el volumen de capturas desembarcadas<sup>5</sup>.

Sin embargo, el panorama pesquero comenzará a cambiar de signo a partir del acuerdo hispano-marroquí de 1983, que tendrá como efecto una disminución progresiva en los volúmenes de captura y una reducción paulatina de la flota<sup>6</sup>. Entre los años 1986 y 1996, la flota pesquera con base en Canarias experimenta una intensa disminución, desapareciendo del censo un 26 por ciento de las embarcaciones, reduciéndose la capacidad en un 16 por ciento y la potencia en un 6 por ciento<sup>7</sup>. La variación difiere bastante entre los distintos segmentos de la flota, siendo la flota sardinal la que experimenta los cambios más drásticos (-50%), debido a la crisis de la industria conservera de finales de los años ochenta, a partir de la cual la transformación de sardina para consumo humano se redujo a un mínimo, quedando sobredimensionada la industria de elaboración de harina y aceite de pescado que no necesitaba materia prima de alta calidad, sino grandes volúmenes de pescado.

---

<sup>5</sup> Ver Wehbe (1998:175).

<sup>6</sup> La pesca desembarcada en Canarias pasó de 140 mil toneladas en 1985 a 66 mil en 1988. Ver Tamames (1990:207).

<sup>7</sup> Ver datos de la Secretaría General de Pesca Marítima en Macías (1997:109)

Las dificultades de acceso al caldero marroquí que se imponían progresivamente en los acuerdos pesqueros firmados con Marruecos, la pérdida de los mercados tradicionales y los cambios en el consumo ejercieron su repercusión más intensa en el sector conservero de Lanzarote, conduciendo al cierre a la gran mayoría de las empresas del sector. Si en 1984 Arrecife contaba con siete fábricas conserveras: Agramar, Atunera Canaria, Garavilla, Lanzarote, Lloret y llenares, Hijos de Angel Ojeda y Rocar, que llegaron a producir unas 40.000 toneladas anuales de conservas de pescado, además de grandes cantidades de harina y aceite de pescado<sup>8</sup>, en el año 1999, cuando Marruecos no renueva el acuerdo pesquero con la UE, sólo quedaban abiertas tres industrias: Conservas Garavilla, dedicada al enlatado de sardinas, Harimarsa y Agramar, orientadas exclusivamente a subproductos de pescado<sup>9</sup>. Hoy en día, estas tres últimas empresas que quedaban han cerrado también, y la desaparición de la flota sardinal y atunera ha constituido la salida para las mismas como consecuencia del fin del convenio con Marruecos. Por tanto, ha sido toda la industria conservera de Lanzarote la que ha desaparecido desde que hace 28 años se entregara el Sahara a Marruecos. La entrada de España en la UE no evitó dicha desaparición.

Con respecto a la flota artesanal que faenaba en el caladero sahariano, ésta experimentó también entre 1986 y 1996 una fuerte reducción en el número de unidades, siendo menor la disminución de la arrastrera congeladora. Las reducciones de la flota se compensaron con una intensa modernización técnica, que tuvo su reflejo en la reducción de tripulantes por embarcación y en un aumento en la potencia media a pesar de la disminución de la potencia total<sup>10</sup>.

En la actualidad, la flota artesanal que dependía del caladero sahariano ha experimentado un fuerte proceso de reconversión, ya que al padecer sus embarcaciones de una considerable antigüedad les ha resultado enormemente difícil desplazarse a caladeros alternativos más alejados, así como demasiado costosa su modernización. La producción de la flota congeladora, por su parte, ha sufrido también un considerable descenso<sup>11</sup>.

---

<sup>8</sup> Estas últimas se elaboraban con las cabezas y tripas del pescado, para lo cual la mayoría de las fábricas contaban con las instalaciones necesarias, aunque también se abrieron dos fábricas especializadas en subproductos de pescado: Agramar y Harimarsa. Véase Acosta (2000:517).

<sup>9</sup> Sobre la crisis de la industria conservera y su impacto en la economía de Lanzarote, ver Acosta (2000).

<sup>10</sup> Ver Macías (1997:109) y Díaz de la Paz (1995:145).

<sup>11</sup> Ver *Canarias*7, lunes, 29 de septiembre de 2003, p. 25.

## Referencias bibliográficas

Acosta, E. (2000): “La pesca en Lanzarote: el Banco Canario-Sahariano y el auge de las industrias conserveras”, en Universidad Ibn Zohr y ULL (2000), pp. 505-523.

Alguero, J. (2003): *El conflicto del Sahara Occidental desde una perspectiva canaria*, Gobierno de Canarias.

Díaz de la Paz, A. (1995): “La pesca en Canarias, un sector en transformación”, en *Papeles de Economía Española. Economía de las Comunidades Autónomas*, nº 15, pp. 143-150.

Macías, J. (1997): “La economía pesquera en Canarias”, en *Papeles de Economía Española*, nº 71, pp. 103-116.

Melián, A. y otros (1998): “Pesca y Acuicultura”, en *Gran Canaria. Siglo XXI. Diagnóstico de la situación*, Tomo I, pp. 554-611.

Universidad Ibn Zohr y ULL (2000): *Marruecos y Canarias. Miradas cruzadas*, Universidad Ibn Zohr y La Laguna, Añadir.

Tamales, R. (1990): *Estructura económica de España*, Alianza, Madrid.

Wehbe, C. (1998): *Canarias y la Unión Europea*, Editorial Benchomo, Sta. Cruz de Tenerife.