

Apéndice 1

Del *Prestige* a la pesca

*Ricardo Aguilar**

Miles de kilómetros de costa contaminada, decenas de miles de puestos de trabajo en peligro, cientos de miles de organismos marinos muertos... Ésta es la crónica de accidentes como el ocurrido en el petrolero *Prestige* y que, por desgracia, no faltan ningún año. En los últimos treinta años se han producido unos diez mil accidentes en petroleros que han producido el vertido de distintas cantidades de hidrocarburos al mar.¹ El 85% son vertidos «pequeños» de menos de 700 toneladas y el 15% corresponde a grandes mareas negras. Con casi 25 accidentes en buques petroleros anualmente durante las últimas dos décadas, es difícil que ya nadie sepa qué es una marea negra.

Cada año, entre seis y diez millones de toneladas de hidrocarburos acaban en los océanos;² alrededor de un 10% de esta cantidad procede de accidentes en el mar. Dada la situación del tráfico marítimo mundial, no es raro que esto ocurra. Lo extraño es que estos episodios no sean más frecuentes. Sólo hay que echar un vistazo a la flota mercante que navega por todos los océanos para que darse cuenta de que diariamente nos vemos expuestos a catástrofes de estas características.

Diariamente, más de cuatro millones de toneladas de crudo y sus derivados se transportan por el mar de una punta a otra del planeta.³ Una flota de más de 10.000 embarcaciones, entre las que se incluyen

* Director del Centro de Estudios del Medio Ambiente (CEMA/FUHEM).

petroleros, buques tanques, quimiqueros y gaseros es la encargada de llevar crudo, fuel, gasóleo, gasolina, keroseno, nafta, alquitrán, asfalto, benceno, propileno y cientos de otros productos tóxicos y peligrosos. Aunque sería de esperar que este transporte se realizara con las máximas normas de seguridad, en buques modernos y preparados y tras haber pasado estrictos controles, la realidad es muy diferente. La edad media de la flota petrolera mundial es de más de veinte años,⁴ sólo un 36% tienen doble casco⁵ y el 70% del tonelaje bruto está en banderas de conveniencia, es decir, registrados en países donde los estándares medioambientales, laborales, impositivos, de seguridad y de responsabilidad ante accidentes son más laxos.

Casi 7.000 buques viejos y peligrosos, que superan los quince años de antigüedad y despachados para el transporte de hidrocarburos y productos químicos, navegan por los océanos del mundo.⁶ Apenas un 30% de ellos ha pasado por controles internacionales de inspección en los últimos cinco años, y en los casos en los que esto ha sido así, las detenciones han afectado a uno de cada cuatro.

Según las estadísticas del Paris Memorandum of Understanding, un sistema de inspecciones portuarias para el Atlántico Norte, el número de deficiencias sobre seguridad encontradas en buques con más de quince años de edad es 19 veces superior a la que muestran los más modernos,⁷ lo que indica la relación entre antigüedad del barco y peligrosidad para la navegación. De hecho, el 80% de los accidentes en buques petroleros durante los últimos años se ha producido en buques viejos. De los 77 petroleros que naufragaron entre 1992 y 1999, sesenta tenían más de veinte años.⁸

Algunas flotas, como las abanderadas en Panamá, Honduras, Camboya, Tonga, Turquía, etc., han sido especialmente prolijas en el número de infracciones y deficiencias en sus barcos. Pero no debemos dejarnos confundir por el tipo de banderas de los buques. La mayoría de los barcos inscritos en los cinco principales registros del mundo — Bahamas, Panamá, Malta, Chipre y Liberia— pertenecen a empresas estadounidenses, europeas, japonesas y coreanas. Un estudio del Centro Internacional de Investigaciones sobre la Gente del Mar (SIRC)⁹ sobre 1.700 buques con bandera de conveniencia, descubrió que ninguno de los 3.248 tripulantes de barcos de Liberia, Panamá o Bahamas era de estos países.

La Unión Europea tiene sólo el 6% de sus petroleros bajo bandera de algún país comunitario. En el total de la flota mercante, los buques abanderados en paraísos fiscales alcanzan al 67%. Por ejemplo, el 72% de los buques registrados en Chipre son de propiedad griega. Las em-

presas japonesas son propietarias del 40% de los registrados en Panamá y Estados Unidos se ha dirigido más a banderas de Bahamas, Liberia o Bermuda.¹⁰

Europa basa en el transporte marítimo el 90% de su comercio exterior y el 35% del interior.¹¹ Todos los años, cerca de 2.000 petroleros navegan en aguas de la UE. El 90% del crudo que llega a Europa lo hace por mar y, en su mayoría, a bordo de barcos no registrados en la UE que siguen la ruta del Atlántico Norte, por donde pasa el 70%, o del Mediterráneo, en la que se concentra el 30% restante.¹²

Una enmarañada red de empresas e intereses

El intrincado maremagno del tráfico marítimo no se ciñe al tipo de bandera que enarbole el buque. Si bien era una tendencia que ya se dejaba ver claramente antes del accidente del *Exxon Valdez* en Alaska, este gran vertido exacerbó la huida a banderas de conveniencia y la creación de interminables y opacas redes empresariales que ocultan quién está detrás de estos transportes. Muchas empresas aprendieron la lección de Exxon, que tuvo que pagar más de 7.500 millones de dólares en limpieza de costa e indemnizaciones¹³ al ser, además de la receptora, la empresa responsable del buque, de la carga y del flete.

Actualmente, la flota mundial se encuentra difuminada en multitud de pequeñas empresas, algunas con un solo barco, y con multitud de empresas intermedias que dificultan la búsqueda de responsables en caso de accidente.

El caso del *Prestige* es un ejemplo de cómo se configuran actualmente muchos transportes peligrosos en el mundo. Abanderado en Bahamas, el *Prestige* era propiedad de la empresa Universe Maritime que, pese a ser griega, se encontraba afincada en Liberia. El flete fue realizado por la empresa Crown Resources AG, creada en Gibraltar pero cuya oficina central se encuentra en Zug, Suiza. Por su parte, Crown Resources es una filial del emporio ruso Alfa Group, el cual es dueño de la petrolera Tyumen Oil Company. Es decir, un intrincado mundo de empresas, gobiernos, paraísos fiscales y propietarios se reparten la responsabilidad del buque y la carga.

Pero aún se complica más si se sigue la cuestión de los seguros: el *Prestige* fue asegurado por la empresa británica London Steamship Owners Mutual Insurance Association Limited PetI, pero los encargados de revisar el buque eran inspectores de la empresa estadounidense American Bureau of Shipping (ABS).

Ante un accidente como el acaecido en las costas de Galicia, la acción de la justicia a la hora de buscar responsables choca con un mundo de empresas y gobiernos que se lavan las manos y se lanzan la pelota de unos a otros.

El *Prestige* es sólo un botón de muestra de lo que ocurre en los mares y en la trastienda de muchos negocios. Pero los buques peligrosos no sólo atraviesan las aguas jurisdiccionales y la Zona Económica Exclusiva de España. Cientos de buques con mercancías peligrosas recalán en los puertos de Algeciras, Tarragona, Tenerife, Bilbao, A Coruña, Avilés, Gijón, Santander, Ferrol, Villagarcía, Vigo, Huelva, Cádiz, Sevilla, Málaga, Almería, Motril, Cartagena, Alicante, Valencia, Palma, Barcelona, Las Palmas, Melilla o Ceuta, donde, entre otros productos, se descargan anualmente más de cien millones de toneladas de hidrocarburos líquidos. Unos 700 buques viejos y peligrosos son habituales en estas instalaciones.

No es, por tanto, raro que las mareas negras sean parte del panorama español. El *Urquiola*, el *Casson*, el *Kharg 5*, el *Aragón*, el *Aegean Sea*, el *Prestige* o el *Spabunker IV*, son algunos de los nombres de buques que han sufrido accidentes en nuestras costas. A los que hay que sumar los continuos vertidos intencionados y accidentales de cientos de buques al año, los pequeños accidentes y los vertidos que, desde plataformas e instalaciones en tierra, terminan en el mar y en las costas, haciendo que dar un paseo por una playa difícilmente termine sin obligarnos a limpiar de nuestros pies alguna que otra mancha de chapapote, gallipó, piche o cómo se le quiera llamar.

¿Y después? ¿Qué ocurre con la mar?

Frente a los 45.000 buques mercantes cargados con todo tipo de productos, otra flota, la pesquera, tiene que luchar todos los días para extraer de un mar cada vez más contaminado, los recursos marinos que demandamos desde nuestras ciudades y pueblos.

Pocos meses después de una catástrofe como la del *Prestige*, la mayoría de los ciudadanos vuelve a sus quehaceres diarios y deja el mar en manos de los que viven y dependen directamente de él. Exigimos su cuidado, su buena gestión, pero no somos conscientes de que esto tienen también implicaciones para todos. Al fin y al cabo, somos los receptores finales de, tanto los productos que de él se extraen, como de los que por él se transportan.

Al igual que a la flota pesquera se le exige reducir su esfuerzo pesquero para hacer que el volumen de capturas que realiza sea soste-

nible, sería lógico esperar que lo mismo se hiciera con otras actividades que merman las posibilidades del mar. Los mismos recortes que se exigen a la flota pesquera, o aun más, se deberían demandar a las industrias y a los consumidores que hacen uso de productos contaminantes y que cada año disminuyen la productividad marina afectando a millones de pescadores y personas dependientes de la pesca.

En la Cumbre de la Tierra, celebrada en Río de Janeiro en 1982, se firmó, en los Tratados Alternativos, la Declaración de ONG sobre Pesca,¹⁴ en la que se reconocía que «los recursos pesqueros son una fuente vital de alimento y realizan una contribución económica de gran valor a la humanidad», se alertaba del mal estado de las pesquerías a causa del impacto de la contaminación, la sobrepesca y la utilización de artes de pesca destructivas y se hacía un llamamiento para que ONG y pescadores trabajaran juntos para: a) apoyar a los pescadores y comunidades pesqueras y b) conservar y proteger los ecosistemas acuáticos.

Han pasado once años desde aquella declaración y sería de esperar que los esfuerzos entre estos colectivos se hubieran multiplicado. Lamentablemente, es extraño ver a ONG y pescadores trabajando juntos con estos objetivos. Sería muy doloroso que, al igual que los gobiernos y empresas incumplen muchos de sus compromisos, los movimientos sociales sigan el mismo camino.

Un ejemplo de que estos once años han podido ser sólo un mal sueño y que esta carencia desaparecerá en breve ha sido la respuesta entusiasta y comprometida de miles de voluntarios trabajando codo con codo con pescadores, percebeiros y mariscadoras en la lucha contra el fuel. Ahora, ese compromiso debe ir un paso más adelante. Entre todos debemos afrontar la situación pesquera, el deterioro general del mar y los nuevos planes de la UE para la flota europea.

Gracias a los voluntarios, la catástrofe del *Prestige* no la han vivido los pescadores solos. No se puede decir lo mismo de la respuesta de la administración, cuya actitud ha creado una importante sensación de abandono. Incluso la actitud de abrir rápidamente los caladeros a la pesca y el marisqueo demuestra la falta de tacto y de interés por continuar con unas ayudas que deberían permanecer durante todo el tiempo que los daños del *Prestige* sigan notándose, y éstos no se acaban cuando desaparezcan los contaminantes (que en algunos casos tardarán décadas) sino durante la lenta recuperación que acompaña a estas mareas negras y durante los años de disminuciones de capturas que tendrán que vivirse a cusa del impacto de los vertidos sobre la productividad del mar y, en especial, de algunas especies.

Los efectos del accidente seguirán aun cuando los voluntarios hayan desaparecido, por lo que, entre todos, debemos evitar que la gente de la mar se quede sola frente a un mar con muchos problemas.

La pesca sostenible es la única solución

Cuando España entró en la Comunidad Económica Europea, se sabía que las áreas que más iban a sentir este acuerdo eran las relativas al campo y a la mar, es decir, la agricultura/ganadería y la pesca. Desde entonces, los sistemas productivos y extractivos españoles han ido sufriendo un continuo y, en muchos casos, traumatizante cambio plagado de reconversiones, jubilaciones anticipadas, desguace de flota, reducción de capturas, disminución de producción, etc.

Dado que en aquel momento el campo era el objetivo más claro e inmediato de estos cambios, desde el movimiento ecologista surgieron una serie de ideas que intentaban paliar el impacto del ingreso español en la Europa de los Diez y dar una alternativa a la agricultura y la ganadería que evitara el acelerado despoblamiento rural.

Hoy en día, es justo recordar especialmente a personas como Benigno Varillas, Juan Serna o Jesús Garzón, entre otros, que, de forma valiente y con una gran visión de futuro, abogaron por una apuesta rural alejada de los grandes sistemas de producción masiva (algo en lo que no podíamos competir con los países del norte de Europa), del producto fácil y barato (ya que tampoco podríamos competir con los países en vías de desarrollo del norte de África o Asia) y buscar el camino de los productos de calidad, generadores de puestos de trabajo y de valores añadidos.

Por primera vez se hablaba de integrar el turismo rural, la conservación del medio natural, la producción de alimentos con denominación de origen y muchos otros valores de los que la Península Ibérica estaba bien surtida y su población rural preparada para ello. Por desgracia, los políticos que hubieran podido adoptar estas medidas en tan crucial momento no creían que nadie pudiera pagar por pasar un fin de semana en un pueblo apartado de las playas o de las rutas habituales, ni que nadie elegiría un jamón de Jabugo o una miel artesana en lugar de otro producto más barato de producción intensiva, ni consideraría como atractivo turístico un bosque protegido en lugar de un hotel en primera línea de playa.

Veinte años después, muchos han olvidado aquel debate, lo que lleva a que, como dice la famosa frase, «quien olvida su pasado está conde-

nado a repetirlo». En este camino de dos décadas, el campo español ha perdido el 30% de sus trabajadores mientras que la apuesta productivista apenas ha conseguido aumentar la producción agrícola en un 10%. Se ha perdido un tiempo precioso que hubiera puesto a España a la cabeza mundial de productos de calidad, se hubieran evitado las concentraciones de población en ciudades abarrotadas y se habrían conservado parajes de altísimo valor medioambiental.

Ahora, por la tozuda realidad de la situación de las pesquerías (tantos años de mala gestión terminan por pasar factura) nos encontramos de nuevo en una encrucijada en la que, o bien optamos por el modelo que ya se ha comprobado obsoleto y fracasado o realizamos, esta vez sí, la apuesta por la calidad.

Las pesquerías españolas han pasado por diversas reestructuraciones y reducciones a lo largo de estos años. Han perdido flota, han perdido pescadores y han perdido caladeros. Pero las nuevas propuestas presentadas por el comisario de Pesca de la UE, Franz Fischler,¹⁵ pueden suponer uno de los cambios más drásticos que tengan que vivir las comunidades pesqueras.

Antes de que pase más tiempo y sean los acontecimientos los que vayan modelando lo que va a ocurrir con el sector pesquero español, tenemos la oportunidad de adelantarnos y dirigir nosotros ese cambio. Podemos perder el tiempo en absurdos debates para ver si conseguimos arañar tres pescadillas más en las negociaciones (que lo único que conseguirán es retrasar un poco lo inevitable) o tomar las riendas y ofrecer una verdadera alternativa de futuro para la pesca.

Por tanto, aprendiendo del pasado y con la vista puesta en las próximas décadas, para muchos la apuesta debe ser decidida por una pesca de calidad, que estabilice la población pesquera y dependiente de la pesca, que aporte valor añadido a estos colectivos, que diversifique sus actividades, que dé valor al medio donde se extrae la materia prima, que mejore la calidad de vida de sus trabajadores... en definitiva, una pesca sostenible.

Aunque algunos caladeros parecen haber mejorado ligeramente, no se puede estar pendientes constantemente de unos flujos en las poblaciones que nos sitúan de manera indefinida en el borde del precipicio. La realidad es que los recursos pesqueros han mermado, que el poder de las flotas pesqueras se ha incrementado y que ambas trayectorias sólo conducen a un mismo fin.

Las medidas para solucionarlo no tienen por qué ser traumáticas o, por lo menos, tan traumáticas. Reducir el esfuerzo de pesca no tiene por qué significar reducir los ingresos ni mucho menos los pues-

tos de trabajo. Existen ejemplos que demuestran que se puede pescar de forma sostenible aportando más puestos de trabajo. Se puede comprobar en la captura del bonito del norte, en las que un redero de deriva o un arrastrero pelágico da apenas trabajo a cinco o seis pescadores mientras que, si se opta por el curricán o el cebo vivo, el número de trabajadores puede aumentar hasta 14-15 personas¹⁶ y el producto resultante es de mayor calidad. A lo que hay que añadir la importancia medioambiental, ya que disminuyen las capturas accidentales y los descartes. El Instituto Español de Oceanografía también ha realizado distintos estudios en los que concluye que la pesca artesanal y de pequeña escala puede ser mucho más eficiente y lucrativa que una desmedida apuesta por barcos más grandes, menos selectivos y más consumidores de combustible.

Y es aquí donde todos debemos apostar por el valor añadido de la pesca sostenible. Tener un medio marino sano supone un beneficio general para toda la humanidad que se ha calculado en unos 18.000 y 21.000 billones de euros al año.¹⁷ Los servicios que ofrecen los océanos son muy variados e incluyen la regulación del clima, el modelado de la costa, la producción de oxígeno, la dilución de contaminantes, etc. Entonces, ¿por qué no pedir a nuestros pescadores que sean también los guardianes de los mares?

En el mundo rural, muchos de los más importantes avances en la conservación del patrimonio natural se han producido en el momento en que la población de las localidades humanas viviendo en o de estos parajes ha sido partícipe de los beneficios que aporta la conservación.

En España, las actividades relacionadas con el mar (pesca, turismo, transporte, etc.) suponen el 10% del Producto Interior Bruto (PIB) y el 10% de los puestos de trabajo,¹⁸ y su importancia sigue aumentando. Es obvio que existen extensas posibilidades para afrontar la problemática pesquera con imaginación y optimismo. Es decir, tenemos el mejor equipo y medios para abordar esta situación, sólo necesitamos que el encargado de ponerlo en marcha elija la forma correcta.

El sector pesquero en España

Al hablar de la flota española, hay diferenciar entre las pesquerías artesanales y costeras, realizadas en su mayoría por buques de pequeña eslora (menos de 25 metros) que realizan desembarcos diarios o en algunos casos semanales o quincenales, y la gran flota de altura conformada por barcos de gran tonelaje y que faenan en alta mar o en

aguas de otros países, bien sean de la UE o con acuerdos pesqueros en terceros países, que pueden permanecer meses sin desembarcar sus capturas.

Esta definición no es completamente ajustada ya que existen embarcaciones de bajura que salen a faenar en aguas internacionales, un caso especialmente frecuente en zonas marinas donde las aguas territoriales son de menor extensión o en las que no existe la Zona Económica Exclusiva (ZEE), como ocurre en el Mediterráneo o Canarias.

De las más de 18.000 embarcaciones pesqueras de que consta la flota española,¹⁹ el 90% son buques de menos de 100 TRB y la mayoría, unos 12.000, son barcos de pesca artesanal de menos de doce metros de eslora. Los grandes buques de altura, unos cuantos centenares, faenan en alta mar o en aguas de otros países por medio de los acuerdos que España, y después la UE, ha conseguido con gobiernos de todo el mundo (Guinea Conakry, Guinea Bissau, Angola, Gabón, Gambia, Cabo Verde, Senegal, Guinea Ecuatorial, Comores, Costa de Marfil, Madagascar, Isla Mauricio, Santo Tomé y Príncipe, Seychelles, Mauritania, Argentina, Rusia, Estonia, Noruega, Letonia, Islandia, Islas Feroe, Groenlandia y Polonia).²⁰

Existe otros muchos barcos pesqueros que, aunque de capital nacional (por lo menos en gran parte) no figuran dentro de estas estadísticas al no llevar pabellón español y encontrarse muchos integrados en compañías mixtas creadas en terceros países.

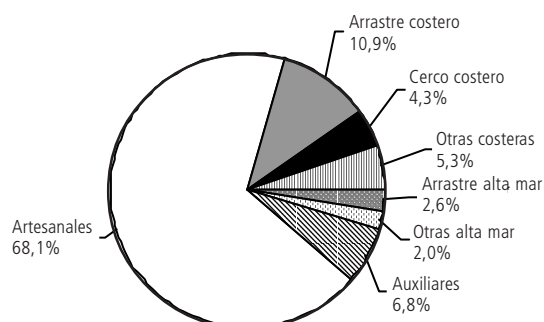
La pesca en España

Nº Buques	TRB	Tripulación	Capturas (t)	Euros (miles)
18.023	413.093	67.729	1.070.255,2	1.952.068

España sigue siendo el país con mayor flota pesquera de la Unión Europea, aunque en cuanto a capturas ocupa el tercer puesto. No hay que olvidar que, de estas 18.000 embarcaciones, cerca de un tercio son buques sin motor. Por otra parte, la flota pesquera española cuenta con los barcos más antiguos de la UE, con una media de unos 27 años.²¹

Las pesquerías artesanales y costeras (incluidos los buques de menos de 100 TRB que faenan en aguas de la UE y cercanas) son las que aglutinan a la inmensa mayoría de las embarcaciones españolas, mientras que las flotas de altura y gran altura, de más de 100 TRB, compuesta por arrastreros congeladores, atuneros, cerqueros, palangreros,

Tipo de embarcaciones



bacaladeros, etc., apenas llega al 5%, aunque es la que realiza la mayoría de las capturas. España²² tiene una plataforma continental de unos 90.000 Km² y un área explotable de poco más de 660.000 km², lo que deja una densidad media de una embarcación por cada 36,6 km² de superficie marina. Si a esto se añade la gran demanda de pescado por parte de la población, se comprende la enorme dependencia de caladeros de terceros países y alta mar de la flota española, de donde consigue dos tercios de sus capturas.

Mientras las flotas de altura pueden encontrarse en cualquier punto del planeta donde la UE haya conseguido acuerdos con terceros países o en zonas de alta mar, la flota costera se divide en regiones pesqueras: la cantábrica (flotas de Euskadi, Cantabria y Asturias para la captura de bonito, anchoa, calamar, besugo, jurel, rape, merluza, etc.), la noroeste (flota gallega para merluza, sardina, rape, rodaballo, pulpo, gallo, lenguado, langosta, cigala, almeja, berberecho, etc.), la suratlántica (flota andaluza y ceutí para atún, boquerón, lenguado, merluza, bogavante, cigala, gamba, acedía, etc.), la surmediterránea (flota andaluza y melillense para sardina, boquerón, salmonete, mero, melva, almeja, sepia, besugo, etc.), la levantina (flota murciana y valenciana para pez espada, merluza, besugo, salmonete, calamar, sepia, etc.), la tramontana (flota balear y catalana para salmonete, sardina, pargo, múgil, merluza, langostino, gamba, caballa, etc.) y la canaria (para la captura de atún, melva, calamar, etc.).

La mayor parte de la flota se encuentra concentrada en Galicia y Andalucía y más de la mitad de los pescadores que faenan actualmente son de estas comunidades. Pero un mayor número de embarcaciones no significa necesariamente más pescadores ni mejores ingresos por captu-

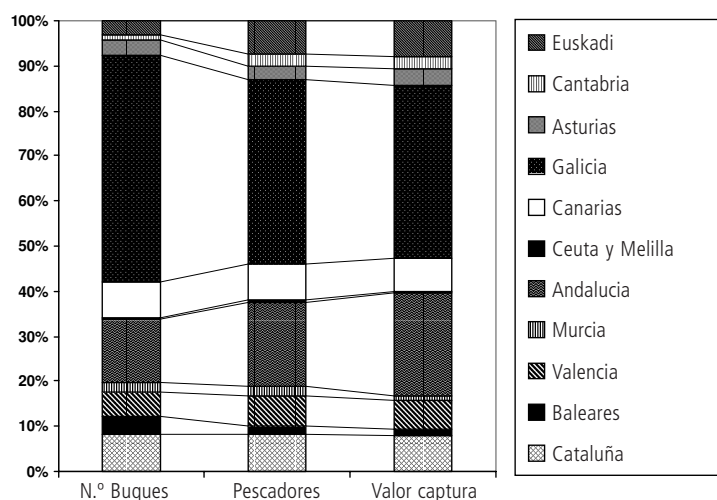
ra. De hecho, flotas como la vasca o la andaluza generan más empleo por buque y consiguen mayores beneficios por captura, mientras que en el caso gallego, a pesar de su impresionante flota, ni el número de pescadores ni el de ingresos van parejos al número de embarcaciones. En otras comunidades, como Asturias o Cataluña, el número de barcos, pescadores y valor de las capturas van casi en paralelo.

El valor de las capturas que pueden conseguir unas embarcaciones con respecto a otras en distintas comunidades es igualmente un indicativo de que más flota no es igual a más ingresos. Mientras que un barco vasco llega a facturar cerca de 263.000 euros al año, uno gallego se acerca a los 72.000 y un murciano a poco más de 37.000. También si se observa la productividad por pescador, es en aquellas flotas con mayor número de trabajadores donde ésta es más alta: mientras que un pescador andaluz o vasco genera de primera venta unos 27.000 euros anuales en pescado, un gallego alcanza unos 21.000 millones y un balear apenas supera los 6.000 euros.

Esto deja claro que pescar más no es necesariamente más beneficioso económicamente y que apostar por métodos de pesca que necesitan poca mano de obra tampoco asegura unos buenos ingresos.

No obstante, el impacto económico de la pesca rebasa el ámbito puramente marino, ya que genera una gran cantidad de industrias auxi-

Flotas por Comunidad Autónoma²³



liares (fabricación de aparejos, pinturas, astilleros...) y de transformación (conservas, salazones, ahumados, etc.) que dan empleo a más de 425.000 personas. Es decir, por cada puesto generado en la mar, se crean otros seis o siete en tierra.

El mercado de la pesca

En apenas tres décadas, España ha pasado de ser la tercera potencia pesquera mundial al puesto decimoquinto. La expansión de la industria pesquera durante los años cincuenta y sesenta buscaba sacar a España de su aislamiento a causa de la dictadura y conseguir proteína animal barata.

Pero en los años setenta, se produjo la explosión de las pesquerías en el mundo. Muchos países decidieron realizar la misma apuesta que hiciera España décadas antes y poner en marcha una gran flota. El número de pescadores pasó de trece millones en 1970 a treinta en 1995.²⁴ Al mismo tiempo, se declararon las Zonas Económicas Excluyentes (ZEE) que ampliaban las aguas bajo control de un país de 12 a 200 millas. La flota española se encontró entonces con una inmensa cantidad de barcos pero sin caladeros, ya que los nacionales no podían absorber a los grandes buques de altura y aguas lejanas. Finalmente, tras la entrada de España en la UE, las limitaciones impuestas terminaron por pronunciar más el declive de esta industria y, en la última década, la flota se ha visto reducida un 12% y su capacidad pesquera un 21%. Década tras década la enorme flota ha ido disminuyendo de diferentes formas:

- Desmantelamiento: es el final que han tenido gran parte de los barcos que faenaban en caladeros sobreexplotados y que no han encontrado acceso a nuevos. Por ejemplo, la flota congeladora, especialmente la bacaladera y de Gran Sole, se ha visto disminuida en un 60% en los últimos 12 años.
- Migración y reabanderamiento: muchos buques han cambiado su pabellón por el de otros países que tenían menos flota y caladeros aún disponibles. Una muestra de ello es el tremendo incremento de los buques con bandera del Reino Unido entre 1985 y 1997 (de unos 300 de +100 TRB a 450), que recogieron a muchos excedentes de España y Holanda.
- Creación de compañías mixtas: salida que han podido conseguir, sobre todo, las grandes compañías al generar empresas con gran

parte de capital español con otras de países con menos capacidad económica pero en importantes caladeros. De esta forma se consigue el acceso a estos recursos. Sólo entre 1990 y 1995²⁵ se crearon más de setenta de estas sociedades, al tiempo que se reducía la capacidad pesquera española en unas 120.000 toneladas de registro bruto (TRB).

- Pesca pirata: ésta ha sido la salida buscada por algunos empresarios, reabanderando sus buques en países de los llamados de banderas de conveniencia (Panamá, Honduras, Chipre, etc.) donde los controles son menos estrictos o no son firmantes de los convenios internacionales para la conservación del medio marino y las pesquerías. O incluso utilizando nombres y banderas falsas.

Pero la dependencia de la pesca no es exclusiva de la herencia de la época de la dictadura ya que, tradicionalmente, la población española miraba al mar como una fuente de recursos y las flotas pesqueras españolas ya faenaban en bancos lejanos en siglos anteriores.

Esta tradición pesquera es la que ha llevado al consumidor español a ser el segundo del mundo que mayor cantidad de pescado consume (si se excluye a los de «islas Estado», como Kiribati o islas Maldivas,²⁶ cuya dependencia del pescado para conseguir proteína animal llega a superar el 70%, mientras que el consumo de pescado aporta por término medio el 12% de la proteína animal ingerida). Actualmente se cifra este consumo en unos 30-33 kilos por persona y año,²⁷ aunque, en ocasiones, ha estado por encima de los 40 kilos, incluso rondando los 50 Kg.

Con unas capturas que se acercan a los 1,1-1,4 millones de toneladas, el sector pesquero genera el 2% del Producto Interior Bruto (PIB) de España, con más de 9.000 millones de euros al año. El valor de las capturas en primera venta superior a los 1.800 millones de euros.²⁸

Casi el 50% de los desembarcos es pescado fresco y un 35% pescado congelado, el restante 15% se reparte entre moluscos y crustáceos, tanto en fresco como en congelado. Tan sólo una cantidad relativamente pequeña, unas 50.000 toneladas al año frente a 1-1,3 millones de toneladas dedicadas al consumo humano, se destinan a su conversión en harinas y aceites de pescado.

Pero las capturas de nuestras flotas no son suficientes para paliar el voraz apetito pesquero de los ciudadanos españoles. Consumimos anualmente una media de 1,9 millones de toneladas de pescado, por lo que existe un déficit de medio millón de toneladas que tiene que abastecerse con importaciones de otros países. Su coste ronda los 3.750 mi-

llones de euros, mientras que el valor de las exportaciones españolas es cercano a los 1.800 millones de euros.²⁹ Nuestros abastecedores son principalmente terceros países como Argentina, Ecuador, Marruecos o Namibia, que nos suministran el 60% de nuestras compras (destacando especialmente crustáceos y moluscos), mientras que las exportaciones tienen como destino mayoritario países de la UE como Francia, Italia, Portugal o Japón (por igual peces que crustáceos/moluscos). Apenas hay comercio exterior de preparados (salvo en algunas conservas) ni de aceites y harinas, aunque se está incrementando su importación debido a la acuicultura.

Esta predilección por el pescado se nota a la hora de analizar la cesta de la compra de un ciudadano medio. Con un gasto anual de 1.450 euros en alimentación, 185 los invertimos en consumir pescado, es decir casi un 13% del total.³⁰

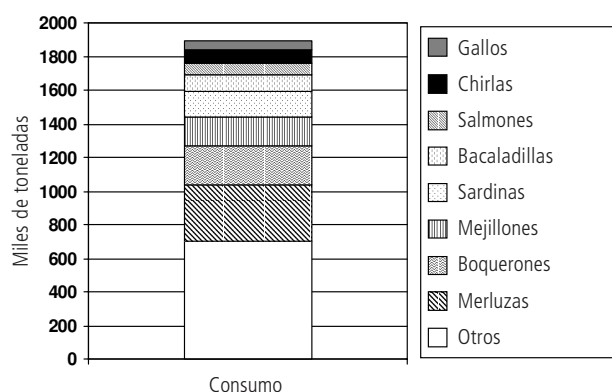
En las últimas décadas, la elección del pescado congelado ha aumentado en todo el mundo. España no es una excepción aunque, en los últimos años, se ha producido un descenso en el consumo de congelado a favor del pescado fresco. En cuanto a las conservas, actualmente dedicamos unas 240.000 toneladas de pescado a esta industria, destacando por su importancia la de túnidos.

Evolución del consumo mundial y situación actual en España:³¹

Tipo	Mundial 1950	Mundial 1960	Mundial 1980	Mundial 1990	España 2000
Fresco	45%	41%	22%	20%	50%
Congelado	5%	9%	24%	22%	13%
Seco o ahumado	26%	19%	14%	14%	3%
Conservas	10%	9%	13%	14%	10%
Otros	14%	22%	27%	30%	23%

En cuanto a especies, seguimos siendo un país que combina pescado azul y pescado blanco, aunque la reina de las mesas sigue siendo la merluza en todas sus variedades: merluza, pescadilla, o incluso ilegales, cariocas, pijotas, lluçets... Hay que aclarar que, bajo el nombre de «merluza», actualmente consumimos un gran variedad de merlúcidos que nada tienen que ver con la de nuestras costas, la merluza europea (*Merluccius merluccius*). Como «merluza» podemos comprar merluza chilena (*Merluccius gayi*), del Pacífico (*Merluccius productus*), austral (*Merluccius australis*), plateada o de Boston (*Merluccius bilinearis*), de

Senegal (*Merluccius senegalensis*), de Suráfrica (*Merluccius paradoxus*), del Cabo (*Merluccius capensis*), de Argentina (*Merluccius hubbsi*), u otras no propiamente merluzas pero así denominadas, como la merluza negra (*Dissostichus eleginoides*), la merluza roja (*Urophycis chuss*) o la merluza blanca (*Urophycis tenuis*).



El gran volumen de pescado fresco que se consume en España se debe a la costumbre de consumo doméstico de este tipo de alimentos ya que el 85% del pescado que consume un ciudadano lo hace en su domicilio, mientras que el 15% lo realiza en bares, restaurantes, hospitales, colegios, etc.

Madrid, principal puerto de mar de Europa

En muchas ocasiones, cuando se habla de pesca, se suele pensar que éste es sólo un problema de las comunidades pesqueras y que afecta exclusivamente a las provincias que tienen costa y, por tanto, flota extractora. Pero si se analizan las pautas de consumo, nos damos cuenta que la pesca es un asunto de todos y que comunidades sin mar son puntos clave del comercio pesquero y, por tanto, motores y dinamizadores de esta actividad.

Aunque los mayores consumidores de pescado en España son los ciudadanos de las comunidades costeras del Cantábrico y Atlántico, seguidos por los de Castilla y León, es en Madrid donde se concentra

el mayor volumen de productos pesqueros. El Mercado Central de Abastecimiento de Madrid (Mercamadrid) se ha convertido en el primer punto de venta de pescado de Europa y el segundo del mundo, con un volumen anual de más de 160.000 toneladas.

Por los 15 Mercas españoles que comercializan productos pesqueros pasan unas 500.000 toneladas de pescado, por las que facturan anualmente más de 2.100 millones de euros. Tras Mercamadrid, que copa casi el 33%, se encuentran Mercabarna, con un 19% y Mercavalencia, con un 14%. En cuanto a tipos de productos, la mayoría sigue siendo el pescado fresco, casi un 60%, los congelados, con un 22% y el marisco con un 19%.

¿Es la acuicultura una solución?

Siempre que se produce alguna crisis en el sector pesquero, casi de forma automática se presenta a la acuicultura como la gran solución y alternativa. En multitud de ocasiones se habla del sector extractivo como un vestigio primitivo tendente a su desaparición, como ocurrió con los cazadores/recolectores, y se presenta a la acuicultura como la «ganadería de peces» y, por tanto, lo moderno y evolucionado.

Esta visión simplista de la pesca ignora hechos fundamentales. Comparar ganadería y acuicultura es irreal ya que la primera se dedica a producir, principalmente herbívoros, mientras que la segunda se centra en carnívoros. Aunque esto parezca insignificante no lo es. Es una de las bases del paso de energía a través de la cadena trófica. A mayor altura dentro de esta cadena, mayor gasto energético para producir un kilo de carne o pescado.

Conseguir el alimento necesario para poder comercializar carnívoros terrestres con beneficios comerciales es algo totalmente irrealizable en la actualidad. Se necesitarían enormes extensiones donde tener bosques o cultivar pienso, para alimentar a millones de herbívoros de cría o de caza (ciervos, toros, conejos, etc.) que, a su vez, sirvieran de alimento a estos carnívoros. Demasiado gasto energético para producir un kilo de león o de lince.

Las lubinas o doradas de la acuicultura son los tigres o zorros de los mares. Si tuviéramos que producir especies «comparables» a ovejas o vacas, tendríamos que hacerlo con especies herbívoras, como el boquerón o la sardina. Pero los productores de acuicultura saben que lo «rentable» económicamente es la producción de carnívoros, salvo excepciones como el mejillón, mientras que los ganaderos saben lo im-

posible y ruinoso que sería producir tigres, leones, lobos o cualquier otro gran predador para consumo humano.

Si en tierra es tan obvia la imposibilidad de este tipo de cría, ¿por qué no ocurre lo mismo con especies marinas? Sí ocurre, lo que pasa es que el impacto al realizarse en el mar es menos evidente a nuestros ojos, que están acostumbrados a mirar a la superficie del agua. La «rentabilidad» de la acuicultura de predadores se debe a que se sigue considerando a los bancos marinos de herbívoros como extensas manadas de ciervos que pastan en el mar sin ningún coste energético. Una vez capturados estos herbívoros, que a su vez han consumido su alimento en los «pastos» marinos, se reducen a harina que es dada como alimento a los animales de acuicultura.

Para conseguir un kilo de pescado de piscifactoría se necesitan, como término medio, de 1,1 a 3 kilos de harina de pescado, y para conseguir un kilo de harina de pescado, se necesitan 2-5 kilos de pescado fresco.³² Es decir, para conseguir un kilo de peces de acuicultura, necesitamos pescar y reducir a harinas, como media, entre cuatro y diez kilos de pescado. Y no debemos olvidar que la harina utilizada es extraída de un eslabón intermedio de la cadena trófica que, a su vez, ha necesitado toneladas de algas para alimentarse, por lo que si tenemos en cuenta el valor de conversión desde el primer al último peldaño de la cadena nos encontramos con el mismo paradigma que en el caso de los animales terrestres.

Es decir, a) la acuicultura no acabaría con la pesca, ya que la necesita para conseguir el alimento que luego utilizará en sus tanques e instalaciones; actualmente casi un 25% de la pesca mundial³³ se dedica a la industria de reducción para conseguir harinas y aceites de pescado; b) al centrarse en especies carnívoras y de alto valor comercial necesita mayor gasto energético y reduce el volumen de pescado disponible; c) las antaño abundantes «manadas» de peces, tanto herbívoras como carnívoras, son cada día más escasas y los verdaderos costes de esta producción irán quedando cada vez más al descubierto.

Pero la acuicultura no sólo no es una alternativa a la pesca desde un punto de vista ecológico y energético, sino tampoco desde un punto de vista social: un barco pesquero medio que capture unas cien toneladas al año necesita del trabajo de una docena de pescadores, más los puestos indirectos creados en tierra, mientras que una piscifactoría, en el mejor de los casos, para conseguir la misma producción necesitaría tres o cuatro personas.³⁴ Evidentemente, la acuicultura nunca podría absorber al elevado número de desempleados que quedaría en caso de desaparecer la pesca extractiva.

La acuicultura en España produce actualmente cerca de 315.000 toneladas de productos pesqueros, ocupa a unas 4.000 personas y genera unos ingresos de 54 millones de euros.³⁵ Mientras, la pesca extractiva aporta cada año 1,4 millones de toneladas, mantiene 70.000 puestos de trabajos de pescadores y más de 400.000 en empresas auxiliares y sus capturas alcanzan un valor cercano a los 2.000 millones de euros.

Tabla comparativa de producción y puestos de trabajo por modalidad

Modalidad	Empleos directos por 100 toneladas	Ingresos por 100 t (euros)	Ingresos por trabajador (euros)
Acuicultura	1,3	17.142	13.186
Pesca	5	142.857	28.571

En ninguna de estas valoraciones se incluyen otros costes que normalmente no suelen ser integrados en el «debe» de los sistemas extractivos y productivos pero que deberían tenerse en cuenta a la hora de examinar ambas actividades. Entre ellos se incluirían el gasto de combustible para la captura de peces (tanto para venta directa como para su reducción a harina), el consumo energético de los procesos industriales para la producción de harinas, el gasto energético para toda la cadena del frío necesario para conservar el pescado hasta su llegada a puerto, congelación (en algunos casos) y su posterior comercialización, etc., y, como no, los costes ambientales: degradación de ecosistemas marinos, contaminación de aguas, sobreexplotación, etc.

Una vez ha quedado claro que la acuicultura no puede considerarse una alternativa sino un complemento a la pesca, habría que señalar que no todo en la acuicultura es negativo sino que tiene aspectos interesantes que aportar a la producción de alimentos pesqueros.

Al igual que todos los métodos de pesca y captura de especies determinadas no tienen el mismo impacto ambiental ni económico, lo mismo ocurre con los sistemas de producción de acuicultura. La principal industria de acuicultura de España es la del mejillón. Ésta no depende del aporte de insumos externos ya que se cultiva en bateas en el mar y el mejillón, como animal filtrador, se alimenta de las partículas en suspensión que encuentra en el medio marino. Por lo tanto, no hay que pescar su alimento ni reducirlo a harinas, ya que lo obtiene directamente del medio en el que se encuentra.

Pero la utilización de harinas no tiene por qué ser una actividad negativa si para ello se reutilizan los restos que siempre se originan de las capturas pesqueras (cabezas, colas, espinas, entrañas, individuos no comercializables, etc.). Para ello, la acuicultura debería integrarse como una parte de un ciclo cerrado de la actividad pesquera y no ser una actividad aparte que busque su materia prima abriendo otro ciclo.

Acabar con el derroche

Si se habla de pesca sostenible, uno de los parámetros fundamentales debe ser la erradicación del derroche y al hablar de éste tenemos necesariamente que fijarnos en los descartes.

Gran parte de la flota pesquera española faena en aguas del Atlántico noreste, una zona considerada por Naciones Unidas como la segunda región del mundo, tras el Pacífico noroeste, donde mayor volumen de descartes se produce. De forma conservadora, se estima este derroche en más de 3,7 millones de toneladas al año,³⁶ es decir, casi el doble del consumo total de productos pesqueros en España.

Este despilfarro se debe al uso de artes no selectivas que capturan especies no objetivo o de talla inferior a la permitida que, por tanto, suelen ser tiradas por la borda, pero también a las políticas europeas de pesca que han beneficiado esta actitud.

Muchos de los cupos pesqueros o TAC (*Total Allowable Catch*) establecidos por la UE y otras flotas europeas se basan en una especie, cuando muchos de los bancos pesqueros son multiespecíficos, especialmente en el caso de demersales, donde los descartes pueden ser de más del 50%. Por tanto, inevitablemente, la captura de un determinado pez provocará la de otras especies que, al no encontrarse dentro de los cupos pesqueros autorizados, no podrán ser desembarcadas y se tirarán por la borda.

Aunque la buena práctica pesquera aconseja devolver al mar las especies capturadas no deseadas, esto sólo es útil en el caso de que sigan vivas, pero en la mayoría de los descartes los especímenes suelen ser devueltos muertos o en precarias condiciones.

Noruega ha aprobado recientemente una legislación que prohíbe los descartes, por lo que los barcos pesqueros deben llevar a puerto todo cuanto capturan. Con esta medida las autoridades noruegas pretenden incentivar la selectividad y eliminar el derroche que supone tirar al mar toneladas de peces muertos.

Esta iniciativa va en el buen camino pero debe acompañarse de otras medidas, como la investigación en el desarrollo de artes cada vez más

selectivas, gestionar la pesca desde el punto de vista de ecosistema, teniendo en cuenta la multiespecificidad, crear incentivos económicos para los pescadores que sigan este camino o acondicionar el mercado para facilitar estos desembarques.

Quedarían algunos problemas que solucionar, como el desembarco de especies protegidas o de talla inferior a la permitida que, inevitablemente, aunque en menor proporción según se perfeccionen las artes selectivas, se producirán. Para ello hay vías que pueden pasar desde la producción transitoria de harinas para la acuicultura a la recolección científica.

Eliminación de los subsidios para la destrucción

Hablar de reducción de flota cuando se están subvencionando barcos con mayor poder extractivo, más potencia y menor selectividad en los sistemas de pesca es totalmente incongruente. Al igual que en el caso de la acuicultura, muchas actividades destructivas con el medio ambiente pueden realizarse rentablemente sólo gracias a que los costes son escondidos, socializados o subvencionados por los gobiernos.

Si se quiere apostar por una pesca responsable, según argumenta el comisario Fischler para presentar su plan de reducción de flota europea, es evidente que primero hay que empezar por hacer desaparecer los subsidios pesqueros que apoyan la insostenibilidad y comenzar la reducción y desmantelamiento de flota por la que es más agresiva con los ecosistemas y recursos pesqueros, que ofrece menos beneficios sociales y que afecta a las pesquerías artesanales.

Por tanto, es incongruente que la UE destine miles de millones de euros a financiar «superarrastreros», promover acuerdos con terceros países donde situar estos descomunales barcos y facilitar la introducción de sus capturas en el mercado europeo. Poner en la mar buques de 124 metros de eslora, que arrastran redes cuya boca es de más de 30.000 m², no parece una apuesta por la sostenibilidad.

Tampoco parece muy coherente que las ayudas a la «modernización» de la flota europea se hayan destinado a construir redes de deriva o arrastreros pelágicos, en lugar de apostar por métodos mucho más selectivos de pesca. O que el dinero se invierta en subvencionar el combustible de las embarcaciones con mayor gasto energético y se permita, mirando hacia otro lado, que muchos buques pesqueros tengan motores con un caballaje muy superior al declarado.

Las subvenciones son una herramienta poderosísima para dar el necesario giro hacia la pesca sostenible pero, para ello, deben realizarse

en aquellos sectores, estudios y métodos de pesca que realmente vayan en esa dirección. Sustraer estos fondos para financiar destrucción no sólo reduce la inversión en el buen camino sino que elimina por un lado los avances que se hacen por otro.

Control democrático del mercado

Cuando compramos en la pescadería un kilo de boquerones por cuatro o cinco euros, pocos nos imaginamos que el pescador sólo ha recibido cerca de un euro y que el resto de los beneficios han quedado misteriosamente por el camino. La gran presencia de intermediarios provoca que en muchas ocasiones el precio del mercado en lonja no aumente en años pero, sin embargo, no cese de aumentar en la bolsa de la compra.

Los pescadores, una vez el pescado es desembarcado, pierden el control sobre éste y los grandes oligopolios establecen las vías de comercialización y los precios, aunque estos no reflejen en absoluto el coste real.

Dada la cada vez mayor preocupación de los consumidores por conseguir alimentos sanos y de calidad, existen factores relacionados con el comercio de productos pesqueros en los que se debería tener especial cuidado. Una reciente encuesta de la Confederación Española de Organizaciones de Amas de Casa, Consumidores y Usuarios (CEACCU)³⁷ ponía en evidencia que muchos de los factores que más importaban a los consumidores eran relativos al almacenaje, la higiene, la manipulación y el perfecto funcionamiento de la cadena del frío, aspectos en los que detectaban numerosos fallos. Aparte de la falta de atractivo que para el consumidor provocan estas deficiencias, no hay que olvidar las importantes pérdidas y el desperdicio de recursos que suponen.

También es parte de las demandas de los consumidores tener más información sobre el producto que está comprando. A pesar de la nueva legislación sobre identificación de los productos pesqueros, obtener información sobre el origen, calidad, sistema de producción, etc., de los peces, crustáceos y moluscos que llegan al mercado sigue siendo una tarea muy compleja. Además, no existe una buena catalogación de tamaños y calidades. Tampoco hay que olvidar que, en sólo seis años, la predilección de los consumidores por productos con etiquetas «ecológicas», de «desarrollo sostenible», «libre de manipulación genética» o cualquier otra que indique un beneficio social y medioambiental se ha incrementado más de un 4.000%. Según la Fundación Eroski, el

73% de los españoles ha consumido alguna vez productos ecológicos.³⁸ Por ejemplo, durante la crisis de las «vacas locas», el consumo de cerdo ecológico se incrementó un 500%.³⁹

Esta identificación de los productos pesqueros también será de gran utilidad para evitar que el mercado nacional pueda verse alterado por el *dumping* de pescado barato y de peor calidad procedente de terceros países.

A la hora de hacer la compra, deben desaparecer de la pescadería indicativos que provoquen confusión y, en su lugar, ofrecerse información sencilla y veraz. Al igual que en el caso de la merluza (bajo este nombre se comercializan diferentes especies) lo mismo ocurre para muchas especies. Bajo la denominación de bacalao se suelen encontrar otras especies de gádidos que no son el bacalao atlántico o común (*Gadus morhua*), sino cualquiera de las sesenta especies diferentes que son consideradas «bacalaos». Esto se suele descubrir ya tarde, cuando lo tenemos en la boca y nuestro paladar nos indica que el sabor no es el esperado. Ocurre con el mero, que en lugar del que encontramos en nuestras costas (*Ephinephelus guaza*) se trata de variedades tropicales u otras especies de nuestras costas como la cherna (*Polyprion americanus*), incluso nos pueden vender en su lugar peces de agua dulce, como la perca del Nilo (*Lates niloticus*); el emperador, nombre con el que se comercializa el pez espada (*Xiphias gladius*) pero que en ocasiones sirve para incluir a algunos tiburones, como el pez zorro (*Alopias vulpinus*) o el marrajo (*Isurus oxyrinchus*), y también provoca confusiones con el verdadero pez emperador (*Luvarus imperiales*), que por su escasez nunca ha formado parte habitual de nuestra dieta; el langostino, denominación bajo la que encontramos tanto la especie de nuestras costas (*Penaeus kerathurus*) como otras tropicales (langostino tigre o *Penaeus monodon*), japonés (*Penaeus japonicus*), de la India (*Penaeus indicus*), amarillo (*Metapenaeus brevicornis*), rosado (*Penaeus duorarum*), de siete barbas (*Xiphopenaeus kroyeri*), etc.), de lo que en otros países llaman camarón, (diferente a nuestro camarón o quisquilla, *Palaemon Serratus*); o el chanquete, nombre que ha sido utilizado como cajón de sastre para incluir a multitud de peces pequeños, incluidos los famosos inmaduros o «pezqueñines» ilegales, pero que nada tienen que ver con el verdadero chanquete (*Aphia minuta*) casi extinto que, dada su escasez, su comercialización se encuentra muy restringida y es casi imposible encontrarlo. Para añadir aún más confusión, en los últimos años se puede encontrar en restaurantes y mercados un pez de pequeñas dimensiones llamado chanquete chino o shira-uo (*Salangidae sp.*).

Pero mayor aún es la confusión en los platos y productos elaborados con recursos pesqueros como los palitos de cangrejo, los palitos de

mar, *sticks*, muslos marinos, delicias de mar, tronquitos, pinzas de mar, surimi, gulas, etc., que ni proceden del cangrejo ni son marisco: se trata de pescado prensado (en origen eran músculos de peces blancos) al que se añaden extractos, saborizantes y, a veces, carnes y clara de huevo. Una de las especies más habitualmente utilizadas es el abadejo de Alaska (*Theragra chalcogramma*), aunque también se usa merluza, jurel, caballa, bagre amazónico e, incluso, restos de crustáceos.

Las administraciones deben velar por los derechos del consumidor, no sólo para que la compra de productos pesqueros cuente con la información correcta sino para que su consumo sea el óptimo desde el punto de vista nutricional: composición en grasas, proteínas, vitaminas, minerales..., contenido de contaminantes y antibióticos, formas más óptimas de preparación, reutilización en caldos y salsas de los minerales que se pierden durante la cocción, etc.

Los pescadores, los intermediarios y los consumidores no pueden ser piezas aisladas del comercio de productos pesqueros. Se debe conseguir una mayor participación en todas las fases de este proceso, desde su captura hasta el plato; de lo contrario, y especialmente en los eslabones intermedios, se generará una nebulosa infranqueable que seguirá apartando a consumidores de pescadores y viceversa, y creará desconfianza.

Mejoras laborales en la flota

Las mejoras en la flota y en las artes de pesca, además de orientadas a la selectividad y menor impacto ambiental, deben centrarse en mejorar la calidad de vida de los trabajadores de la mar.

Mejorar la eficiencia en una pesquería no debería suponer incrementar el esfuerzo sino utilizar ese avance en reducir las horas de trabajo. Para ello, también hay que revisar la actual forma en que un pescador consigue el salario. El sistema de pago «a la parte» es una práctica que ha quedado únicamente en esta actividad. Y la forma en que se realiza varía considerablemente de unas cofradías a otras.

El pescador, como mínimo, debería tener un salario base y luego negociar en su cofradía (o con su sindicato, según sea el caso) si el resto del pago continúa siendo a la parte y cómo debe ser interpretada ésta. Mientras que los costes de combustible, hielo, aparejos y demás artículos e infraestructuras necesarias para la actividad pesquera deberían depender directamente del armador, al igual que ocurre en cualquier otra empresa.

Por parte de la administración tendría que realizar mayor inversión en la investigación y búsqueda de sistemas pesqueros que reduzcan los niveles de accidentes laborales (diseño de los anzuelos, redes, maquinaria, etc.) y optimizar la asistencia médica en la mar.

Por otra parte, y dada la gran diversidad de formas salariales y laborales que se dan en el sector pesquero, la administración también debería asegurar los derechos básicos de los trabajadores y unas normas mínimas que evitaran cualquier abuso.

Tampoco hay que olvidar que, al igual que existe un *dumping* de productos pesqueros gracias a la consecución de mano de obra barata, también existe un *dumping* de barcos de pesca. Muchas embarcaciones que compiten por la pesca con los barcos de pabellón español enarbolan banderas de conveniencia. Aparte de las ventajas fiscales que les proporcionan una mejor posición a la hora de introducir sus productos en el mercado, son buques en los que con mayor frecuencia se producen accidentes laborales, violaciones de las legislaciones pesqueras e, incluso, abusos y malos tratos.

Todas las administraciones deberían luchar con fuerza contra estas actividades, no facilitando el abastecimiento, suministro e infraestructuras en los puertos españoles y estableciendo controles mucho más rigurosos sobre el origen de estas capturas, la legalidad del buque, etc. Defender los derechos de estos trabajadores y velar por el respeto de las legislaciones pesqueras dificulta los abusos, la piratería y la competencia desleal, por lo que beneficia también a los pescadores españoles.

La pesca dentro del medio ambiente

A pesar de que en las negociaciones y regulaciones pesqueras muchas veces se ignora el entorno, la pesca es una de las actividades humanas que tiene una relación más cercana con el medio natural. Ignorar este factor condena al fracaso cualquier intento de buena gestión. El impacto de las pesquerías sobre el medio ambiente es grande y, por tanto, reducirlo debe ser una prioridad de la pesca sostenible. Entre los daños que estas actividades causan se encuentran:

- Sobreexplotación de recursos determinados.
- Capturas accidentales de especies amenazadas.
- Alteración de la dinámica ecológica.
- Destrucción del medio físico, en especial de fondos marinos.

- Contaminación marina.
- Reducción de biomasa.
- Desaparición de peces adultos y disminución de las tallas.

La extracción de enormes cantidades de recursos marinos de su ecosistema tiene diversos efectos, desde la disminución de algunas poblaciones hasta niveles en los que la especie puede correr peligro, hasta la alteración de la dinámica de los ecosistemas acuáticos. Esta alteración puede provocar un desplazamiento de las especies en el ecosistema al producirse la ocupación de un nicho ecológico por parte de especies oportunistas, la aparición de «plagas» de determinados animales o plantas que pueden reproducirse de forma masiva al desaparecer sus predadores, la alteración de las pautas migracionales y alimentarias por falta de presas, etc.

La gestión basada en los llamados MSY (*Maximum Sustainable Yield* o Máximas Capturas Sostenibles) en la que se ha basado la investigación pesquera durante décadas ha demostrado ser incompleta. Estos trabajos evalúan de forma uniespecífica las posibilidades de extracción de un determinado recurso sin afectar a la tasa reproductiva necesaria para que esta especie pueda seguir siendo explotada en los siguientes años. Aunque es una herramienta de gran valor, debe incluir en su elaboración un enfoque de ecosistema que tenga en cuenta, no sólo los factores ambientales que pueden afectar al stock en cuestión, sino el papel de éste dentro del ecosistema y la necesidad de mantener una biomasa óptima que permita que siga jugando su papel dentro de la dinámica de los ecosistemas marinos.

Por otra parte, la investigación pesquera ha comprendido la dificultad de la gestión, incluso dentro de la uniespecificidad, ya que los impactos de la pesca, ya sean sobre animales adultos o inmaduros, tienen efectos distintos. Por ejemplo, la captura excesiva de animales reproductores de gran talla termina reduciendo el tamaño de la especie en las capturas y sus posibilidades de reproducción. Por otra parte, la captura de inmaduros reduce las posibilidades de capturas más copiosas en el futuro. El Instituto Español de Oceanografía calcula que un kilo de pescado inmaduro puede llegar a suponer hasta 300 Kg. de pescado adulto, si se le deja crecer. Y en muchos casos, la situación pesquera es una pinza sobre el recurso, en la que, por una parte algunas artes sobreexplotan a los reproductores, mientras otras se centran en los inmaduros.

Pero una de las bases del fracaso de la gestión pesquera se debe a la desconexión entre científicos, políticos y pescadores. Los científicos

exponen, según sus conocimientos, las posibilidades de extracción de recursos pesqueros y aconsejan cupos de captura (aunque no siempre se usan o se tienen todos los datos para ofrecer una visión completa), los políticos modifican estos consejos basándose en criterios que nada tienen que ver con la ciencia, sino en la popularidad de sus medidas, las rencillas y disputas con otros países con los que se comparte el *stock* bajo explotación o, incluso, por cambio de favores que nada tienen que ver con la pesca (más peces a cambio de acceso a mercados o de acuerdos en políticas de inmigración, o de defensa, etc.). Por último están los pescadores, que suelen utilizar su libre albedrío; en este amplio colectivo, como en todos, se puede encontrar desde los que intentan realizar una pesca racional, a los que buscan cualquier recoveco para escapar de las cuotas y legislaciones. El resultado suele ser que, a pesar de las limitaciones de las sugerencias científicas, la actividad de la pesca nada o poco tiene que ver con las valoraciones iniciales.

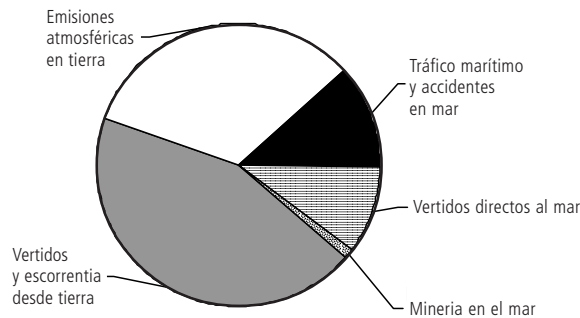
España ha sido pionera en muchas medidas conservacionistas y de buena gestión pesquera pero nunca ha realizado una apuesta firme y decidida por esta vía. La prohibición de faenar en aguas de menos de cincuenta metros de profundidad a los arrastreros, después adoptada por la UE,⁴⁰ para evitar los daños de sus redes en la productiva franja costera, la eliminación de las redes de deriva pelágicas, la creación de reservas marinas y arrecifes artificiales y otras medidas similares han demostrado que la pesca sostenible no es una alternativa sino la única solución.

Estas iniciativas deben ir unidas a otras como la creación de zonas y temporadas de veda, áreas de regeneración, espacios protegidos... y, sobre todo, una coordinación con el resto de las políticas sectoriales que afectan al ecosistema marino. El ciudadano que finalmente va a ser el eje de la política pesquera es el pescador y, por tanto, no se le puede excluir de los debates sobre política pesquera ni marginarlo en la gestión de los recursos. De lo contrario, nunca conseguirá cerrarse la brecha entre científicos, gestores y actores.

Actividades que provocan daños a las pesquerías

La pesca no es la única actividad que produce impactos sobre los ecosistemas marinos y, por tanto, sobre su propio futuro. Los mares son los receptores de la inmensa mayoría de los daños que se producen en el planeta. No sólo le afectan las actividades que se hacen concretamente sobre él sino que, a través de los ríos y de la atmósfera, terminan en él multitud de agresiones ambientales de procedencia muy diversa.⁴¹

Fuentes de contaminación marina



Un porcentaje altísimo de la contaminación de los mares procede de actividades en tierra. Por ello es imposible realizar una buena política de protección marina sin tener en cuenta las actividades desarrolladas en tierra.

Los principales contaminantes que afectan al medio marino son los plaguicidas, los compuestos químicos sintéticos, las aguas residuales, los nutrientes, los plásticos, los metales pesados, los radionucleidos, los hidrocarburos, etc. Proceden de actividades industriales, del tráfico rodado, aéreo y marítimo, del uso doméstico..., es decir, de los actos cotidianos en los que participamos todos los ciudadanos. Aparte de la contaminación, existen otros factores que afectan a la pesca:

- La destrucción costera, que afecta principalmente a los primeros metros de costa y a la zona más productiva marina y es provocada por edificaciones, puertos, instalaciones industriales, masificación turística...
- La introducción de especies alóctonas invasoras, como sargazos, algas tóxicas o animales tropicales que compiten y pueden hacer desaparecer a las especies autóctonas y de interés pesquero, y es producida por el transporte de mercancías, la acuicultura, la investigación...
- La destrucción de la capa de ozono, que permite la entrada mayor de rayos UV-B y puede reducir la productividad marina y la composición del fitoplancton, generada por CFC, HCFC, bromuro de metilo y otros compuestos químicos utilizados en sistemas industriales, agricultura, refrigeración, usos médicos...

- El cambio climático, que tiene el potencial de alterar las migraciones de peces, los afloramientos de nutrientes o las corrientes marinas, a causa de las emisiones de gases de efecto invernadero producidos por el transporte, la producción de energía, las calefacciones...
- La alteración de los cauces fluviales, con la construcción de embalses que impiden la llegada a la costa de sedimentos, nutrientes y agua dulce, reduciendo la productividad marina y la existencia de determinadas especies (la presa de Asuán en el río Nilo provocó una caída de un 80% en las pesquerías de sardinas del Mediterráneo⁴² oriental, lo que pone de manifiesto el potencial impacto de estas construcciones).

Si todas las actividades económicas y humanas afectan al medio ambiente marino y, por tanto, a la pesca, no es lógico que los problemas del mar tengan que recaer sólo sobre las comunidades costeras y mucho menos sólo sobre las comunidades pesqueras. El esfuerzo para solucionar la crisis pesquera necesita del apoyo y participación de todos y del compromiso institucional para eliminar las agresiones ambientales que reducen los recursos pesqueros y dañan la calidad de los mares.

Programme of Action on Population and Development», discurso en Georgetown University, 25 de abril de 2002.

64. Mary Evelyn Tucker, *Worldly Wonder: Religions Enter Their Ecological Phase* (Chicago: Open Court Press, próxima publicación).

65. Obaid, op. cit., nota 63.

66. Gould, citado en David Orr, «For the Love of Life», *Conservation Biology*, diciembre de 1992, p. 486.

67. *Ibidem*, pp. 486–87.

68. John Muir citado en Trebbe Johnson, «The Second Creation», *Sierra Magazine*, diciembre de 1998.

69. Thomas Berry, «Ethics and Ecology», informe enviado al Harvard Center on Environmental Values, 9 de abril de 1996; véase también Brian Swimme y Thomas Berry, *The Universe Story* (Nueva York: Harper Collins, 1992), y Berry, op. cit., nota 4.

Apéndice 1: Del Prestige a la pesca

1. ITOPE. Historical Data on Oil Spills. Statistics <http://www.itopf.com/stats.html>

2. United Nations Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution (GESAMP). State of the Marine Environment. (IMO/FAO/UNESCO/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP); 1990. Nairobi. *Reports and Studies*: No. 115, 111 p., and Technical Annexes RSRS: No. 114/1 and 114/2, 676 p; NASA. http://daac.gsfc.nasa.gov/CAMPAIGN_DOCS/OCDST/shuttle_oceanography_web/oss_122.html

3. OilWatch. *Boletín de la Red de resistencia a las actividades petroleras en los trópicos*, n.º 34. Diciembre de 2002.

4. Gerencia del Sector Naval. Tráfico Marítimo.

5. Asociación Navieros Españoles (ANAVE). B.I.A. N°392 - Julio 2001.

6. Buques Viejos y Peligrosos. Centro de Estudios del Medio Ambiente (CEMA). Fundación Hogar del Empleado (FUHEM). Febrero de 2003.

7. Informe Anual del MOU 2001 – Julio de 2002.

8. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la Seguridad en el Transporte de Petróleo por Mar. Bruselas, 21-3-2000. COM (2000) 142 final.

9. T. Lane (1996), *Crewing of the World's Merchant Ships* (SIRC), Cardiff.

10. El impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente del mar de los cambios en la estructura de la industria naviera. Informe para el debate de la 29ª reunión de la Comisión Paritaria Marítima. Organización Internacional del Trabajo (OIT). JCM29/2001/3.

11. Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo sobre la Contratación y la Formación de la Gente de la Mar. Bruselas 6 de abril de 2001. COM(2001) 188 final.

12. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, de 21 de marzo de 2000, sobre la seguridad marítima del transporte de petróleo.

13. The cost to users of substandard shipping. Directorate of Science, Technology and industry. Prepared for the OECD Maritime Transport Committee by SSY Consultancy and Research Ltd. January 2001.
14. The NGO Alternative Treaties - Fisheries Treaty, Earth Summit, 1992. From the Global Forum at Rio de Janeiro, June 1-15, 2001.
15. Comunicación de la Comisión sobre la reforma de la PCP (COM (2002) 181final. Bruselas, 28.5.2002).
16. *La pesca del bonito del norte*, Azti-Sio, 1987, Gobierno Vasco.
17. WWF Annual Report 1998. First meeting of the advisory body of experts on the Law of the Sea (abelos). Intergovernmental Oceanographic Comisión of UNESCO (Paris, 11-13 June 2001).
18. Plan Nacional de Investigación y Desarrollo, 1999.
19. La Pesca en España. Secretaría General de Pesca Marítima. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. España, 2002.
20. Acuerdos Pesqueros con Terceros Países. Comisión de Pesca de la CE 2002.
21. Declaración del Ministro de Pesca, Agricultura y Alimentación a la Unión Europea y los medios de comunicación el 14 de noviembre de 2002.
22. Departamento de Pesca de la FAO. Perfiles por Países. España, 1997.
23. Elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, y recopilación de datos de la Cofradías de Pescadores españolas.
24. FAO Press Release 98/31.
25. <http://www.europa-azul.com/datosspain.htm>
26. FAO. Comité de Pesca. Problema de la pesca y la acuicultura en los pequeños estados insulares en desarrollo. 23º período de sesiones. Roma, Italia, 15-19 de febrero de 1999.
27. Ministerio de Sanidad y Consumo 2000. Estudio del consumo alimentario en España 2000. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
28. Instituto Nacional de Estadística (INE) 2002.
29. El Sector Pesquero en España 1998. Secretaría General de Pesca Marítima. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
30. Ministerio de Sanidad y Consumo 2000. Estudio del consumo alimentario en España 2000. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
31. Elaboración propia a partir de fuentes de la FAO, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Comisión de Pesca de la UE y Editorial Santillana.
32. The Scottish Association for Marine Science and Napier University. Scottish Executive Central Research Unit (CRU). Review and Synthesis of the Environmental Impacts of Aquaculture; Salmon Farming. David Suzuki Foundation 2000.
33. FAO. Trends in Global Aquaculture Production. <http://www.fao.org/fi/trends/worldprod99e.asp>
34. Alberto José Urea Ramos. La Pesca y la Acuicultura en España. Euroconsulting Marino S.L. (ECOMAR).
35. Libro Blanco de la Acuicultura en España. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
36. FAO. Análisis por regiones. Atlántico Noroccidental.
37. Las Españolas ante la seguridad alimentaria. CEACCU.
38. Fundación Eroski. La actitud ante los productos ecológicos. Barómetro del Consumidor 2002.

39. Victor Gonzalez. Sociedad Española de Agricultura Ecológica (SEAE). La sostenibilidad y la seguridad alimentaria de la agricultura ecológica. Presentación de casos prácticos.

40. Reglamento CE núm. 1626/94.

41. Fuentes: The State of the Marine Environment, United Nations Environmental Program (UNEP). European Environmental Agency (EEA), US Environmental Protection Agency (US EPA)

42. Majed Barakat Atwi y Pedro Arrojo Agudo. Impacto ambiental de las grandes presas en cursos bajos, deltas y plataformas litorales: el caso de Aswán. Universidad de Zaragoza. España.