



Grupo Municipal Andalucista de Cádiz	
ENTRADA	
SALIDA	148
Fecha	12-8-92

Grupo Municipal Andalucista de Cádiz	
ENTRADA	
SALIDA	152
Fecha	12-8-92



ILMO. SR. ALCALDE:

José María García León, Portavoz del Grupo Municipal Andalucista, al amparo de lo establecido en el art. 67 del vigente Reglamento Orgánico de esta Corporación Municipal, y para la inclusión en el Orden del Día del próximo Pleno, presenta la siguiente PROPUESTA.

EXPOSICION DE MOTIVOS

En el transcurso de los últimos diez años la flota pesquera gaditana ha perdido alrededor de setenta y cinco barcos, lo que supone además una pérdida anexa de 1.200 puestos de trabajo, cifra ésta ya de por sí preocupante en una ciudad que contempla una de las tasas más altas de paro.

Actualmente solamente prestan sus servicios algo más de treinta embarcaciones, lo que supone una pérdida muy sensible del sector.

Por ello efectuamos la siguiente PROPUESTA:

Solicitar del Pleno del Ayuntamiento la aprobación de una solicitud de la Junta de Andalucía que arbitre las subvenciones necesarias a conceder por el Instituto de Fomento Andaluz. (si)

Ello ayudaría a aliviar la difícil situación del sector pesquero gaditano que opera exclusivamente en aguas extranjeras y de cuya actividad depende el sustento de muchas familias.

Es de justicia que solicito en Cádiz a 12 de Agosto 1.992.



GRUPO MUNICIPAL ANDALUCISTA
AYUNTAMIENTO DE CADIZ

Fdo.: José María García León

PORTAVOZ DEL GRUPO MUNICIPAL ANDALUCISTA

ILMO. SR. ALCALDE PRESIDENTE DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CADIZ.

EL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ

La crisis del sector pesquero hay que abordarla desde el tremendismo

En diez años la flota se ha reducido en proporciones exageradas

El costo económico y social que el sector pesquero tiene en nuestro entorno no se corresponde con la actitud de los gobernantes en cuanto a su protección. Los últimos acuerdos están actuando muy negativamente sobre la supervivencia de flotas tan importantes como son las de Cádiz y Barbate. La reducción progresiva de barcos está creando una b de incertidumbre que podrá que explotar en algún momento. Desde que España está en la CEE no levantamos cabeza, sin embargo, la política gubernamental sigue siendo triunfalista y autoaplaudida. Por otro lado, los armadores están nerviosos ante la incertidumbre y la falta de perspectivas.

No se denuncia adecuadamente la falta de protección que sufre nuestro sector pesquero. Desde que llamamos a las puertas de la CEE sólo hemos sufrido reverses y ambigüedades. Hemos entrado en un saco común o más bien en un cajón de sastre en el que no se tienen en cuenta nuestras particularidades y multiseculares condiciones y características. Por contra, vemos cómo se respetan las tradiciones pesqueras de determinados países miembros que han perdido su antigüedad en la CEE.

Lo que a Cádiz respecta, nunca se ha tenido en cuenta su especialización a la hora de negociar. Es más, la presencia reiterada de representantes de la asociación de armadores en los foros correspondientes no sólo no ha sido tenida en cuenta sino que, además, ha sido vista con malos ojos. La autosuficiencia, o lo que es peor, la ignorancia inducida, han hecho una mella considerable en todos y cada uno de los acuerdos que la CEE ha



llevado a cabo con terceros países. La representación española no se ha dejado asesorar en ningún momento y ha visto con desdén la preocupación manifestada por los técnicos enviados por las asociaciones.

Cádiz se queda sin caladeros

Esas esperpénticas reuniones a las que se veta por razones de multitud y representatividad a los representantes de los afectados, son las que producen un daño progresivamente irreparable a flotas como la de Cádiz. Cádiz está especializada en la pesca y comercialización de la merluza negra, siendo el único puerto que lo hace en exclusiva. Para ello dispone de la adecuada red para su realización. Es decir, desde aquí se gestionan las licencias, se tramitan las inspecciones, se procede a la venta y a la correspondiente comercialización. Esto es peligroso al ser prácticamente un monocultivo, pero a la vez tiene sus ventajas porque todo es más fácil a la hora de establecer los precios.

Esta actividad comercial lleva

adosada una repercusión social importante. Cada barco genera directamente 18 puestos de trabajo a bordo más siete en tierra, cifra importante cuando hablamos de 35 ó 40 barcos. Por ello, cuando se mira hacia atrás y se observa que tan sólo en 10 años (1982-1992) la reducción de unidades que operan en Cádiz ha sido de 80, la situación se vuelve algo más que preocupante. Las razones son obvias, la falta de áreas de pesca provoca un insostenible mantenimiento del número de barcos operativos. Es fácil reducir el costo social y económico que ello conlleva para Cádiz.

Mal acuerdo con Marruecos

El reciente acuerdo entre la CEE y Marruecos, ratificado por nuestro Gobierno con todas las bendiciones, no ha podido ser más desastroso para Cádiz. El incremento de los cánones de las licencias de pesca se eleva hasta un 70% en algunos de los casos, algo que sólo puede ser calificado como de demencial. Sin embargo, el tono de los representantes

pesqueros institucionales sigue siendo de victoria en un intento de camuflar las consecuencias del acuerdo por aquello de que no hay mejor defensa que un buen ataque. Alguien, avisado por supuesto, les ha vendido lo de los paros biológicos como norma general aplicable a todos y cada uno de los convenios. Así, por primera vez se contempla un obligado descanso para la pesca de la merluza negra sin que nadie vea una razón válida para ello.

Como datos documentales valgan que esta especie se captura a cierta distancia de la costa y con mallas superiores a 60 milímetros. Dos razones poderosas para olvidar una posible afectación a las reservas pesqueras.

Por el momento sólo queda Mauritania

El grueso de la flota de Cádiz se centra en Mauritania, país con el que se mantiene desde hace tiempo una buena línea de diálogo y con el que las negociaciones fueron fluidas desde el principio. A ello contribuyó la ex-

lente sintonía establecida entre la asociación de armadores y el Gobierno mauritano.

Los posteriores acuerdos realizados ya por la CEE no han sido muy mal acogidos en el fondo pero sí en la forma. Las actitudes de los representantes españoles hacían crear ciertas incertidumbres sobre el buen fin de las operaciones. Tales defectos siguen siendo corregidos por los armadores con contactos más o menos directos con Mauritania.

Barbate, otro frente de batalla

La situación del sector pesquero barbateño viene a dejar muy a las claras que la administración no está en condiciones de ejercer la política de protección que está haciendo falta. La flota de Barbate ha descendido alarmantemente en los últimos treinta años. De 170 unidades se ha pasado a tan sólo 50. El costo social que ello conlleva es considerable si se tiene en cuenta que en 1985 los barcos llevaban 33 tripulantes y en la actualidad sólo llevan 23.

El boquerón es una especie de alto valor comercial y por tanto necesita de un control especial que garantice su supervivencia. Por ello, la flota barbateña se impuso una rígida y efectiva política de capturas basada en un paro biológico voluntario.

Esta actitud, absolutamente lógica y sobre todo documentada por la experiencia que da el día a día durante muchos años, no obtiene el adecuado respaldo de la Administración. Los períodos de paro de la flota de Barbate no son secundados por otras flotas cercanas que mantienen su actividad durante los doce meses del año y sobre la que no existe ningún tipo de control.

Los pescadores barbateños no saben cómo llamar ya la atención de las autoridades pesqueras españolas. Tras los acuerdos con Marruecos que los dejaron sin muchas posibilidades de faena en la otra costa, su actividad se centró en el Golfo de Cádiz. Su actitud ha sido ejemplar durante todos estos años y así lo ratifica la Asociación de Armadores de Cádiz a la que pertenece también Barbate.

La flota de Barbate vende en Cádiz entre 1.400 y 1.500 millones de pesetas anuales. Cualquier problema que le afecte es por tanto un problema de todos, barbateños y gaditanos, porque estos millones generan, a su vez, un volumen de negocios en su camino hasta llegar al consumidor.

Por todo ello, es imprescindible y no admite demoras, una mayor atención de la Administración al sector pesquero. Cádiz no se puede permitir otra nueva crisis.

Sebastián García León