

# RECONVERSIÓN DEL SECTOR: FUTURO DE LAS COOPERATIVAS DE PESCA EN ALMERÍA

EMILIO NAVARRO FRANCO

*Secretario de la Federación de Trabajadores del Transporte y Telecomunicaciones de la UGT*

## INTRODUCCIÓN

«Los poderes públicos promoverán eficazmente las diversas formas de participación en la empresa y fomentarán, mediante una legislación adecuada, las Sociedades Cooperativas. Establecerán los medios que faciliten el acceso de los trabajadores a la propiedad de los medios de producción» (Constitución Española, Artículo 129.2).

Como resultado de este mandato Constitucional, nace la nueva Ley General de Cooperativas, de fecha 8 de abril del año 1987. El Estatuto de Autonomía Andaluza, en su artículo 13.20, determina las competencias en materia de cooperativas de la Comunidad, culminándose con la Ley de 22 de julio de 1985 y las correspondientes normativas que regulan las mismas.

Por tanto, hay una intención manifiesta de los poderes públicos para fomentar las empresas formadas por trabajadores y controladas por ellos mismos. No obstante, a veces nada tiene que ver lo legislado con la cruda realidad. Encontramos pues un doble lenguaje.

Siguen existiendo graves impedimentos para los trabajadores que pretenden formar este tipo de sociedades, sobre todo en cuanto a la concesión de créditos bancarios. La banca, si no se aporta patrimonio personal, no da crédito. Hace falta más apoyo económico por parte de las administraciones y sobre todo que el Estado o la Comunidad avalen los créditos.

Las cooperativas de trabajos asociado en la pesca del litoral almeriense, están surgiendo como respuesta a la necesidad de mantener el empleo y como resultado de la capacidad de los trabajadores de auto-organizarse.

Pese a las dificultades existentes, entendemos que una de las vías de salida al sector, es el acceso de los trabajadores de la Mar a su herramienta básica de trabajo: la embarcación. Por ello, seguiremos insistiendo frente a las administraciones, en la necesidad de cambiar aspectos fundamentales de la Ley, que apoyen de verdad la formación de cooperativas.

## FORMACIÓN

La formación es indispensable para la actividad cooperativista. Los trabajadores de la mar no asimilan fácilmente su pase de asalariado a copropietario. Asumen de forma lenta y a ve-

ces no llegan a asumir la plena conciencia del cambio de «status», en cuanto a sus nuevas responsabilidades que sólo se adquieren con planes de formación que tendrían que ser fomentados por las administraciones del Estado y la Autonomía.

Es cierto que actualmente existen planes de formación para el sector pesquero, pero adolecen de la parte específica en materia de Gestión de Empresas.

Seguimos insistiendo en la necesidad de la formación ocupacional específica, para aquellos trabajadores que debido a los planes de reducción de la flota, queden en situación temporal de desempleo y se encuentran en un mercado laboral que no es el suyo. Tenemos la obligación, tanto desde los sindicatos, patronal y administración, de que el impacto de la reducción de la flota, afecte mínimamente, tanto a la producción como al empleo.

En la actualidad, hay una casi total dicotomía entre las diversas administraciones, en materia de formación. Se establecen planes de formación por arriba que cuando llegan a los pescadores, apenas son operativos por la escasa disponibilidad de los hombres de la mar en materia de tiempo y economía. Es pues urgente el estudio serio y práctico de los recursos que se tienen, que dicho en honor de la verdad, no son pocos.

Una vez que el pescador, gracias a la formación adquirida, sea consciente que a través de su trabajo personal puede, en compañía de miembros de su clase y entorno, dedicarse a la explotación de los recursos pesqueros, habremos dado un paso importante.

Como valor añadido, tenemos que valorar algo que actualmente no se valora lo suficiente: la conservación del medio y su explotación racional.

La formación de los trabajadores, encaminada a la productividad en común, no ha sido todavía institucionalizada, pese a las buenas intenciones de las diversas administraciones por promulgar y establecer normas, que difícilmente se llevan a la práctica, lo que hace, que cuando surge la posibilidad de formar una sociedad cooperativa, los trabajadores estén totalmente inermes ante un tema que sólo conocen de oídas, o por la experiencia de algún grupo que se embarcó a la aventura y con suerte salió bien, a base de tesón, pero con poca formación.

Nuestra Organización, está presente en la Mesa Regional de Pesca, colaborando en el llamado (internamente), «Libro Blanco de la Pesca en Andalucía», e insiste continuamente en la necesidad de preparar a los trabajadores para este nuevo reto, que supone la explotación pesquera, en condiciones de sociedades cooperativas.

## **COMPOSICIÓN DE LA FLOTA ALMERIENSE**

Si existe un sector industrial propicio para la creación y formación de sociedades cooperativas, es el de la pesca. Fundamentalmente en la provincia de Almería, donde la característica más común de la flota de porte bajo, son las pocas embarcaciones del litoral que alcancen las 100 TRB y los 15 tripulantes.

Para la mejor comprensión de las características de la flota, a nivel provincial, y puerto por puerto, incluyo los datos proporcionados por el Instituto de Desarrollo Regional de la Fundación Universitaria, sobre el censo vivo del año 1995, elaborado para la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía a través de la Dirección Regional de Pesca.

Como se ve, hay un alto porcentaje de pequeñas industrias que son idóneas para constituir sociedades cooperativas (por el número de sus tripulantes), con una media entre 5 y 7 trabajadores.

Puerto de Garrucha						
Modalidad	Embarcaciones	%	Tripulantes	%	TRB	Potencia
Arrastre	20	27%	177	55%	1.060	5.936
Cerco	1	1%	4	1%	9	50
Palangre F.	14	19%	42	13%	60	520
Palangre S.	1	1%	6	1%	17	145
Rastro	30	41%	79	24%	90	961
Artisanal	8	11%	17	5%	26	248
Total	74	100%	325	100%	1.268	7.860

Media de trabajadores por embarcación: 4,39.

Sociedades cooperativas constituidas: 1.

Son escasas las posibilidades de constituir sociedades cooperativas en el Puerto de Garrucha, dado la tradición marinera de esta localidad. Es frecuente que los hijos y familiares trabajen en la industria familiar, siendo mas común el establecimiento de Comunidades de Bienes y Sociedades Limitadas que Cooperativas.

Tenemos, como en otros puertos, una total falta de información a los trabajadores de las posibilidades que tienen de empleo en las Sociedades Cooperativas.

Puerto de Carboneras						
Modalidad	Embarcaciones	%	Tripulantes	%	TRB	Potencia
Arrastre	6	9%	47	11%	279	1.535
Cerco	11	17%	149	33%	371	2.521
Palangre F.	17	26%	84	19%	250	1.974
Palangre S.	9	14%	94	21%	439	2.207
Rastro	9	14%	22	5%	254	254
Artisanal	14	21%	53	12%	150	1.018
Total	66	100%	449	100%	1.508	9.409

Media de trabajadores por embarcación: 6,8

Sociedades cooperativas constituidas: 1 no extractiva y 2 en período de constitución extractivas.

La posibilidad de crear sociedades cooperativas en el Puerto de Carboneras es alta, dado la especial conformación de su flota, mayoritaria de Palangre, que faena de forma prioritaria en caladeros nacionales, pasando largas temporadas fuera y utilizando una mano de obra sin excesiva consanguinidad. No obstante existen empresas de la modalidad de Comunidades de Bienes y alguna S.L.

## Puerto de Almería

Modalidad	Embarcaciones	%	Tripulantes	%	TRB	Potencia
Arrastre	74	48%	709	63%	3.832	19.761
Cerco	29	19%	303	19%	750	6.621
Palangre F.	2	1%	9	1%	21	200
Palangre S.	1	1%	9	1%	23	158
Rastro	24	15%	52	5%	51	579
Artesanal	25	16%	44	4%	50	514
Total	155	100%	1.126	100%	4.726	27.833

Media de trabajadores por embarcación: 7,26

Sociedades cooperativas extractivas constituidas: 14, 6 de ellas operativas trabajando en la actualidad y 3 en período de formación.

Almería es por su potencial extractivo, diversidad en la composición de sus tripulaciones, problemática económica, dependencia de caladeros internacionales y peticiones de paralización de flota definitiva, el puerto con mas posibilidades para la constitución de sociedades cooperativas.

En los dos últimos años, los intentos de formar Sociedades Cooperativas han sido continuos, cristalizados unas veces sí, y otras no, por las dificultades de toda índole que se encuentran los trabajadores a la hora de obtener créditos.

Algunas Sociedades Cooperativas pasan en la actualidad por dificultades de carácter social. Por ello nuestra insistencia en potenciar los planes de formación específicos en sistemas asociativos.

## Puerto de Adra

Modalidad	Embarcaciones	%	Tripulantes	%	TRB	Potencia
Arrastre	9	12%	83	15%	510	2.590
Cerco	27	36%	380	68%	952	7.336
Palangre F.	5	7%	24	4%	104	494
Rastro	14	19%	33	6%	31	443
Artesanal	20	27%	38	7%	50	641
Total	75	100%	558	100%	1.647	11.504

Media de trabajadores por embarcación: 7,44

No existe ninguna Sociedad Cooperativa extractiva, constituida.

Dado las características de la modalidad preponderante: el cerco, con embarcaciones de porte mediano y tripulaciones sin excesivas vinculaciones de consanguinidad con los armadores, se dan condiciones para la constitución de sociedades cooperativas, si bien, la información de los pescadores en cuanto el sistema de trabajo social es nula, por la baja implantación de los sindicatos y la falta de información de otras organizaciones.

## Otros puertos y refugios

No se han tenido en consideración la viabilidad de las sociedades cooperativas, en los puertos de Roquetas, refugios de la Isleta del Moro, Cabo de Gata, El Alquíán y Villaricos, por la escasa capacidad de su flota, compuesta en su mayoría, por pequeñas embarcaciones explotadas por regla general por el propietario y algún familiar, siendo escaso el número de asalariados normales.

Total del censo provincial				
Modalidad	Embarcaciones	Tripulantes	TRB	Potencia
Arrastre	112	1.028	6.767	30.025
Cerco	53	848	2.108	16.731
Palangre F.	41	170	411	3.288
Palangre S.	16	109	479	2.552
Rastro	101	177	305	3.556
Artisanal	76	157	238	2.955
Total	399	2.489	10.328	59.107

Media de trabajadores por embarcación: 6,23.

Los datos pertenecen a embarcaciones censadas, existiendo un importante número de embarcaciones operativas no censadas con sus trabajadores, en condiciones precarias de empleo y legalidad.

## PLAN DE MODERNIZACIÓN DEL SECTOR PESQUERO ANDALUZ

El Plan de Modernización del Sector Pesquero Andaluz, se está gestando actualmente, con la participación de todos los componentes del sector, tanto económicos como sociales. Una vez perfeccionado desde la base, pasará a los técnicos y como final del periplo, llegará al Parlamento Andaluz.

Del conocimiento que tenemos del mismo, se desprende la falta de sensibilidad para dar salida a los trabajadores. Los sindicatos estamos colaborando en el documento, tratando de poner de manifiesto como quedarían los trabajadores en nuestros puertos después de la anunciada reducción drástica de la flota, por imperativos de los demás Estados miembros de la Comunidad Económica Europea.

Como es un documento que se está confeccionando, tampoco quiero especular sobre un proyecto de borrador. Sí queremos insistir en que es necesaria la colaboración de todos para que no se produzca ese brutal descenso de la flota, por falta de productividad de la misma, existiendo la alternativa del trabajo asociado, que tiene grandes posibilidades, dado que en este sistema productivo, el llamado beneficio industrial, tienen menos sentido que en la industria ordinaria.

## PLAN SECTORIAL DE PESCA 1994-1999 DEL ESTADO ESPAÑOL

A diferencia del Plan de Modernización del Sector Pesquero Andaluz, el Plan Sectorial de Pesca del Estado Español, con vigencia de 1994 a 1999 si está elaborado y terminado en todos

sus aspectos. En él no se contemplan salidas a los trabajadores, nada más que de forma testimonial, en industrias que serán el futuro de la industria pesquera, pero a tan largo plazo, que hoy por hoy, no solucionan los problemas de la reducción de flota.

El Plan se compone de una serie de medidas, que para que se tenga una idea clara de como quedará la parte social, voy a plasmar para el conocimiento de los participantes en esta Jornada, la Problemática y Futuro de la Pesca.

1º. Ajuste del esfuerzo pesquero.

- 1.1. Retirada definitiva de buques.
- 1.2. Creación de sociedades mixtas.
- 1.3. Fomento de las sociedades temporales de empresas.
- 1.4. Acciones piloto de pesca experimental

2º. Renovación y modernización de la flota pesquera.

- 2.1. Renovación de la flota pesquera.
- 2.2. Modernización de la flota pesquera.

3º. Acuicultura.

- 3.1. Aumento de producción.
- 3.2. Modernización de las unidades existentes.
- 3.3. Inversiones en infraestructura.
- 3.4. Protección del medio ambiente.
- 3.5. Proyecto piloto de diversificación.
- 3.6. Incorporación de mano de obra procedente del sector pesquero extractivo.

4º. Zonas marítimas costeras.

- 4.1. Acondicionamiento de zonas marinas costeras.
- 4.2. Repoblación.

5º. Equipamientos de puertos pesqueros.

- 5.1. Mejora de las condiciones de descarga.
- 5.2. Apoyo a la actividad de los buques pesqueros.
- 5.3. Acondicionamiento de muelles.

6º. Transformación y comercialización del producto.

- 6.1. Mejoras de las infraestructuras de la comercialización en origen (lonjas, establecimientos auxiliares, red comercial del frío y comercio de mayoristas en origen).
- 6.1. Mejora de las estructuras de la comercialización en destino.
- 6.3. Mejoras de las estructuras de transformación de productos de la pesca y de la Acuicultura.
- 6.4. Mejora de las estructuras de comercialización de los productos de la acuicultura.
- 6.5. Adecuación de las normas sanitarias (productos de la pesca y la acuicultura)

7º. Producción de productos pesqueros y de la acuicultura, búsqueda de nuevas salidas comerciales y acciones realizadas por los profesionales.

- 7.1. Campaña de promoción.
- 7.2. Encuestas sobre el consumo.
- 7.3. Acciones - piloto.
- 7.4. Ferias.
- 7.5. Estudios de mercado.
- 7.6. Asistencia institucional.
- 7.7. Acciones realizadas por los profesionales.

Como se ve en los cuadros anteriores, este Plan Sectorial de Pesca 1994-1999, no abunda de forma manifiesta y explícita en dar soluciones a los trabajadores del sector, tiene como acción prioritaria el apartado 1º punto 1.1 «Retirada definitiva de buques», y el apartado 1º punto 1.2 «Creación de sociedades mixtas» que, como sabemos por experiencia, sólo potencian la salida de las empresas en el primer caso, y en el segundo, el empleo corresponde casi en un cien por cien a trabajadores del mal llamado «tercer mundo», siendo nuestra mano de obra puramente testimonial.

Los trabajadores de los puertos del litoral almeriense, donde se destruya la flota por expedientes de paralización definitiva, no pueden quedar pendientes dentro de los planes nacionales, al enunciado del apartado 3º punto 3.6. «Incorporación de la mano de obra procedente del sector pesquero extractivo». Entendemos que la acuicultura en Almería es meramente testimonial. Existen tres pequeñas industrias que absorben una mano de obra de poco más de una docena de trabajadores.

## EL EMPRESARIO O PATRÓN

Nuestra provincia, adolece de una clase empresarial cohesionada y emprendedora en la industria extractiva pesquera. No tenemos conocimiento que en ningún momento haya habido un mínimo intento de formar asociaciones empresariales tendentes a la formación de industrias extractivas, con embarcaciones de porte suficiente como para poder ser utilizadas en otras latitudes, o caladeros donde por el escaso porte de nuestra flota, nos están vedados.

Por ello, en la actualidad nuestra flota está circunscrita prácticamente a caladeros sin gran dificultad extractiva, trabajando en plataformas continentales, tanto la española, como la africana; dependiendo en las dos, de elementos, unos externos, como son las licencias de pesca en el caso de Marruecos, o en el caso de nuestros propios caladeros, de la precariedad de los mismos.

Cuando las dificultades extractivas en nuestro caladeros se han hecho patentes, el empresario sólo tiene dos soluciones. La primera: seguir faenando de forma habitual en un medio cada vez más escaso, o dar su «finca» o embarcación a ese desguace propiciado por la administración, y con lo recibido por la paralización definitiva, dedicarse a otros negocios o vivir de las rentas si le es posible.

Los empresarios almerienses en la práctica totalidad de los puertos, han unido sus esfuerzos para la explotación «en tierra» del valor añadido de la pesca en forma de asociaciones, que si bien acotan parcelas de comercialización, no contempla la solución de la problemática de la parte social.

## SISTEMA RETRIBUTIVO

El propio sistema retributivo de «*la parte*» es propicio para la formación de sociedades cooperativas en el seno de la actividad extractiva de la pesca. Los trabajadores, no se encuentran realizados con este sistema centenario, que hace que en momentos como el actual, con la disminución las capturas, se llegue a la hambruna, porque ni tan siquiera los pocos convenios del sector (uno en el puerto de Almería y otro en Adra) garantizan de forma real y efectiva el salario mínimo, que se recoge en los mismos.

Esto quiere decir que los trabajadores están adaptados (*a la fuerza*) a que su salario dependa de sus esfuerzo y de la bonanza del medio.

## LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS EN LA PESCA EXTRACTIVA

La idea de formar Sociedades Cooperativas de pesca en Almería, no es nueva ni innovadora. Tengo conocimiento de algunos intentos por parte de los trabajadores de la utilización de este tipo de trabajo comunal, llegando a plasmarse en la práctica en alguna ocasión, por diversas circunstancias dignas de estudio. Pero jamás llegaron a su consolidación como industrias de pesca extractivas normalizadas.

Este nuevo intento de consolidar asociaciones de trabajadores en sociedades cooperativas, llega por la incertidumbre de los trabajadores de la mar, ante la avalancha de rumores de paralización definitiva de flota, donde el empresario queda de alguna manera compensado económicamente y el trabajador va directamente al desempleo.

Con la intención, por parte de un armador, de ceder su embarcación a la Administración Andaluza para su desguace definitivo, los trabajadores del mismo se acercaron a nuestra organización para que técnicamente les asesorásemos, teniendo conocimiento de que habíamos potenciado anteriormente en otros ámbitos, sociedades cooperativas que seguían funcionando y con un magnífico resultado (amarradores, mensajeros y transporte de mercancías). Se explicó a los trabajadores las dificultades añadidas a las puramente económicas, por la falta de formación y de conocimientos obligatorios y necesarios, para trabajar como cooperativista en una actividad con una rentabilidad discutible, donde las relaciones humanas son casi más importantes que el resto de las posibles dificultades.

No obstante, iniciamos un proceso de información a los trabajadores, dentro de nuestros precarios medios, entre charlas e informaciones, pusimos a trabajar a nuestros compañeros para hacer posible, que por lo menos, pudiésemos solucionar la parte técnica que suele ser la parte disuasoria que mas imposibilita a los futuros cooperativistas, por el coste económico y la gran cantidad de diligencias burocráticas que supone.

Con esta premisa de apoyo técnico y de inicios formativos, se inició la primera sociedad cooperativa de Almería, que en la actualidad sigue funcionando con rendimiento económico óptimo y alguna dificultad social, que no por esperada, es menos repudiable, debido en parte a esa falta de formación y cultura cooperativista.

Tras esta primera adquisición de un barco y su explotación industrial por los trabajadores, y su acierto como empresa, han sido innumerables las peticiones que hemos tenido. No se han apoyado todas las peticiones recibidas, por la falta de formación total de los trabajadores en materia de Sociedades Cooperativas, intentando evitar posibles fracasos en el aspecto social.

Es cierto que hemos tenido algunos fracasos en cooperativas formadas, pero siempre han sido los propios trabajadores, los que han propiciado que la sociedad no funcionase de forma regular, por vulnerar las enseñanzas recibidas sobre el aspecto puramente humano, en cuanto a la tolerancia obligatoria en este tipo de sociedades, dada la doble condición de asalariado y propietario.

Una vez superada la parte estrictamente técnica del «papeleo», e iniciadas todas las vías posibles de ayudas para la nueva empresa, la operación es sencilla, por las ventajas fiscales que tienen este tipo de empresas. De otra parte, los trabajadores de la pesca están acostumbrados por tradición centenaria a que la remuneración de su trabajo, vaya en relación y consecuencia directa al esfuerzo extractivo realizado personalmente.

La fórmula a aplicar es bien sencilla, los trabajadores poseen el conocimiento profesional. Los conocimientos empresariales en estas pequeñas industrias, no son demasiado dificultosos, por la infraestructura comercial del sector (con anomalías) pero con unas redes comerciales consolidadas por décadas de años en funcionamiento, que hace más fácil el funcionamiento de las empresas extractivas.

Los trabajadores al pasar de su condición de asalariado, a la de copropietario están simplemente sustituyendo al Armador o «dueño», por la entidad bancaria prestataria del crédito necesario para la adquisición de la embarcación, y esta sustitución es más viable dado el sistema de explotación de las pequeñas industria extractivas pesqueras, donde por regla casi generalizada, el 50% de las ventas queda para el Armador como beneficio de empresa, asumiendo ciertos gastos de la misma y el otro 50% va a la parte social con un entramado de gastos, fuera de los puramente de salarios, difícilmente entendible en otras aéreas del sector industrial ajeno a la pesca.

Cuando el trabajador lleva el tiempo suficiente enrolado, como para generar derechos de paro, también tiene la posibilidad de recibir las prestaciones de desempleo de una sola vez, siendo la cuantía económica una inestimable ayuda para el comienzo de la actividad, si a esta le sumamos la subvención a fondo perdido de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, consistente en 50.000 Ptas. por tonelada del buque adquirido, según el Decreto 280/86 de octubre, publicado en el BOJA nº 102, sobre construcción, reconversión y modernización de la flota pesquera andaluza, en el caso de cooperativas por el acceso a la propiedad en este régimen de explotación industrial.

Los futuros cooperativistas están obligados, para tener acceso a un crédito bancario, poner a disposición de la banca su patrimonio familiar, normalmente consistente en la vivienda familiar. La medida es dura, pero tiene su lado, no diría bueno, pero si de obligación, hacia la nueva empresa y su funcionamiento óptimo.

El Instituto de Fomento Andaluz, tiene acuerdos con diferentes entidades bancarias que hacen mas asequibles los prestamos, concertados en cuantías siempre por debajo del crédito común. Además se subvenciona la actividad en función de la creación de puestos de trabajo y otros parámetros no siempre clarificados, pudiendo llegar hasta 8 puntos del crédito concedido.

Nosotros insistimos que hace falta además, una ayuda de la administraciones, que avalen estas operaciones, en los casos donde los trabajadores carezcan de todo tipo de bienes personales que puedan garantizar las operaciones con los bancos, que como es bien sabido, funcionan en clave económica y no social

Pese a las dificultades que se han puesto de manifiesto en esta ponencia, seguiremos insistiendo en que una de las formas de paliar la desaparición de parte de la industria pesquera, son las sociedades cooperativas. Esperemos que la nueva normativa que salga del Parlamento Andaluz, duplique las ayudas a este tipo de empresas de trabajo asociado.

Los nombres de las Sociedades Cooperativas iniciadas en Almería, tienen casi todos raíz y solera: *Bahía de Almería, Mar de Alborán, Delfos, Genoveses, Andreo y Barranco, Mar Serena, Anasmer, San Telmo, Cabo de Gata, Colomin, Pesmar, Agua Amarga, Tres Nietas y Roquemar.*