

PONENCIA

**LA PESCA
EN
MARGARITA**

Autor: Oswaldo Rivas Villalba

Pampatar: Julio de 1981

PONENCIA

presentada a la Asociación de Pescadores Costaneros del Distrito Maneiro del Estado Nueva Esparta (En proceso de legalización) por

OSWALDO RIVAS VILLALBA.

1º) En la IV Convención de la Federación de Centros Culturales del Estado Nueva Esparta (FEDECENE), celebrada en La Guardia los días 4, 5 y 6 de Junio de 1976, fué aprobada por **unanimidad** de votos la ponencia que sobre el “Desarrollo de la Industria de Construcciones Navales y de la Industria Pesquera, como medio para mejorar las precarias condiciones de vida de nuestros pescadores”, me permití presentar a la consideración de tan importante evento.

Como la mayoría de las proposiciones y acuerdos allí formulados continúan vigentes, me permito actualizarlos y de nuevo presentarlos a ustedes, con la sugerencia de que los mismos sean llevados al Foro que sobre asuntos pesqueros va a celebrarse en la Península de Macanao, donde tomarán parte ilustres representantes del Estado, interesados en ayudar a la solución positiva de los graves problemas que confrontamos.

2º) **Tratamiento secundario de la Industria Pesquera en el cuadro general de la Agricultura y la Cría:** Se hace necesario dar más independencia al renglón pesquero dentro del marco de la Economía Nacional. La situación de inferioridad en que se encuentra, lo evidencia la fuerte desproporción que existe entre lo invertido para la explotación integral de los recursos pesqueros y lo asignado para la Agricultura y la Cría.

3º) **Cooperativas de acopio, venta y distribución, etc.:** Nuestros métodos de pesca son bastantes primitivos y por ende la productividad de las pesquerías en Venezuela es sumamente baja, lo cual coloca a ésta actividad

al margen del desarrollo económico-social a que justamente aspira el país. La falta de una organización avanzada, como son las Cooperativas, consorcios de refrigeración, venta y distribución, etc., facilita la permanencia de este sector bajo el control de iniciativas exclusivamente parasitarias y especulativas, que afectan negativamente, y al mismo tiempo, a consumidores y pescadores, limitando las posibilidades de desarrollo de la industria y obstaculizando la solución del problema del desempleo en este vasto campo de la vida nacional.

4º) El pescador está indefenso ante el alto costo de los equipos: Incide negativamente en la superación de nuestros métodos de pesca arcaicos y artesanales el alto costo de los insumos, materiales y útiles necesarios a los pescadores. Como dato significativo debemos señalar que los únicos artículos que en Margarita no gozan de los beneficios del Puerto Libre, son los insumos que a diario utiliza nuestra industria pesquera. De allí que los precios a que se expenden estos elementos básicos es elevadísimo y, además, aumentan continuamente. Veamos los aumentos ocurridos en estos artículos desde 1976 hasta ahora:

Artículo:	Precio en 1976:	Precio en 1981:
Red sardinera.	Bs. 20,00 el kilo.	Bs. 55,00 el kilo.
Pintura anti-fouling.	Bs. 160,00 Galón.	" 370,00 el Galón.
Polietyleno.	Bs. 15,00 el kilo.	" 20,00 el Kilo.
Lámina de cobre.	Bs. 80,00.	" 100,00
Estopa para carenar.	" 12,00 el kilo.	" 25,00 el Kilo.
Plomo.	" 8,00 el kilo.	" 18,00 el Kilo.
Alambre de Nasas.	" 400,00 el rollo.	" 700,00 el rollo.
Aceite de Linaza.	" 45,00 el Galón.	" 75,00 el Galón.
Gas-Oil	" 150,00 Ton.	" 350,00 Ton.
Hilo remendar trenes.	Bs. 15,00 Mad. 1 Lib.	20,00 Mad.1 Lib.
Los cordeles aumentaron un 80%		
Los rezones en un 100%.		

5º) Falta de Refrigeración - Deficiencias en la conservación del producto:

En la actualidad resalta la insuficiente existencia de cavas y frigoríficos en nuestros principales puertos pesqueros y es notoria la falta de medios adecuados para conservar el pescado y transportarlo a los centros de consumo. Nunca se ha logrado llevar a la práctica las recomendaciones oficiales de medir la descomposición del pescado bajo diferentes condiciones de transporte, para fijar duraciones mínimas aceptables entre el desembarco y la compra.

En este sentido vale la pena recordar lo expuesto por el Capitán Arístides M. Alfonzo Rivas, en artículo publicado en el N° 5, Año 2 de la Revista “Venezuela Pesquera”, sobre el caso de Pampatar, donde se pierden anualmente miles de toneladas de sardinas por falta de frigoríficos y las sardinas mueren, comienzan a flotar y a vararse en las playas de Pampatar y otras, teniéndose que levantar los trenes, lo que representa una pérdida para los pescadores lugareños y un grave problema de orden sanitario.

6º) Contaminación Microbiana de Playas y Lagunas: Como fué ratificado en la reciente Convención de Gobernadores, en la actualidad las redes cloacales de Porlamar, Pampatar y Juangriego descargan sus crudos al mar, contaminando las aguas, playas y la Isla en general. Los pescadores se quejan de que continuamente los llamados “sólidos flotantes” de Pampatar van a parar a Puerto Moreno y La Auyama y los pescadores de El Silguero señalan que entre sus redes aparecen los “sólidos” de Porlamar.

La Laguna de Punta de Piedras, en su costa Sur, está rodeada de casi un centenar de casas habitadas permanentemente por familias del lugar y adyacente a su boca se encuentran las edificaciones del Instituto La Salle con una población fija de unas 1.500 personas, cuyas aguas negras y otros contaminantes van a acumularse en la laguna.

La Laguna de La Restinga, por su parte, tiene ubicadas cerca del embarcadero numerosas viviendas y hasta cochineras que han venido

contaminando y deteriorando una faja hasta de 20 metros de ancho, peligroso foco de contaminación, en lo que puede considerarse una de nuestras mayores atracciones turísticas.

Y en cuanto a la **Laguna de Las Marites**, también de inigualable belleza, se sabe que la red cloacal de la Urbanización Villa Rosa resulta insuficiente debido a los abusos del sistema, por lo que los derrames de aguas negras van directamente a la laguna de Las Marites. Además, se conoce que existen una serie de desarrollos Residenciales-Turísticos, que han recibido sus correspondientes permisos de construcción y que se preparan a usar nuestras costas para la disposición de sus aguas negras. Llega pues a límites alarmantes la contaminación de las principales zonas de pesca y recreación de la Isla.

7º) Pesca de Arrastre - Máquinas Sardineras: La pesca de arrastre, que acaba en forma despiadada con nuestra fauna marina y está dejando sin el diario sustento a los pequeños pescadores, contribuye también con su depredación a los altos costos de la harina de pescado que importan las industrias de alimentos para animales, afectando así negativamente todo el proceso de la producción nacional de carne, limitando, en consecuencia, la pobre dieta de la mayoría de los venezolanos. A esta plaga, que se niega sistemáticamente a faenar en los límites determinados por la Ley, viene a sumarse ahora el de las llamadas “Máquinas para la pesca de sardinas”, que vienen realizando sus labores frente al Farallón de Pampatar y en las rutas que tradicionalmente usan las sardinas y el jurel para acercarse a nuestras costas, todo lo cual ha traído como consecuencia la disminución alarmante del volumen de pesca en el sur de Margarita y en Coche y que embarcaciones y trenes estén quedando solos debido a la falta de estímulos para esta rama fundamental de nuestra economía.

8º) Defensa Internacional de nuestro patrimonio pesquero: Los factores enumerados influyen negativamente en lo que podría llamarse la

defensa internacional de nuestro patrimonio pesquero nacional y demás recursos del lecho marítimo, frente a la agresividad explotadora de otras naciones y de sus organizaciones pesqueras altamente tecnificadas. Es evidente que el Estado Venezolano para la defensa de nuestra riqueza íctica no dispone de organizaciones y flotas pesqueras capaces de oponerse racionalmente a la infiltración e invasión de nuestras zonas pesqueras. Con justificado orgullo podemos señalar que en la Península de Macanao se ha desarrollado la primera flota de pesca de altura del país, haciéndose cada día más necesario mejorar los acuerdos y convenios pesqueros con Brasil, las Guayanas, Paramaribo, Trinidad, Granada, Cayena, etc., toda vez que nuestros pescadores son hostilizados continuamente por las flotas de guerra de esos países vecinos, que impiden a nuestra incipiente flota faenar en sus aguas territoriales, tal como ocurrió recientemente con las embarcaciones nativas apresadas en aguas territoriales de Surinam, Guayana holandesa.

9º) Desarrollo de la Industria de Construcciones navales: La mayor parte de las embarcaciones utilizadas para la explotación del recurso pesquero carecen de radio de acción adecuado, de condiciones de habitabilidad y de otra maquinaria apta para la pesca moderna. La más predominante es la denominada “TRES PUÑOS”. Su casco tiene notables inconvenientes extendidos también a la habitabilidad y solo parcialmente reúne los requisitos de construcción necesarios para la pesca.

Actualmente, en Programa conjunto IAN-ICAP para servicios polivalentes, se ha iniciado la construcción en Pampatar de algunas embarcaciones de 15 m. de eslora, 4 m. de manga y 1,90 m. de puntal, con una autonomía de 22 días, neveras con capacidad para 8 y 12 M3, equipadas con 8 camas, sanitarios, radios transmisores, eco sonda, planta eléctrica auxiliar y con el sistema de palangre y hace algún tiempo se entregó a un grupo de pescadores de la Península de Macanao varios barcos para ser trabajados por sistema Cooperativo. Este desarrollo debería generalizarse, centralizando todos los asuntos relacionados con la pesca y las construcciones navales

pesqueras, pues actualmente manejan presupuestos para la pesca el IAN, MAC, MARNR, BANDAGRO, INAGRO, CIARA, ICAP, algunas Corporaciones Regionales y hasta las Gobernaciones de Estado, todo lo cual ocasiona dispersión y por ende, detrimento de nuestro desarrollo pesquero.

10) Pago de las obligaciones contraídas por el IAN con los dueños de Trenes Sardineros de Margarita y Coche: Los pescadores sardineros de Margarita y Coche jamás han recibido ayuda de los organismos oficiales. El inmenso papeleo burocrático que se les exige para el otorgamiento de los créditos oficiales los obliga a acudir a las compañías enlatadoras de Sucre, que son las que les suministran las redes, flotadores, cordeles de nylon, etc., para la reparación de sus trenes y embarcaciones, lo que es aprovechado para el envilecimiento del precio.

Actualmente existen en Margarita y Coche unos 50 trenes que comprenden unas 400 embarcaciones con un costo aproximado a los diez millones de bolívares, todo a puro esfuerzo de nuestros laboriosos hombres de mar, que abastecen en forma predominante a las industrias enlatadoras de Oriente. Sin embargo, desde 1976 les fueron condonados por el IAN las deudas que tenían contraída con esas enlatadoras y a pesar de que las mismas no alcanzan a los Bs. 150.000,00 todavía no se les ha pagado dicha deuda. Todo ello destaca la insensibilidad con que se mira los problemas de nuestros esforzados hombres de mar.

11) Instalaciones para mantenimiento y reparaciones: Puede afirmarse que en nuestro país no se ha hecho generar la suficiente capacidad para intentar de manera eficiente el mantenimiento y la reparación de nuestra flota y demás embarcaciones pesqueras. En todo el oriente del país no existen varaderos ni talleres equipados para la programación y ejecución de mantenimiento naval, naval pesquero y afines, capaces de ocuparse de la reparación de cascos y motores, frigoríficos y cavas. Ni existen cooperativas capaces de abastecer, sin intermediarios, a nuestros hombres de mar de

material naval-pesquero, incluyendo ferretería naval, motores y otros materiales necesarios para el arte de la pesca.

12) No existen equipos dirigentes ni tripulaciones competentes: Es obvio que para la operación de buques pesqueros se necesita personal experimentado y con especiales aptitudes para desempeñarse en condiciones difíciles, mucho más dificultosas que aquéllas que rigen en la marina mercante. De allí la necesidad de adecuar los programas y cátedras que ya existen en la UCV, UDO, Escuela Naval, INCE, Fundación La Salle, etc., promocionándolos para incrementar la formación de Arquitectos e Ingenieros Navales, Técnicos navales en electricidad, Mecánica, (Montaje, mantenimiento y reparación de motores, refrigeración) y para los demás sectores de la industria pesquera, tales como patronos y cabos de pesca, rederos, etc., y Acuicultores, Piscicultores, Administradores Navales, Biólogos y Técnicos Ictiólogos, Instructores Navales, Tecnólogos en alimentos pesqueros, así como el estudio y la experimentación de nuevos métodos de concentración, elaboración, conservación, transporte y mercadeo del pescado.

13) Política de mercadeo: Recientemente el Despacho de Fomento, atendiendo a la justa aspiración de los pescadores sardineros, reguló el precio del producto a razón de Bs. 500,00 la tonelada, o sea Bs. 0,50 por el kilo de sardina, puesta abordo. Al dictar el Decreto no se tomó en consideración que la sardina se pesca tanto en las costas del Estado Sucre como en las de Margarita y Coche, y que las enlatadoras solo vendrían a comprar al Estado Nueva Esparta en las épocas de notoria escasez. De allí que la uniformidad del precio ha dejado prácticamente sin mercado el producto de Margarita y Coche en las épocas de abundancia, hasta el punto que los pescadores de Pampatar han tenido que devolver al mar hasta dos y tres millones de kilos de sardina en la pasada cosecha al no enviar sus lanchas las compañías enlatadoras, que prefirieron comprarla al precio fijado de Bs. 500,00 a los pescadores de Sucre, economizándose así el pago de transporte, tripulación, gastos de hielo y combustible, etc. Hay que buscarle una solución amistosa a

este problema, pues al no haber frigoríficos, ni compradores, la pesca y el esfuerzo se pierden en forma lamentable.

14) La fábrica de enlatados “FRIPECA”: En su Resolución del 6 de Junio de 1976, la Federación de Centros Culturales del Estado, en su IV Convención, recomendó al Ejecutivo Nacional estudiar la forma de trasladar a la Isla de Margarita la fábrica de enlatados y de harina de pescado “FRIPECA”, que se está perdiendo en Puerto La Cruz y que podría ser operada en forma de Cooperativa por la Asociación de Pescadores Costaneros del Distrito Maneiro, en proceso de legalización. Dicha recomendación sigue vigente y de allí puede generarse también una fuente de trabajo útil para esta colectividad, tal como lo señala la citada Resolución.

15) Puerto Pesquero para la Península de Macanao-Los huertos familiares: También recomendó la IV Convención de FEDECENE, citada, que no se abandonara el proyecto del Puerto Pesquero para la Península de Macanao, recordando que allí no existe ningún fondeadero abrigado donde las embarcaciones de nuestra flota de altura puedan permanecer con seguridad. Se señala en dicha Resolución, que existe en la zona occidental de la Península la antigua Laguna de Bocachica y que si se abriera de nuevo su entrada mediante el dragado de su Boca, élla pudiera servir de fondeadero y a la vez en sus orillas pueden construirse todas las instalaciones que requiere un puerto pesquero, como son los talleres de mantenimiento y reparación de embarcaciones, etc. Además, la zona se presta para poner en práctica el hermoso proyecto del “Huerto Familiar”, en forma de Cooperativa, para combinar el trabajo de la pesca y el campo y poner al pescador a salvo de las atropellantes invasiones de empresas urbanísticas, que desalojan a los pescadores de sus caseríos y de sus rancherías cercanas al mar donde han laborado desde tiempos inmemoriales, muchas veces sin pagarles indemnización alguna.

Ojalá éste importante Foro actualizara la justa proposición del gran sabio margariteño Dr. Francisco Antonio Rísquez, quien resaltaba la

necesidad de fortalecer la economía de nuestras Islas, mediante el desarrollo y la industrialización de la producción agrícola y los recursos del mar.

Pampatar: Julio de 1981.

Oswaldo Rivas Villalba.

BIBLIOGRAFÍA:

FEDECENE: Conclusiones de la Comisión designada por su IV Convencion-1976, para estudiar la Ponencia “Sobre Desarrollo de la Industria de Construcciones Navales y de la Industria Pesquera, como medio para mejorar las precarias condiciones de vida de nuestros pescadores.” Oswaldo Rivas Villalba.

Documentos preliminares para la organización de Empresa Integral Pesquera. Pedro R. Vegas Castejón. Mayor (r) de las FF.AA. de C. Caracas 1970.

La Pesca y sus Problemas. Capitán Arístides M. Alfonzo R. Revista “Venezuela Pesquera”. N° 5. Año 2.

Carta a la Asamblea Legislativa de Nva. Esparta. Pescadores de la Península de Macanao. 1976.

Informe sobre Contaminación Microbiana de las Lagunas La Restinga y Punta de Piedras. División Información e Investigación Zona 14. MARN.

Inos. Planta de Tratamiento de aguas negras “Los Cerritos”. Disposición final y tratamiento de aguas servidas para las ciudades de Porlamar, La Asunción y Pampatar”.

FAISPESCA. Ponencia y posición. Comité Ejecutivo. Convención Nor-Oriental de Gobernadores. Porlamar. 1981.

TEXTO DIGITALIZADO PARA USO ACADÉMICO Y EDUCATIVO, SIN FINES DE LUCRO.

Transcripción, corrección, diseño y diagramación:

Licdo. Frank Omar Tabasca

frank_otl@hotmail.com

La Asunción, estado Nueva Esparta

Julio de 2026