

## **LA PLANIFICACION Y LAS REALIDADES DE GEOGRAFIA HUMANA EN LA INDUSTRIA PESQUERA DE BARBADOS**

*Robert Gerald Cecil*  
*Department of Geography,*  
*University of Western Ontario*  
[rgcecil@julian.uwo.ca](mailto:rgcecil@julian.uwo.ca)

En la última mitad del siglo, la industria pesquera de Barbados ha evolucionado desde una flota impulsada completamente por la vela hasta una flotilla mixta de navíos tradicionales y modernos. Varios períodos importantes en la forma de adopción de nuevos tipos de navíos de pesca, ocurrieron durante esta evolución, coexistente con la tecnología cambiante, sabores del consumidor, el mercadeo y proceso, y la financiación interior y externa de la flota y sus infraestructuras.

Si Barbados es un país de solamente 431 kilómetros cuadrados, uno puede fácilmente llegar a pensar que el plan de desarrollo de la industria pesquera es una cuestión bastante simple. Sin embargo, realidades en la tierra, la percepción y conducta de los diferentes grupos pesqueros, dan indicaciones de lo contrario. Claro está que los planes de desarrollo son redactados y ejecutados todo el tiempo, sobretodo más en los países grandes, sin tomar tanto cuidado a las realidades de la geografía humana. Pero estudios de campo, que buscan una verdad objetiva, sugieren que los planes generales nunca pueden ser completamente abarcados. Aunque tales planes tienen éxito, con los grados y variantes, ellos llevan por su misma naturaleza la desilusión para algunos, creando varias desgracias humanas. Este ensayo es una parte pequeña de un estudio del caso más grande (Cecil, 1999) que ilustra estas realidades.

Este trabajo ofrece una mirada breve a la historia del desarrollo de la flotilla de Barbados y un examen de los sitios o lugares de desembarque en la isla que dan énfasis a las características geográficas microscópicas. Hay un fuerte acento en la comprensión de los complejos geográficos de la localidad en pequeña-escala y que son de suma importancia al procedimiento del plan de desarrollo económico.

La preocupación subyacente del papel se encuentra en el rol de la geografía regional, en su comprensión y la explicación de su condición humana. Detalles de pequeño-nivel de gran preocupación para los habitantes locales y de mayor importancia para ellos que los modelos macro-nivelados. La geografía regional está sobre todas las personas, y su práctica al nivel local está sobre las actitudes, necesidades, deseos y comportamiento de las personas para quienes supuestamente se han pensado en el planeamiento final. También, está más allá de los límites previstos por los cuales los planificadores no pueden satisfacer las necesidades del individuo y los grupos de interés.

### **Un resumen breve del desarrollo de la flotilla**

Una historia completa del desarrollo de la flota de pesca en Barbados se ha presentado en otra parte (Willoughby y Cecil, 1999). Por consiguiente, sólo un informe breve y conciso de hitos salientes y de sus causas, necesitan ser presentados aquí.

La evolución de la flota de pesca moderna tiene su génesis al principio de los años cincuenta, cuando un huracán diezmo con la flota de pescadores de vela en la isla. Al encontrarse con barcos destruidos y en estado peligroso, el gobierno colonial puso esfuerzos, energía y recursos

en convencer a los pescadores que cambiaran los barcos de vela por barcos con motor.

El gobierno construyó los primeros 30 barcos con motor. Algunos dueños adoptaron los nuevos barcos, mientras otros se resistieron al cambio. El resultado final era una flota compuesta de una mezcla de barco de vela con barco de motor. Los barcos de motor produjeron los primeros problemas económicos en la evolución moderna de la flota. Bair (1962) indicó que, en una playa, nueve de 12 dueños dejaron de pescar en vez de optar por barcos más costosos, puesto que con ellos no podrían competir.

Para el tiempo de la independencia del país, que fue en 1966, los veleros habían desaparecido completamente. Pero, los pequeños barcos abiertos, propulsados ya sea por remos o motores externos, han permanecido hasta el momento.

A finales de los años sesenta y a principios de los años setenta, el tamaño de algunos de los barcos de día (day boats), es decir, barco pequeño activado al interior con la destreza de pescar durante unas horas, empezó a aumentar significativamente. Las longitudes fueron aproximadamente de un promedio de 24 pies y entre 36-38 pies. Los motores evolucionaron de 10 a 15 caballos de fuerza hasta un rango de 45-180 caballos de fuerza. Y los barcos empezaron a romper los lazos costeros yendo más allá lejos de lo indicado, hasta 60 millas (Jones, 1993). Esos cambios coincidieron con el advenimiento de los primeros barcos de hielo pequeños en la escena de la pesca. Así, una innovación tecnológica, comenzada por los dueños de barcos locales, causó la próxima fase del desarrollo mayor de la flota en la isla.

Hubo una evolución significativa en la flotilla a principios de los años 1970s que culminó con la llegada del primer barco de hielo totalmente comercial que, según McConney (1987) ya estaba en marcha en 1978. Jones (1993) describió el primer barco de 40 pies, con un motor de 50 caballo de fuerza, con subida costanera de 250 millas. Estos barcos se quedan afuera durante más de una semana.

A finales de los años setenta y a principios de los años ochenta los barcos de día eran más grandes y más rápidos, hasta con 36 pies y con un motor de 180 caballos de fuerza ya estaban completamente equipados (Mahon, Oxenford y Hunte, 1985). De hecho, esos mismos autores notaron eso entre 1978 y 1980. Como resultado el costo de la operación del bote de día aumentó. Dos barcos de hielo de largo rango, con 8 a 10 toneladas capacidad, fueron introducidos por empresarios. Por consiguiente, parecía que esos factores de costo estaban volviéndose en los factores causales en la evolución de la flota, y financiando aquéllos los vasos más caros, se volvió un problema para muchos dueños de los barcos del día más tradicionales.

A finales de los años ochenta, y los años noventa, los barcos comerciales modernos (longliners) se unieron a la flota de Barbados.

Ellos fueron financiados por individuos orientados a los negocios, con dinero obtenido de una variedad de fuentes, incluyendo bancos comerciales con ganancias de otros negocios. El lanzamiento de esos barcos puso una parte de la pesca de Barbados dentro de las pesquerías modernas del mundo. Esos navíos, ahora representan la culminación de la escala de mano evolutiva de Barbados, los barcos de pesca.

## **La distribución geográfica de los sitios de desembarque de la flota**

Con la excepción de los veleros, la flota tiene navíos que representan cada fase de su evolución durante la última mitad del siglo. Por consiguiente, las unidades productoras del sector constituyen una mezcla de tecnologías viejas y nuevas, yendo desde piezas de operación de museos hasta barcos modernos y sofisticados. Los barcos tradicionales se pueden poner sobre las playas mientras que los barcos modernos necesitan un puerto moderno.

La distribución geográfica de los sitios de desembarque en la isla se muestra en la Figura Uno. En esencia, Barbados tiene tres tipos de lugares geográficos de pesca. El primero es urbano, que comprende los complejos de las pesquerías modernas de Oistins y Bridgetown, abiertos respectivamente en 1983 y 1989. Speitstown es también urbano, pero al menos un complejo de pesca completo se construye en el pueblo, este sitio de desembarque retiene una mezcla de rasgos rurales y urbanos. La etiqueta de Speitstown como un sitio de primera clase se examina aquí, en la claridad de una investigación de campo actual.

El segundo lugar geográfico es el de las costas del Sur y del Oriente que tienen playas bonitas, bañadas por aguas tranquilas, a lo largo de sus longitudes enteras. El tercer sector es el de las bahías individuales de la costa en el Este de la isla, que es áreas de fuertes aguas agitadas.

Históricamente, los pescadores han usado los sitios principalmente como puntos de encalle o amarre de barcos, y también los han utilizado como sitios comerciales (Figura Uno). Como se muestra en el mapa, la División de las Pesquerías considera tres de los sitios, Oistins, Briridgetown y Speightstown, como los sitios primarios. Nueve de los otros lugares se alinean como los sitios secundarios, mientras los otros sitios se designan como lugares terciarios de desembarque. Muchos de los últimos no tienen ninguna comodidad en absoluto.

Hay pocas comodidades que tienen en común los sitios secundarios, por ejemplo la electricidad y el agua, y en algunos casos quizás una barraca y una mesa cortante. Muy pocos tienen duchas, servicios sanitarios y talleres de reparación. Algunos tienen toda la infraestructura mencionada. Los sitios terciarios son playas abiertas, pero algunos de los más populares tienen agua, y / o electricidad. Sin embargo, previo al reciente estudio de Cecil (1999), no ha habido ningún inventario integrado que muestre las comodidades en cada uno de los sitios. Sin embargo, una vez que el trabajo del campo fue completado, era obvio que la clasificación oficial necesitaba modificaciones radicales, para poder indicar el verdadero estado local de los asuntos de planeación y sus propósitos.

Algunos sitios tienen características y antecedentes que los hacen microcosmos geográficos en su propio derecho. Resulta que la mitad de los sitios de mayores desembarcos requieren la consideración especial con un propósito de planificación. Solamente con esta observación, es difícil pensar en un plan general para toda la isla que podría satisfacer todas las necesidades de todos los sitios.

## **Una Nueva Clasificación Provisional de Sitios**

La nueva clasificación provisional de sitios, sujeta a las revisiones en el campo también se muestra en la Figura Uno y basado en el criterio de la Tabla Uno es de base mixta y no uniforme. Es tanto una cernidura de realidades históricas como es una clasificación de juego de variables.

La historia política y económica de las pesquerías está construida en un esquema. Ya sea basado en la razón, en un expediente, en la situación del momento, planeamiento, o cualquier otra variable, cada sitio ha llamado mucho la atención o ha sido completamente abandonado.

Algunos de los sitios no han tenido desarrollo, ni siquiera se les ha dado un poco de atención.

La nueva clasificación toma en cuenta la historia del desarrollo de varios sitios, cómo las acciones del pasado los han modificado y cómo los han hecho diferente de otros sitios, o quizás únicos en su propio derecho. Las realidades de la política-económica de los sitios de desembarque no pueden pasarse por alto. La idea de que hay un continuo de pesquerías en Barbados, desde lo tradicional a lo moderno, se da un poco de apoyo por la misma naturaleza de los sitios como se representa en Figura Uno.

Las acciones gubernamentales han modificado ciertos tipos de sitios. Sin embargo, si todas las cosas fueran iguales; y si las decisiones de inversión de sitios fueran basadas en la utilidad de todo el sitio, en conjunto con las pesquerías de la isla; uno se pregunta si ciertos gastos habrían sido verdaderamente hechos, sobre todo para los sitios de la Clase 3B. No hay duda de que algunos de esos sitios tienen pescadores que han sido muy elocuentes durante los años, pidiendo ayuda gubernamental. El Cabildeo es una variable oculta en la clasificación, en la Tabla Uno, y es un factor importante como lo es lo mas obvio y tangible sobre la tierra.

El espacio evita la inscripción de todos los sitios de pesca, junto con sus muchas y variadas características, en el espacio limitado disponible para esta presentación. Sin embargo, se pueden repasar algunas características importantes de sitios que han influido brevemente en la clasificación.

Las características mayores de ciertos sitios sugieren que los sitios puedan ser clasificados de varias maneras, dependiendo en las combinaciones y permutaciones de atributos usados. Hay una simple dicotomía de sitios por ejemplo, unos con las comodidades para los pescadores, y otros sitios que no tienen ninguna comodidad.

Asimismo, algunos sitios tienen estructuras de mercadeo, y otros no las tienen. Y de nuevo, se puede clasificar la calidad y el tipo de medios del mercado.

La accesibilidad al camino es otra variable que impacta la naturaleza comparativa de sitios. Las situaciones en los caminos principales tienen una ventaja inherente encima de aquéllos situados en las arterias secundarias. Los menos favorecidos son aquéllos que tienen forma difícil de acceso, ya sea por un camino largo o por un camino empinado y difícil. Algunas localidades ofrecen el combustible en el sitio, mientras otras requieren un viaje, y por consiguiente, alguna planificación para garantizar esa energía. Se han instalado luces de navegación en algunos lugares, pero no están disponible en muchas playas. Otros medios, como las comodidades personales se encuentran en diferentes estados de reparación, del lugar a lugar. También los mercados abiertos ejecutando la gama de lo utilizable a lo desechable. Por consiguiente, los sitios del desembarco pueden ser clasificados de las varias maneras, mientras dependiendo de la mano del propósito.

Tabla uno  
Criterio para una clasificación detallada

CLASE 1: Complejos de pesquerías completamente equipados que proporcionan todo el equipo necesario y las comodidades necesarias para dirigir el funcionamiento de las pesquerías modernas.

CLASE 2A: Sitio localizado dentro de un lugar urbano concentrado que tenga un número más grande de navíos registrados. Las facilidades del mercado son básicamente adecuadas, pero

no necesariamente en las mejores condiciones. Un Completo, o casi completo, rango de comodidades para los pescadores.

CLASE 2B: Sitio localizado dentro de la capital que tiene sus propias facilidades, pero reducido al estado de satélite del Complejo de Pesquerías de Bridgetown, a través de la legislación.

CLASE 3A: Sitio localizado en un lugar urbano, pero con dispersada localización del establecimiento, teniendo una concentración más grande de barcos. Con un rango de comodidades y facilidades, están disponibles en el sitio.

CLASE 3B: el Sitio encontrado en un escenario rural, albergando un número comparativamente alto de navíos. Sitio reconocido por la militancia pasada y de su adhesión. Normalmente proveídos con algunas comodidades y facilidades. Pero, en conjunto, el sitio representa un problema de largo término.

CLASE 4: Sitios dispersados alrededor de la isla, hogar de un pequeño número de barcos, quizás una docena de ellos. Escasos de comodidades o sin comodidad alguna.

CLASE 5: Sitios con uno o dos barcos, o con unos navíos, pero en lugares que sólo se pueden llegar a pie, con dificultades considerables.

## **La Sinopsis de los Legados Históricos de los Sitios y su Importancia Actual**

La naturaleza de los sitios ha influido en el grado en que ellos han recibido comodidades, y hasta el punto en que ellos han sufrido varias formas de modernización. A su vez, la comodidades proporcionaron la modernización legislada y su implemento han influido en la naturaleza de las pesquerías, y las direcciones que las partes del su componente están tomando como la industria encabeza del Siglo 21.

Observando a los grupos de sitios en orden, nosotros empezamos con Clase1. Ellos encarnan mucho tiempo en las largas ambiciones para modernizar las pesquerías en Barbados. Examinando la revisión de literatura sistemática y popular en las pesquerías presentados por Cecil (1999), uno debe concluir que la apertura, del Complejo de Pesquerías Oistins (CPO) revolvió los vientos de cambio que, en el futuro, lleva a la adición sucesiva de un número considerable de barcos de hielo bastante modernos a la flota de pesca. La localización y tiempo de la creación de los complejos siguieron un camino evolutivo natural para las pesquerías de Bajan. Oistins era un puerto de pesca de primera clase, existente desde hace mucho tiempo, poseyendo todo las cualidades naturales de un complejo moderno. Bridgetown (CPB) también era una selección natural.

Pero, los procedimientos de financiamiento, la realidad y la política, dictaron un retraso largo entre la apertura del primer y el segundo complejo. También, es notable que los planificadores repitieron los mismos errores al CPB que emergieron en CPO durante los años. En este caso, está claro que el proceso de planificación deja mucho que desear.

Una vez en el lugar, los complejos sirvieron como concentradores de muchos navíos de la flota de la isla. A su vez, los sistemas en el lugar deben de haber iniciado más ambiciones para unir la corriente principal del sector moderno de la flota. Así, los sitios de la Clase Uno se volvieron las entidades de ellos mismos, separados y diferentes a cualquier otro sitio en la isla. Virtualmente con casi todos los navíos de pesca modernos de toda la isla, y los medios

mayores de mercadeo, los dos complejos se volvieron un sector separado de pesca y forman ahora una dictonomía entre funcionamientos modernos y tradicionales.

El Complejo de Pesquerías Bridgetown ha tenido un impacto significativo en otros sitios de desembarco en la capital. La legislación se ha promulgado, prohibiendo la venta de pez dentro de las dos millas radio del complejo. Como resultado, las necesidades de los otros sitios han cambiado. No hay más razones, para desarrollar o mantener, cualquier tipo de mercadeo comercial de pescado en esos otros sitios.

Otras comodidades, sin embargo, sobre todo las necesidades higiénicas personales de los pescadores requieren una consideración. Eso es especialmente verdadero en "Sand Pit", como se le es también conocido.

De hecho, pescadores de este sitio han sido muy activos, y siguiendo sus derechos percibidos militantemente, durante muchos años, resistiendo todos los esfuerzos por cambiar las configuraciones de sus espacios de funcionamiento. Ellos no sufrirán la idea de abandonar el sitio para favorecer otros usos.

Sand Pit es un ejemplo llamativo de economía y planificación contra las percepciones, necesidades y deseos de aquéllos para quien se planea.

Encarna la batalla de costos contra las personas, y es como un prototipo del campo de batalla dirigido al cambio contra la voluntad de grupos e individuos. Autorizando a todos una clase especial, exclusivamente en esas tierras.

Si la planificación económica pudiera proceder sin tomar en cuenta los ánimos de las personas, maneras, necesidades y deseos de las personas, entonces podrían cerrarse sitios, como Sandpit, por causa de la conveniencia económica. Podrían usarse recursos ahorrados entonces para los sitios más eficaces, como el Complejo de Pesquerías Bridgetown. Allí dentro se sitúa la esencia y el propósito de planificación. Es la idea del mando eficaz de las actividades y del funcionamiento que exigen las entradas financieras gubernamentales.

Aquí en cierto sentido, nosotros regresamos al círculo lleno, preguntándose por la misma naturaleza de los subconjuntos de las pesquerías de Bajan. Hay subsecuentemente una dictonomía entre lo moderno y lo tradicional y/o un continuo, entonces una planificación más eficaz tiene un mejor sentido, en el extremo alto del espectro, esto fue lo que le ocurrió al Complejo de Pesquerías Bridgetown, en la capital.

Resulta que los barcos de Sandpit pueden usar el CPB para propósitos comerciales. Así, habiendo tantos otros sitios de desembarque estos no tienen absolutamente ninguna de las comodidades, no hay ninguna razón clara por qué los fisherfolk no pudieran sobrevivir con poco menos.

Pero, ellos son inexorables en sus demandas, y ejercitan presiones políticas para obtenerlas.

El mercado de los sitios de CLASE 2B son dominados por Speightstown, que tiene un satélite que encalla el área mientras sirve a su ubicación interna de mercadeo. Speightstown ha esperado un complejo de pesquerías durante muchos años. Estudios se han dirigido, decisiones han sido hechas, pero entonces cambiadas, las promesas de construir un complejo han aparecido periódicamente, sólo para ser puestos en la espera.

Un estudio, Coastal Conservation Study, 1984 (Government of Barbados) fue más allá del

problema de complejos de pesquerías, como tal, examinando el impacto geográfico local más grande del sitio. Los resultados sugirieron que algunos problemas medioambientales tienen que ser dirigidos, que aumentaron las complejidades y los costos de los complejos pesqueros. Ese sitio hubiese sido el artefacto para un desarrollo mayor regional, enfocado en el pueblo. Si o no el complejo de Oistins alguna vez cumplió semejante papel permanece ser investigado.

Las tendencias históricas, escogidas de los medios de comunicación, sugieren que Speightstown es finalmente el único sitio de desembarque en el país destinado para adquirir un estado de Clase 1, es decir, para adquirir un complejo de pesquerías completo. Por consiguiente, cualquier análisis del futuro de otro sitio de Clase 2A debe excluir a Speightstown. Pero, para hacer la nueva clasificación racional, Speightstown, en su estado actual se encuentra en la clase 2A. Si la idea de un tercer complejo de pesquería nacional nunca se materializa, entonces de hecho, cualquier análisis de Speightstown podría ser categorizado similarmente, pero todavía ligeramente diferente a los otros sitios en Clase 2A. La diferencia mayor es que Speightstown es comparativamente más urbano en su naturaleza global, que los otros sitios.

Algunos sitios de Clase 3A, fuera de núcleos urbanos, son similares a la Clase 2B, locaciones urbanas, con la concentración de barcos, y la naturaleza de los establecimientos agrupados que actúa como para definir los factores asignados a los sitios de una clase u otra. Los Sitios de Clase 3A están dentro de las partes artesanales del continuo de las pesquerías. Ellos se localizan en las arterias mayores, y por consiguiente, pueden llenar las exigencias de la pesca de este sector bastante móvil en la población de Bajan. Se supone, pero queda por ser demostrado, que las ventas de la orilla del camino proporcionan una mejor base de clientela mayor que el potencial tráfico pedestre del círculo dispersado de la población.

Básicamente, sitios de clase 3A atestatan a un cierto reconocimiento, por oficiales, a los méritos e importancia de barcos que se arraciman a los sitios de remolcamiento específicos. La mayoría de sitios de Clase 3ª tienen una mezcla de comodidades y medios, en un estado ideal para usos y establecimientos de reparación. Su presencia atesta al involucrimiento gubernamental, y compromiso a proporcionar un grado mínimo de servicios a ciertos tipos de sitios. El número de barcos, remolcados a un lado, es naturalmente de suma importancia para la selección de la localización que muestra la mezcla de características encontradas en Clase 3A.

La mayoría de los sitios de la Clase 3A tienen electricidad, y dado a su concentración de barcos, ellos son ideales para la escena de medios de reparación. Claro está que algunos pescadores cuidan sus propios navíos, pero algunos prefieren la ayuda profesional. Estos, encuentran una buena base para sus operaciones en algunas de estas localidades de Clase 3A.

En esencia, los sitios de Clase 3A, bendecidos con un encalle comparativamente fácil, en las aguas normalmente tranquilas, son probablemente el lugar ideal para las actividades más artesanales de la flota de Bajan.

Sitios de Clase 3B son totalmente de otra proposición. Ellos tienen aglomeraciones de barcos. Pero, ellos se localizan en lo que es, fundamentalmente, las escenas medioambientales bastante indeseables. La Bahía Tent (Tent Bay), aunque "urbana" esta incluida con los otros, porque la suma de sus características es más similar a los sitios de Clase 3B, que a cualquiera de los lugares de la Clase 3A. Todos los sitios de Clase 3B sufren de alguna manera grande problemas físicos en las aguas y en las bahías por las cuales cruzan los barcos hacia los lugares de pesca.

Además, durante muchos años, pescadores han estado militando en absoluto estos sitios para obtener comodidades y cambios. La prensa popular, en su irregularidad, pero casi predecible, muestra que los intervalos están llenos quejas de pescadores acerca de los problemas de estos sitios de pesca, y con retórica política que se ajusta a su tiempo, lugar y naturaleza de las quejas.

Esencialmente, las bahías padecen uno o alguna combinación de los problemas siguientes: la corrosión playera; los problemas de acceso en los canales, agravado por el oleaje normalmente pesado; problemas de encalle; unidos a los contornos topográficos de las bahías; falta de comodidades y sus pedidos, sobre todo los que son necesitados para la higiene personal.

Durante años, el gobierno ha gastado cantidades sustanciales de fondos en intentar resolver los problemas de éstos sitios de Clase 3B, con grados variantes de éxito y fracaso. El registro histórico cataloga la letanía usual de los problemas, aparentemente causados por malentendidos, falta de co-funcionamiento, diferencias entre las percepciones de grupos de pescadores y de diferentes políticos, percibidos con malos ojos, y así sucesivamente. Por otra parte, pescadores han reclamado periódicamente en la prensa popular el hecho de que nadie escucha sus consejos y recomendaciones. El resultado del extremo se ha mejorado, pero el descontento general todavía prevalece en absoluto entre pescadores en todos los sitios.

Más trabajo esta destinado para algunos de los sitios de Clase B. Pero, el fondo debe venir de la ayuda externa. Desgraciadamente, el proceso de aplicación parece ser insoportablemente lento, de todas las fuentes. Por consiguiente, pescadores y políticos parecen encontrarse atrapados en un ciclo interminable de retóricas y promesas; así como los políticos esperan por los fondos; que, aparentemente los lleva en ninguna parte.

El gobierno ha comisionado estudios de varios problemas en sitios de la Clase 3B. Hay un análisis detallado de los problemas que existen en Conset y Skeete's Bays, que representan el dilema que enfrenta un país pequeño que esta corto de fondos pero lleno de personas que exigen acciones y cambios para ellos. El estudio (Consulting Engineers Partnership, 1990) claramente identifica los costos injustificados que ocurrirían en ambas bahías si estas se desarrollaran totalmente como se hubiese querido. Si se desarrollara uno totalmente, el otro sufriría.

Claro, los ganadores estarían contentos, mientras tanto que los perdedores aullarían. Dentro de aquí se encuentran las mentiras del viejo dilema, enfrentando los escasos fondos de los gobiernos, y el mundo por encima de ellos.

Si existiera el lujo de abastecer todas las necesidades y los deseos de todos, habrían muy pocas necesidad de estudiar las diferentes ventajas comparativas de estrategias de desarrollo. Pero, tales lujos no existen.

Pero todavía, algunos individuos y grupos, actúan como si existieran. Y, a veces, ellos tienen que ser aplacados por causa de la conveniencia política. Pescadores en los sitios de la Clase 3B se ganan mucha atención de los medios de comunicación con sus demandas, la mayoría de los pescadores en los otros sitios no lo hacen. Es mejor escoger el camino que es más políticamente ventajoso, o buscar opciones socio-económicas que sean más racionales. Nuestro trabajo, y el de otros investigadores, apunta hacia la última ruta. Pero, los estudios de este tipo pueden ser buenos para nada, cuando la política entra en cuadro. No obstante, a causa de las diferentes condiciones existentes entre los grupos de sitios, a causa de los fondos limitados, vale la pena presentar el tema de opciones duras.



Los sitios de Clase 4 son en conjunto algo periféricos por lo que se refiere a su importancia a la industria de la pesca. Ellos son equivalentes a un sitio de desembarque casero de desembarque de los sitios para los pescadores locales. Tales sitios de puerto con navíos pertenecen principalmente al extremo tradicional del espectro.

Puesto que pocos navíos usan cualquier otro sitio, ninguna de las comodidades y medios son proveídos. Es más, ninguno está cuidado. Estos sitios existen, se desembarcan pescados en ellos, y se vende localmente.

Pero, por otra parte, ellos se encuentran fuera del rango de la planificación viable para las pesquerías. Lo mismo se puede decirse del único sitio en Clase 5, Crab Hill, separado de la Clase 4, debido a los enroscamientos de terreno montañoso que los pescadores solo pueden alcanzar la costa caminando a pie desde sus barcos.

En el análisis final, uno se pregunta si la naturaleza y la situación del desembarque en los sitios es de tanta importancia para un país tan pequeño como Barbados. La respuesta es sin equívoco positiva. La importancia de los sitios es una cuestión local. Un sitio con un sólo barco es de tanta importancia para las personas que lo utilizan como lo es también un complejo de pesquerías disponible para todos. Pero, los gobiernos tienen que discriminar en contra las porciones de tierras. No obstante, un poco de gastos son hechos con la intención de alcanzar una base extendida. En estos casos, la naturaleza de los sitios es real, no es académica, sobre todo cuando se consideran los atributos que causan un corte fuera de la distribución de comodidades.

## **Planeo y realidades geográficas del nivel local**

Las condiciones físicas de los sitios determinan la facilidad o las penalidades asociados con el encalle y arrastre de barcos. Uno puede entender prontamente por qué se usan solamente los sitios en buen estado. Sin embargo, no es tan fácil comprender por qué sitios difíciles y/o peligrosos han estado en uso continuo para embarcar y desembarcar, durante la última mitad del siglo. Planificadores podrían inclinarse para recomendar que tales sitios, sobre todo aquéllos en Barbados con tan pocos barcos, que se les quiten todas las consideraciones gubernamentales. Pero, las realidades del campo, es decir, las percepciones de los pescadores tradicionales; quiénes dominan tales sitios; sumado a un golpe político, evitarían semejante movimiento racional, en los factores estrictamente humanos.

Como indicado anteriormente, los navíos modernos de la flota están limitados, para los propósitos prácticos, en los puertos modernos de Oistins y Bridgetown. La flota artesanal, sin embargo, no se reprime así, y puede usar sitios en cualquier lugar. No obstante, los dueños de la flota han seleccionado varios sitios específicos. ¿Naturalmente, la pregunta es por qué? Hay cualquier número de respuestas con sentido común, como la tradición, la inercia, familiaridad, la distancia hacia el hogar, y el gusto. Sin embargo, se necesitan datos para entender las relaciones entre las personas que desembarcan y embarcan un barco en los sitios para poder comprender las visiones extensas en la condición humana en las pesquerías. Los estudios pasados, como aquéllos de Videus (1969), Chakalall (1985) y Crown Agents (1990) no han acostado sus observaciones en las tales condiciones, pero ellos proporcionan un poco de información sobre las características físicas y humanas de los sitios de desembarque. A su vez, lo último levanta muchas preguntas serias acerca de la relevancia del planeo de la pesca en la isla, en la luz de las realidades al nivel microscópico, de sitio a sitio.

Naturalmente, algunos aspectos de las pesquerías del país son dóciles a la planificación universal. La necesidad para los requisitos básicos, como el agua y electricidad, es común a todos los sitios. Pero, cada uno de los sitios mayores discutidos anteriormente constituyen una

entidad hacia sí mismo, con sus propias necesidades especiales.

En el último análisis, planes generales, que proporcionan el desarrollo universal son útiles y valen la pena. Sin embargo, las condiciones geográficas físicas y humanas en pequeña escala local piden elaboración e incorporación en los planes generales. Realmente es una llamada para los planes, para que sean muy generales y muy individuales. Este último expone las necesidades y los deseos de los grupos más pequeños de pescadores. Sin embargo, lo que resta de la pregunta es, ¿ hasta qué punto las condiciones económicas y políticas existentes satisfacen estas demandas, y cuántas demandas al nivel local pueden acomodarse en realidad con recursos limitados?

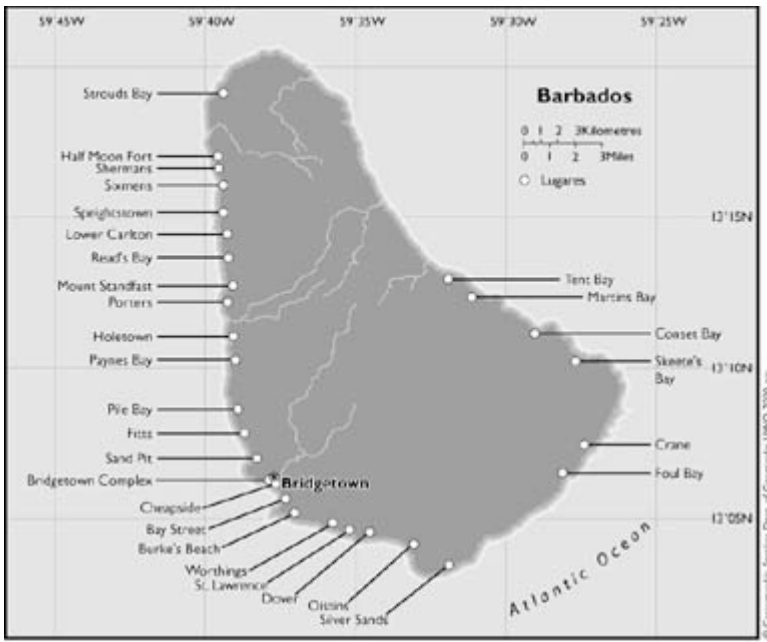
## **Conclusión**

De todo esto sigue, que los sitios de pesca presentan un verdadero calidoscopio socio-económico. Aunque Barbados es de una área geográfica muy pequeña, las diferencias de sitio a sitio no son de menos importancia que si los sitios se encuentran apartados por centenares de kilómetros en un país grande.

La geografía regional es un estudio en contraste, sin tener en cuenta las balanzas involucradas. Las realidades micro-geográficas en los estados microscópicos son de tanta importancia para estas personas como lo es la macro-geografía en los países gigantes. La clase de geografía regional presentada sobre las disposiciones fundamentales para planificadores que desean establecer políticas orientadas a las personas con un máximo de flexibilidad, también parece ser una advertencia sobre el pragmatismo de intereses locales.

En el último análisis, los planificadores siempre sin suficientes fondos se sujetaron a los constreñimientos políticos y otros, normalmente moldeando las políticas en condiciones generales. La geografía regional les permite afilar su enfoque. Pero, a menudo ellos son involuntarios o incapaces de hacerlo. No obstante, los estudios geográficos tradicionales, como este, intentan aumentar al máximo el conocimiento al nivel local. Con usar o sin usar un planeamiento, hay siempre una necesidad de saber más, en lugar de menos, sobre las personas y sus condiciones humana inmediatas, dentro de las comunidades mas habitadas.

Este ejercicio en la clasificación es un esfuerzo detallado en esa dirección.



Lugares	Strouds Bay	Half Moon Fort	Shermans	Simmens	Spaightstown	Lower Carlton	Read's Bay	Porters	Mount Standfast	Hometown	Paines Bay	Pie Bay	Fitts	Sand Pit	Bridgetown Complex	Cheapside	Bay Street	Burke's Beach	Worthing	St. Lawrence	Dover	Citons	Silver Sands	Tent Bay	Martins Bay	Conset Bay	Skeete's Bay	Crane	Foul Bay	
<b>Clasificación gubernamental</b>																														
Primario																														
Secundario																														
Terciario																														
<b>Clasificación provisional</b> (debe ser usada con tableta)																														
1																														
2																														
2A																														
2B																														
3A																														
3B																														
4																														
5																														

Figura Uno  
DISTRIBUCION Y CLASIFICACION DE LUGARES DE DESEMBARQUE

## Bibliografía:

- Bair, A., 1962, The Barbados Fishing Industry, Geography Department Publication Number 6, McGill University, Montreal, 57 pages.
- Cecil, R.G., 1999, Half a Century of Fisheries Development in Barbados: A Quest For Socio-Economic Explanations in the Systematic Literature and the Popular Press. Ministry of Fisheries, Bridgetown, Barbados, 165 pages.
- Chakalall, B., 1982 The Fishing Industry Of Barbados, Prepared For The Inter-American Institute For Cooperation In Agriculture, Barbados, Multilith, 48 pages.
- Consulting Engineers Partnership Limited, 1990, Final Report For Conset Bay And Skeete's, Bay Fishing Facilities, Ministry Of Agriculture, Food And Fisheries, Barbados, March, 97 Pages.
- Crown Agents For Overseas Governments And Administrations, 1990, Institutional strengthening Of Fisheries Divisions of The Ministry Of Agriculture, Food And Fisheries, Barbados, Final Report, Vol., 1, Technical Co-Operation ATN/SF-2474 BA, St. Nicholas House, Sutton, Surrey, Unpaginated.
- Government Of Barbados, 1984, Coastal Conservation Study: Volumes 1 to 7, Diagnostic Survey Report, Ministry Of Housing And Lands, October.
- Jones, R.V., 1993, Information Note: Expert Consultation On The Development Of Offshore Fishing Craft For The Caribbean Region, Curacao, 4 Pages.
- Mahon, R., Oxenford, H., and Hunte, W., 1985, Development Strategies For Flying Fish Fisheries Of The Eastern Caribbean, Proceedings of an IDRC-sponsored Workshop at the University of the West Indies, Cave Hill, Barbados, October 22-23, 148 pages.
- McConney, P.A., 1987, Small-scale Fisheries Planning In Barbados: The Roles Of Information Exchange And Participation, MES Thesis, Dalhousie University, Halifax, 138 pages.
- Videus, L., 1969 The Barbados Fishing Industry: An Inventory, UNDP/FAO Caribbean Fishery Development Project, SF/CAR/REG M2, 44 pages.
- Willoughby, S., and Cecil, R.G., IN PRESS, "The Evolution of Fishing Boats in Barbados", 52nd Annual Meeting of the Gulf and Caribbean

Fisheries

Association,

Key

West,

Florida.

November.