

# ASOCIACION NACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES CONGELADORES DE PESCA DE MERLUZA

PUERTO PESQUERO - APDO. 1.078 - TELFS. 42 04 22 - 42 06 88 - 42 11 22 - 42 13 99 - TELEX 89182 ARVI E - V I G O (ESPAÑA)

## CIRCULAR INFORMATIVA

Número: 30/80	Tirada: 90	Referencia: AM-TF/CG-mt	Departamento: GERENCIA	Fecha: 5/SEPTBRE./80
<b>Asunto:</b> RESUMEN GESTIONES ACOMETIDAS POR LA ASOCIACION				
Anexos: I. Copia del escrito al Director de Comercio Interior, en relación con la revisión de precios de la pescadilla inferior a 250 g. II. Copia cartas dirigidas al Jefe Gabinete Técnico del Ministro de Transportes. III. Copia cartas dirigidas al Delegado Provincial de Comercio. IV. Copia artículos de prensa				

Muy Sr.(es) nuestro(s):

0030

Tenemos el gusto de ofrecerle(s) el siguiente resumen informativo de las gestiones acometidas por la Asociación en los últimos meses.

### 1.- Caladeros

Por nuestra Circular Informativa núm. 29/80, de fecha 28 de agosto de 1980, conocen la visita del Subsecretario de Pesca a Sudáfrica, así como el comentario de las conversaciones por él realizadas.

Destacar de las mismas que el Gobierno sudafricano parece bien dispuesto en cuanto a la asignación de cuotas de pesca para el año 1981, pero que la cantidad concreta no será conocida hasta después de la reunión de I.C.S.E.A.F., que se celebrará en el mes de diciembre en Palma de Mallorca.

En el próximo mes de octubre, una comisión de "ANAMER", se desplazará a Sudáfrica, con objeto de continuar las conversaciones y contactos, tanto con la Administración Sudafricana como con los industriales.

Por lo que respecta a las pesquerías en aguas sudafricanas, podemos -- ofrecerles el siguiente resumen de las capturas realizadas hasta la fecha por aquellos buques que les ha correspondido para el presente año.

<u>NOMBRE</u>	<u>CUOTA</u>	<u>ENTRADA/TONS</u>	<u>SALIDA/TONS</u>	<u>CAPTURA</u>
FROXA	272T	23.5.80 / 300T	14.7.80 /560,67	260,671
EGUZKI	256T	17.8.80 / 810T	- - - - -	- - -
C. MAR TRES	266T	14.3.80 / 952T	10.4.80 /1079	124,031
RIBADAVIA	593T	05.3.80 /49,3T	30.4.80 /408,88	359,53
PLAYA MOURISCA	298T	03.3.80 / 880T	23.3.80 /1178	298,0
PRINC. ASTURIAS	271T	03.5.80 / 408T	25.5.80 /573,55	150,149
PRINC. ASTURIAS		02.6.80 /573,55	13.7.80 /712,53	139,003

Faltan por entrar en aguas sudafricanas los siguientes, según nuestros datos:

ARAMO - AROSA SEPTIMO - MAR DE VIGO - MAR DEL CABO - ECHALAR - SUEVE - AROSA OCTAVO.

En cuanto al caladero de Namibia, no hubo ninguna novedad significativa y, tal vez, en las próximas conversaciones sectoriales del mes de octubre puedan los sudafricanos anticiparnos cual va a ser su política al respecto.

## 2.- Precios y mercado

Se han continuado los contactos periódicos con la Administración Pesquera en relación con la problemática de precios e importaciones.

Por lo que respecta a los precios, al no producirse en la última revisión, la de la pescadilla inferior a 250 gramos, se han realizado múltiples y reiteradas gestiones con el Director General de Pesca, quien hasta la fecha no nos ha dado una respuesta concreta, ya que alega que la Dirección General de Comercio Interior entiende que la autorización para la comercialización de este tamaño fué autorizada en su día por circunstancias excepcionales de desabastecimiento de mercado; y que, tales circunstancias ahora no concurren. En esta semana hemos insistido en el tema, comprometiéndose el Director General de Pesca a hacer nuevas gestiones y darnos una respuesta concreta.

Al margen de las gestiones que hemos realizado a través de la Dirección General de Pesca al respecto, también hicimos gestiones directas ante el Director General de Comercio Interior, quien respondió que iba a estudiar nuevamente el problema y que nos daría su respuesta. Insistiendo en tales gestiones, con fecha 1 de septiembre de 1980, nos dirigimos a la Dirección General de Comercio Interior, en escrito cuya copia se adjunta como Anexo I.

Por lo que respecta a las importaciones, hemos insistido reiteradamente en nuestra tesis, y al respecto, en carta de fecha 28 de julio 1980 nos dirigimos al Jefe de Gabinete Técnico del Ministro de Transportes y Comunicaciones, recordándole el contenido de la última entrevista mantenida con el Ministro por una Comisión de la Asociación. También, a través del Delegado Regional de Comercio, en carta de fecha 28 de julio de 1980. Adjuntamos como anexos II y III copias de las citadas comunicaciones.

A través de distintos cauces, nos ha llegado información en el sentido de que el Ministerio de Comercio ha cortado las importaciones de merlucidos, o, cuando menos, que su nivel ha sido considerablemente restringido. Ello, al parecer, motivó protestas de la Asociación de Importadores.

De cualquier manera, estamos intentando, a través de distintos cauces, el poder mantener una entrevista, en breve, con el Ministro de Comercio, con objeto de poder manifestarle la problemática de la flota merlucera congeladora en el aspecto de precios y mercado para recabar una clara política de soluciones.

## 3.- Suministro de gas oil en Namibia

El último petrolero enviado alcanzará para los suministros hasta los primeros días del presente mes. Con la antelación suficiente hemos venido gestionando un nuevo envío, y, en el momento actual, ya tenemos resueltas todas las autorizaciones y sólo nos falta instrumentar econó

micamente la nueva operación y proceder a la contratación del petrolero. En principio pensamos que este nuevo petrolero saldrá para Durban en torno a los días 10/15 del actual.

El precio del gas oil correspondiente a este nuevo envío se situará, -- al igual que el anterior, en torno a las 22 pesetas litro. Estamos -- tratando de conseguir que el pago a CAMPSA sea igual que el del envío anterior, es decir, a 30, 60 y 90 días; para lo cual, aquellos asociados que hayan reservado suministros, tendrán que ingresar en metálico, en la fecha que se señala, 6 pesetas por litro, presentando igualmente aval por el resto a los vencimientos indicados.

De cualquier manera, los asociados afectados, recibirán en los próxi-- mos días comunicación detallada con las cantidades y plazos.

Por otra parte, informar que ya se ha procedido a la liquidación defi-- nitiva a todos los asociados del primer petrolero; y, en los próximos días procederemos a la del segundo.

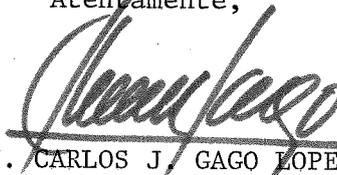
4.- Compensaciones por amarre

El Gabinete Técnico de la Asociación, conforme a lo acordado por la -- Junta en su última reunión, está confeccionando el estudio para las -- compensaciones por los amarres. Dicho estudio será presentado en la próxima reunión de Junta Directiva.

5.- Comentarios de prensa

Aprovechando la estancia del Presidente Suárez en Galicia, hemos apro-- vechado la oportunidad para destacar en la prensa gallega la problemá-- tica pesquera. Le(s) adjuntamos copia de alguno de ellos.

Atentamente,



Fdo.: J. CARLOS J. GAGO LOPEZ  
Director Gerente

ANEXO I

ILMO. SR. DIRECTOR GENERAL DE COMERCIO INTERIOR

MADRID

Asunto: REVISION PRECIOS PESCADILLA CONGELADA HASTA 250 GRAMOS DE PESO

Ilmo. Sr.:

A partir de la publicación de la Orden de 15 de abril de 1.980, sobre la fijación de precios máximos del pescado congelado en los distintos niveles de comercialización; esta Asociación, ha venido realizando gestiones - ante la Dirección General de Pesca Marítima para que, en contacto con esa Dirección General de Comercio Interior, subsanara la no inclusión en la Orden de la citada revisión de precios, de los incrementos correspondientes a la pescadilla congelada hasta 200 gramos de peso, a que se refiere la -- Resolución de esa Dirección General, de 22 de septiembre de 1978.

A pesar del tiempo transcurrido y de las gestiones realizadas, todavía no se ha logrado subsanar lo que esta Asociación considera error por omisión; con lo cual, se están constituyendo graves quebrantos económicos a las empresas merluceras congeladoras.

Deseamos recordar a V.I. que, en expediente presentado por esta Asociación ante la Junta Superior de Precios, de fecha 4 de julio de 1.979, - se reflejaba un incremento en la estructura de costos de explotación de la empresa merlucera congeladora, desde diciembre de 1.977, fecha de la última subida de precios, del 93,47%; incremento que, lejos de ser autorizado en los precios, se limitó sólo a la revisión con un incremento lineal del 10%. Si el incremento operado en dicha revisión, es notoriamente insuficiente para el equilibrio de las explotaciones, la situación se agrava todavía más, al no incluirse a la pescadilla de hasta 250 gramos de peso.

Hemos de participar igualmente a V.I., que la situación de este subsector es angustiosamente insoportable, como lo demuestra el hecho de paralizaciones de algunas explotaciones que ya se están produciendo, ante la situación continuada de pérdida, que lleva a la quiebra de las economías empresariales. De continuar así la actual productividad del caladero, de-- creciendo; la política de precios y márgenes comerciales; y, la continuidad de las importaciones de merlúcidos; no es difícil vaticinar, a corto plazo, la paralización de este sector productivo.

Es por todo ello, por lo que nos dirigimos a V.I., solicitando se proceda, con la mayor urgencia, a aplicar la última revisión de precios efectuada a los merlúcidos congelados, a la pescadilla de hasta 250 gramos de peso.

Dios guarde a V.I. muchos años  
Vigo, 1 de septiembre de 1.980



Fdo.: JOSE MANUEL SOBRINO MANZANARA  
Vicepresidente

itando se  
de precios  
ta 250 gra

años  
1.980

Vigo, 28 de julio de 1.980

Sr. D.

Luis Perall Guerra

Jefe del Gabinete Técnico del  
Ministro de Transportes y Comunicaciones

MADRID

MANZANARI  
nte

Muy señoremos:

El pasado día 17 de junio, El Sr. Ministro, tuvo a bien recibir a una Comisión de esta Asociación, con objeto de comentar la problemática que afecta al subsector merlucero congelador. En dicha entrevista pudimos analizar como queda expresado, la situación, así como las gestiones a acometer. Hicimos igualmente entrega al Sr. Ministro, como recordatorio, de un resumen de la problemática y planteamientos de esta flota; cuya copia tenemos el gusto de adjuntarle.

Al dirigirnos a Vd., lo hacemos con el ruego de que haga llegar al Sr. Ministro, por un lado la grave preocupación del sector; por cuanto y, a pesar del tiempo transcurrido no hemos tenido noticias al respecto de algunas gestiones que en breve se acometerán; por otra parte, la situación, lejos de mejorar, especialmente en lo que se refiere al mercado de la merluza congelada, se ha ido degradando en este tiempo.

Esta Asociación tiene conocimiento de que se siguen produciendo importaciones de merluza congelada o sus derivados originándose con ello un alarmante retraimiento en la demanda de las producciones nacionales que generen una acumulación de stocks y regresión en los precios de venta. Podemos señalarle, con realismo y objetividad, que la situación de las economías empresariales es ciertamente desesperada y que, de no remediarse con urgencia la política de mercado y precios que se sigue, no podremos hacer frente por más tiempo a unas explotaciones deficitarias.

Esta Asociación confía ciertamente en las gestiones que el Sr. Ministro prometió realizar con el de Comercio, en busca de una racionalización de la política de mercado y precios que permita poder hacer frente a la continuidad de la empresa merlucera congeladora.

Mucho le agradeceríamos, en consecuencia, que haga llegar nuestras inquietudes al Sr. Ministro, a la vez que le rogamos nos tenga informados de las gestiones acometidas y de sus resultados.

Aprovechamos la oportunidad para saludarle atentamente,

  
Fdo.: J. CARLOS J. GAGO LOPEZ

Vigo, 28 de julio de 1.980

Sr. D.  
Javier Tena  
Delegado Regional de Comercio  
CIUDAD

Vigo,

Mi Querido amigo:

Al término del período de Asambleas y Juntas Generales que hemos llevado a cabo de todos nuestros entes sectoriales, así como de toda la problemática que ha constituido la huelga de estibadores en el Puerto Pesquero; me pongo en contacto contigo para iniciar el desarrollo del plan que en cierto modo habíamos convenido para la inminente reunión que celebramos.

Como en aquella oportunidad te señalábamos, nosotros deseamos y queremos pedirte por tanto, que seas el cauce de nuestros planteamientos ante tu Ministerio. Hoy, iniciamos esta vía, exponiéndote la problemática acuciante que afecta al sector merluccero congelador, que esta Asociación representa.

Para ello, te adjunto copia de un informe que entregamos al Ministro de Transportes el pasado mes de junio. Recoge cual es la problemática que este subsector, así como nuestros planteamientos y conclusiones. Tiene plena vigencia, y, más que ello, diría que los efectos de mercado están aún más agravados.

También te remito copia de la memoria de actividades de esta Asociación, ya que un poco define a la misma; y, fundamentalmente las gestiones acometidas en el transcurso del año 1979.

De tu observación de esta documentación, ya me dirás si necesitas que te completemos o aclaramos algún otro aspecto. Quedo al respecto a tu entera disposición.

Pensamos que una buena vía de gestión, sería lograr por tu mediación, que pudieran recibirnos las jerarquías de tu Ministerio, incluido el propio Ministro. También que tu hicieras llegar a los mismos un informe de la situación.

Deseo agradecerte por último tu gran interés por los problemas del sector pesquero.

Recibe un cordial saludo

Fdo.: J. CARLOS J. GAGO LOPEZ

CA  
FL  
EX  
CC

La f  
españ  
otros t  
nacion  
de pes  
proces  
a bord  
des av  
de un  
en la  
pesqu  
alarm  
irrever  
Re  
que l  
nan e  
den. e  
tores  
ternal  
por e  
que  
calad  
desc  
cierto  
corta  
cultu  
trario  
nant  
del s  
tiene  
litica  
nistr  
cret  
cios  
que  
nua  
e in

# FARO DE VIGO

23 DE AGOSTO DE 1.980

## El gran drama de la flota merluquera congeladora

### CARACTERÍSTICAS GENERALES DE ESTA FLOTA • LOS CALADEROS LA EXPLOTACION Y LA INCIDENCIA DEL COMBUSTIBLE • PRECIOS Y MERCADO DE LA MERLUZA CONGELADA

La flota merluquera congeladora española, que ha constituido en otros tiempos el orgullo de la flota nacional, por sus características de pesqueros de gran porte, que procesan y elaboran sus capturas a bordo, tecnificada con los grandes avances, está, hoy, en peligro de un colapso total, al producirse en la economía de las empresas pesqueras una descapitalización alarmante, progresiva, y, tal vez, irreversible.

Resulta ciertamente paradójico que los elementos que condicionan esta grave situación no pueden, en este caso, atribuirse a factores derivados de situaciones externas, como la falta de caladeros por extensión de 200 millas, y a que esta flota tiene todavía sus caladeros en Namibia, con un descenso de la productividad, es cierto, pero también lo es, que, a corto plazo, no tiene mayores dificultades al respecto. Por el contrario, los elementos desencadenantes que condicionan la crisis del sector merluquera congelador, tienen su origen y causa en la política interna de la propia Administración española, y, más concretamente, en la política de precios y sobre todo, de importación — que se ha seguido — así se continúa — de importaciones masivas e incontroladas.

En el año 1979, la flota merluquera congeladora, se vio obligada a optar, por dos veces consecutivas, por el amarre y no hacerse a la mar, ante la imposibilidad de defender las empresas sus explotaciones. Las promesas de solución de altas jerarquías de la Administración — aunque sistemáticamente incumplidas — evitaron — ¿hasta cuándo? — el amarre definitivo. Otras muchas empresas optaron por integrar sus barcos en Sociedades Conjuntas, con objeto de intentar una vía de solución. El hecho cierto es que, tanto las empresas netamente nacionales, como las que optaron por abanderar sus barcos en otros países al amparo de la legislación de Sociedades Conjuntas, se ven en el mismo trance de descapitalización y quiebra de sus economías; ya que ambas se enfrentan con la incoherente política seguida por la Administración española en materia de importaciones.

En el momento actual, con un mercado en que los stocks de merluza se acumulan; y, por tanto, con unos precios de venta netamente regresivos, alguna empresa está ya en trámites laborales de rescindir la relación laboral con sus tripulantes y proceder al amarre definitivo de su flota.

Tal vez, el acusado déficit que se prevé en nuestra balanza de pagos, condicione otra política de cara a las importaciones. De cualquier manera, si esto fuera así, puede que también sea demasiado tarde para la economía de las empresas merluqueras congeladoras.

#### CARACTERÍSTICAS GENERALES DE ESTA FLOTA

En la Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Pesca de Merluza «ANAMER», se agrupan la totalidad de las empresas pesqueras, cuyos barcos se dedican a la captura de merluza para su congelación a bordo. Tienen su sede en Vigo, en el seno de la S. Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo.

Esta flota — compuesta por 95 unidades — es de las más modernas, sofisticadas y tecnológicamente desarrolladas, no sólo en el contexto de la flota nacional, sino también de la mundial.

En la composición de la flota, se pueden distinguir dos tipos perfectamente diferenciados: la exclusivamente merluquera, y aquellas otras unidades que alternan ésta con otras pesquerías.

La flota merluquera propiamente dicha, está compuesta por 40 unidades, las de mayor parte de la flota pesquera nacional, cuyas características medias son:

T.R.B., 1.400; Potencia, 2.900 H.P.; Eslora, 75 mts.; Edad, 7,38 años; Capacidad de bodega, 1.200 tns.; Capacidad congelación, 27 tns. - día; Tripulantes por buque, 44.

La flota alternativa — está compuesta por 45 unidades, de tipo medio, que también realiza capturas de cefalópodos en los caladeros de Estados Unidos de América, Canadá, Noruega y Sahara, cuyas características son:

T.R.B., 457; Potencia, 1.300 HP.; Eslora, 39,26 mts.; Edad, 5,9 años; Capacidad de Bodega, 500 tns.; Capacidad congelación, 18 tns día; Tripulantes por buque, 23.

La importancia socioeconómica de la flota merluquera congeladora, tiene las siguientes características:

**Sociales:** Empleo directo entre personal de tierra y embarcado de 3.140 trabajadores. Se puede calcular un empleo inducido en las industrias subsidiarias y complementarias de más de 25.000 puestos de trabajo.

**Económicos:** Se puede estimar la cifra de 0.000.000.000 pesetas, como el valor de las capturas en primera entra.

**Empresas:** Aún cuando el coste de las unidades merluceas califican a la Empresa de grande por la cuantía de la inversión, la dimensión por el número de unidades de cada una es de 1,5 buques por Empresa; ya que a un total de 64 empresas corresponden 95 buques.

**Distribución geográfica:** En cuanto a la ubicación geográfica de las Empresas, hay que señalar que el 74,9 por ciento de ellas con el 81,1 por ciento de los barcos, corresponden a la región gallega; el 8 por ciento al país vasco; y, el resto a otros puntos del litoral español.

Como puede observarse, esta flota tiene una marcada importancia socioeconómica en general; y, muy especialmente en Galicia, ya que, independientemente de la distribución geográfica señalada anteriormente, la práctica totalidad de la flota opera y realiza sus operaciones en puertos gallegos, fundamentalmente Vigo, y, el personal que constituye sus tripulaciones es también prácticamente gallego.

### LOS CALADEROS

Los caladeros tradicionales y únicos de la flota merluceira española, se encuentran en el África Austral, concretamente en las aguas jurisdiccionales de la República de África del Sur y de Namibia.

La actividad pesquera española en esta zona comenzó en 1962, aumentando el volumen de capturas rápidamente, hasta cerca de las 280.000 toneladas en 1970. A partir de aquí, la producción ha descendido, por bajar el rendimiento del caladero por unidad de pesca, debido al acceso de numerosas flotas de países extranjeros al mismo. En los últimos años, las capturas se han situado entre las 100.000 y 200.000 toneladas, con las naturales fluctuaciones.

Para 1980, España dispone de unas 87.000 toneladas en aguas de Namibia, y de 4.000 toneladas en aguas de la República de Sudáfrica. Si bien, hay que hablar de restricciones graduales en los últimos años, los niveles de cuotas establecidos todavía no han obligado a restricciones drásticas, por lo que no se puede hablar que en esta zona existan, en 1980, escasez de cupos de capturas. Las capturas previsibles en 1980 se situarán en torno a las 100.000 toneladas, contabilizándose en dicha cifra, no sólo los merlucidos, sino otras especies complementarias como: rosada, rape, lenguado, etc.

Las cuotas de pesca mencionadas se asignan, por lo que a Namibia respecta, a través de ICSEAF (Comisión Internacional para las Pesquerías del Atlántico Sud-oriental). Las correspondientes a África del Sur, son de aplicación como consecuencia del Convenio bilateral en materia de pesca, suscrito entre ambos países, en el mes de agosto de 1979.

En cuanto a perspectivas de futuro en la asignación de cuotas de pesca a España en ambos caladeros, se puede señalar que sus posibilidades, en uno y otro, son sustancialmente distintas.

En aguas de África del Sur, pensamos que las cuotas se irán gradualmente incrementando, aunque muy lentamente, a medida que los stocks de merluza se vayan recuperando; o que, otros factores y contrapartidas nos sitúen más favorablemente; factores tales como: relaciones políticas, comerciales, etc.

En cuanto a Namibia —con el telón de fondo de su conflictividad política— no se puede vaticinar una conducta a medio o largo plazo. No obstante, a corto plazo, y, aún a pesar de la decisión de extender, con carácter inmediato,

la zona económica exclusiva a 200 millas, no parece que España vaya a tener serias dificultades, ya que, por una parte, África del Sur y la Administración del territorio de África Sud-occidental, no quieren hacer un nuevo conflicto de esta extensión y, por tanto, la supervivencia de la ICSEAF parece asegurada; y, por otra parte, las buenas relaciones, tanto oficiales como sectoriales, colocarán presumiblemente en una buena posición a la flota española.

Ello no quiere decir, ni mucho menos, que la actitud al respecto deba ser pasiva o de espera; muy al contrario, conviene situarse adecuadamente, mientras aún se esté a tiempo. El sector sigue avanzando en el estudio y puesta en marcha de todos aquellos elementos que consoliden su presencia en la zona.

Tampoco deben adoptarse posiciones pasivas con respecto a otros caladeros, posiblemente alternativos, para la flota merluceira. No se puede estar a expensas de un solo caladero. Estas posibles alternativas, que el sector viene reiterando a la Administración, se sitúan en aguas chilenas; fuera de la ZEE de Argentina; y, tal vez, en el Pacífico norteamericano o en Australia y Nueva Zelanda.

### LA EXPLOTACION - INCIDENCIA DEL COMBUSTIBLE

Los incrementos de precios en los distintos componentes que intervienen en la estructura de costos de explotación de un barco pesquero, han sido muy superiores a la inflación media de la economía nacional.

En expedientes de costos —debidamente justificados—, presentados por «ANAMER» el 4 de julio de 1979 a la Junta Superior de Precios, se reflejaba un incremento en la estructura de costos de explotación, desde diciembre de 1977, del 93,47 por ciento. El factor de incidencia más desequilibrador, lo han constituido los precios del combustible; y, ello, en base a dos premisas fundamentales: el alto consumo de esta flota, por una parte; y, los precios del carburante por otra, teniendo en cuenta no sólo los incrementos operados en el precio del mismo, sino las peculiares características del abastecimiento

en puertos sudafricanos.

El consumo de combustible total de esta flota sobrepasa las 100.000 toneladas anuales. La incidencia del mismo en la estructura de costos de explotación, sobrepasa el 30 por ciento. Como ejemplo gráfico, citaremos que las unidades más representativas de la flota, alcanzan un consumo diario de gas-oil en torno a las 15 toneladas, lo que, teniendo en cuenta el nivel medio de capturas - día, representa que, para la obtención de un kilogramo de merluza, son necesarios dos litros de combustible.

Los precios del combustible, en los últimos años, han sufrido alarmantes crecimientos. Basta recordar que los precios nacionales, desde el mes de enero, se han incrementado en 8 pesetas por litro, lo que, en términos globales, supone un incremento de 807.859.336 pesetas, para el conjunto de esta flota.

Por otra parte, las especiales características de África del Sur en el contexto político mundial, sometida a un boicot en el suministro de crudos, motivó que este país adoptara directrices tendientes a reducir el consumo de productos energéticos. Como consecuencia de ello, se fijó un impuesto al suministro del gas-oil —que afecta a las flotas extranjeras—, con lo cual, el precio litro actual del mismo, sobrepasa las 32 pesetas.

Al ser el referido precio condicionante por sí solo, para la inactividad de esta flota, la Administración autorizó al envío de combustible nacional a Namibia. Los precios del coste de este combustible, hasta el último envío, lo eran sin subvención, a los que había que incrementar los gastos de transporte, almacenamiento, etc., en Namibia.

El último envío de combustible realizado por «Anamer» a los puertos de Namibia para abastecer a la flota, lo sitúa en un precio final de 22 pesetas litro; ya que, a los precios vigentes en territorio nacional de 15,35 pesetas litro, hay que incrementar los costos del petrolero para su transporte; almacenamiento, suministro y demás.

Hemos de señalar por ello, que la sola incidencia del combustible condicionará la actividad de la flota merluceira congeladora, en los caladeros de África del Sur y Namibia.

### PRECIOS Y MERCADO DE LA MERLUZA CONGELADA

#### Precios

La merluza congelada, es el único producto pesquero que ha estado sometido a régimen de precios controlados. Como consecuencia de ello, los incrementos operados nunca han obedecido a criterios económicos necesarios para la explotación, sino, más bien, a factores o condicionamientos políticos.

Los precios de la merluza congelada han estado estancados desde noviembre de 1977 hasta el pasado 15 de abril, en que se

ha autorizado un incremento del 10 por ciento. Compárese este incremento con el alza operada en el mismo período, en los costos de explotación. Habría de destacarse, asimismo, que el exiguo incremento operado del 10 por ciento, no se ha repercutido, como sería lógico y justo en todos los tamaños, pues del mismo se excluyeron, incomprensiblemente, a la pescadilla pequeña.

Pero no sólo han estado sometidos los precios a tope, sino también los márgenes comerciales de los escalones que intervienen en la comercialización de la merluza congelada.

Estos condicionantes en los precios, han supuesto unos desequilibrios transcendentales, no sólo para la explotación, sino en la comercialización. En el contexto de una economía de mercado, la libertad de precios debe constituir el mecanismo de ajuste para equilibrar las explotaciones; y, por tanto, el sector viene solicitando que se declare el régimen de libertad para los precios y márgenes comerciales para la merluza congelada. En cualquier caso, el sector no puede admitir que las elevaciones de los costos de explotación no sean automáticamente repercutidas en los precios y márgenes comerciales.

Los precios actuales constituyen unos precios políticos, no ajustados a la realidad.

#### Mercado

Podríamos afirmar que España es el principal mercado potencial de merluza. Como consecuencia de ello, es interés de todos los países el introducir sus producciones en el mercado nacional. Las importaciones de merluza constituyen, hoy por hoy, el factor de desequilibrio de mercado y precios para la producción nacional, al rebasarse alarmantemente la capacidad de demanda.

El sector merluceiro, ha venido propugnando, en los últimos años, el establecimiento de una política coherente en el mercado de la merluza congelada; política que, a nuestro entender, habrá de basarse en la fijación de la cuota de mercado o consumo nacional, para que las importaciones sólo se produzcan cuando sea necesario cubrir los posibles déficits entre la producción nacional y el consumo.

Lejos de ello, y en base a intereses nada claros, hemos asistido a una práctica libertad de importaciones de merluza, que han originado la acumulación de alarmantes stocks de estos productos, poniendo a la producción nacional, y, por tanto, a la empresa pesquera nacional, en la situación más desfavorable; colapsando sus economías, hoy en franca crisis; algunas, en procesos irreversibles de quiebra.

Por último, añadir las supuestas irregularidades que, al parecer, se producen con absoluta impunidad, en el proceso de las importaciones; supuestos fraudes que, a nuestro entender, son producto del escaso seguimiento y vigilancia, a lo largo del proceso.

por parte de los organismos con competencias.

### CONCLUSIONES

Hemos pretendido, en este resumen esquemático, hacer un diagnóstico de la grave crisis por la que atraviesa el subsector merlucero congelador; exponiendo aquellos factores de desequilibrio que originan la crisis; y, en definitiva, reiterar, una vez más, los eternos defectos que conforman el drama del sector merlucero congelador. Los problemas, por tanto, no son nuevos, y, lo que desgraciadamente sucede es que, al no ser corregidos en su momento, se han agravado, constituyendo en la actualidad, la cruda realidad de un subsector cuyas empresas se encuentran en procesos acelerados de franca descapitalización que, inexorablemente, conducirán a la quiebra de sus economías.

La conclusión única, por tanto que podemos formar del análisis de la situación, no puede ser otra que la de señalar una inexorable paralización de la actividad a muy corto plazo.

Para tratar de evitar este colapso, lo que necesariamente no implica que el mismo no sea una realidad irreversible, reiteramos, una vez más, la ineludible necesidad de instrumentar, urgentemente, una política decidida que contemple las siguientes acciones:

#### Los caladeros

**Africa del Sur:** Proyección de una política definida, que permita consolidar la presencia de la flota española, incrementándose la participación en las cuotas de pesca.

**Namibia:** Potenciar todas las acciones que permitan la mejor posición española de cara al futuro de estos caladeros.

Apoyo de todo índole a los proyectos sectoriales para el estable-

cimiento de relaciones de cooperación, y la consolidación de estructuras pesqueras en el territorio.

**Chile:** Ratificación del tratado pesquero con este país, o, si fuere más conveniente, renegociación de un nuevo Convenio que permita el acceso de nuestra flota a estos caladeros.

**Argentina:** Negociaciones con las Autoridades argentinas, que permitan la utilización de la infraestructura portuaria a la flota española que realice o pueda realizar actividades fuera de la Zona Económica Exclusiva del indicado país.

Conseguido ello, sería necesario el llevar a cabo una prospección comercial a estos caladeros; para lo cual, sería necesaria una subvención de la Administración.

**Otros caladeros:** Apoyo y ayudas al sector para realizar estudios iniciales que permitan conocer las posibilidades de nuevos caladeros, como pueden ser los del Pacífico de los Estados Unidos, Nueva Zelanda y Australia.

Si de los informes previos se considerase interés o posibilidades de explotación, sería necesaria la concesión de ayudas para llevar a cabo prospecciones comerciales.

#### Combustible

Ayudas complementarias, bien en los precios del combustible, o, al transporte y almacenamiento del mismo en Africa del Sur, que permitan equilibrar la incidencia del combustible a Africa del Sur.

#### Precios y Mercado

**Precios:** Declaración del régimen de libertad de precios y márgenes comerciales para la merluza congelada. En todo caso, establecer criterios para que los incrementos de los costos de producción sean automáticamente repercutidos en los precios y márgenes comerciales.

**Mercado:** Es necesario establecer, anualmente, la cuota de mercado o consumo nacional de merlúcidos congelados y sus derivados. El procedimiento más idóneo para ello, sería la creación de una Comisión en la que participarían representantes de los distintos Organismos de la Administración y del Sector afectados.

Establecida dicha cuota de mercado, la misma debería cubrirse con la producción nacional; aportaciones de Sociedades Conjuntas, y, si hubiera lugar, por último, con importaciones de otras procedencias.

Las importaciones autorizadas para cubrir el posible déficit que pudiera producirse con las aportaciones nacionales, deberán estar sometidas a un riguroso control.

Deberá crearse un programa, con financiación oficial, de orientación y fomento del consumo de merlúcidos y sus derivados.

Importante en este aspecto es diferenciar las calidades según su procedencia de origen.

Al mismo tiempo que se ponen en marcha los mecanismos que procedan para llevar a cabo los aspectos estructurales anunciados, con carácter urgente y como acciones coyunturales, deberá procederse al cierre total de las importaciones de merluza congelada y sus derivados. Con objeto de impedir que muchas de las licencias de importación concedidas con anterioridad se puedan realizar en la actualidad, es imprescindible el elevar la cuantía del derecho compensatorio variable, a 25.000 pesetas tonelada, cuando menos.

**J. CARLOS J. GAGO LOPEZ**

**Director - Gerente de la S. Cooperativa de Armadores de Vigo.**

## Galicia, la gran afectada por la crisis pesquera

### I

Que el sector pesquero está en crisis es indudable; una realidad tangible, muy a pesar de declaraciones frívolas o triunfalistas de ciertos portavoces de la Administración pesquera, que hacen esfuerzos dialécticos increíbles en aparentar lo contrario, aunque no se aclerte a comprender cuáles son los fines que se persiguen con estas actitudes. De cualquier manera, tales declaraciones son estériles, porque no convencen a nadie.

Y está en crisis el sector pesquero porque se producen una serie de factores que la originan; unos condicionantes externos e internos que la motivan, de muy diversa índole, que, a efectos de síntesis, podríamos englobarlos en tres aspectos generales: La modificación del «status» del concepto de zona económica exclusiva a 200 millas; la inflación de costos en la estructura económica de la empresa pesquera, y la incoherente política comercial pesquera que se sigue en el país.

La extensión de la zona económica exclusiva a 200 millas, medida prácticamente generalizada por los países ribereños con recursos pesqueros, supuso las consecuencias de sobra conocidas: Expulsión de caladeros; contingencias de otros; abono de fuertes cánones; apresamientos, sanciones desorbitadas y, lo que es peor todavía, secuestros de tripulantes o ametrallamientos de barcos. En una palabra, se impide el desarrollo normal de la flota en sus caladeros tradicionales de pesca, antes mares libres, hoy propiedad de los países ribereños.

### INFLACION DE COSTOS

La inflación de costos en la estructura económica de la empresa —muy superior a la inflación media del país— se genera, especialmente, por la incidencia del incremento de los precios del combustible y sus derivados. Baste recordar que el incremento operado en los carburantes de la pesca, desde enero del actual año, supuso un 90 por ciento. El combustible, por su incidencia, constituye un factor de desequilibrio tal en la explotación que, en determinados tipos de flota, condiona por sí solo la continuidad de la explotación. Las consecuencias de la inflación de costos son obvias: La empresa pesquera se enfrenta a una grave decapitalización constante y progresiva.

### ESTRUCTURAS ANCESTRALES

En cuanto a la política comercial pesquera, está precluida, en el orden interno, por unos sistemas y canales de comercialización con estructuras ancestrales, que originan cuellos de botella a los precios del productor; pero, fundamentalmente, los efectos más acusados se producen como consecuencia de las importaciones masivas de productos pesqueros que, de todas las procedencias, se encuentran con el «cajón de sastre» de nuestro mercado. Aun cuando el mercado español es potencialmente bueno, no cabe duda de que, cuando se rompe el quilibrio de ajuste entre la oferta y la demanda, como viene sucediendo desde hace algún tiempo, se originan fuertes «stocks», y, en consecuencia, una alarmante y progresiva regresión en los precios de primera venta. Los precios de especies como la sardina, merluza congelada y pote, por citar algunas, son fieles exponentes de la situación.

### REMEDIOS A LA CRISIS

Y si la crisis del sector es un hecho, también es insoslayable que es, precisamente Galicia, quien repercute con más intensidad las consecuencias sociales y económicas del problema; las razones son simples: La nacionalidad gallega representa más del 70 por cien de las pesquerías industriales españolas. Galicia tiene en la pesca no una actividad complementaria de su desarrollo económico y social, sino una de las pocas industrias autóctonas, incluso de subsistencia.

Pues bien, cuando la crisis se produce, hay que ponerle remedio, o, cuando menos, intentar soluciones. La pesca gallega se siente frustrada y defraudada porque entiende que en el país o sólo no existe una política pesquera definida y coherente, que permita salir de la crisis, o, cuando menos, paliarla; sino que, incluso, pensamos, no existe en el Gobierno una voluntad decidida de acometer el problema con realismo.

El tiempo pasa y el problema se agrava; las promesas de solución no llegan a concretarse, porque ni tan siquiera se acometen las correspondientes acciones; las expectativas esperanzadoras se incumplen sistemáticamente y, por ello la capacidad de credibilidad se ha evaporado, ante la dura realidad de los hechos.

### LOS PACTOS DE LA MONCLOA

Un día, por el mes de octubre de 1977, a través de los pactos de la Moncloa, se hizo un diagnóstico del problema pesquero —consideramos que, cuando menos, aceptable—, y se fijaron unas líneas de actuación concretas, empleadas a una fecha fija. Aquellos pactos se presentaron a la sociedad como instrumento para paliar la grave situa-

domingo, 17-agosto-1980

ción económica del país y eran el diagnóstico al que se había llegado por consenso de las fuerzas políticas y sociales. Pues bien, las acciones que para el sector pesquero se señalaban no se pusieron en práctica. El incumplimiento fue manifiesto.

Por ello, ni se ha reformado la estructura administrativa de la pesca, ni se ha procedido a la elaboración de un amplio plan de reestructuración del sector pesquero, ni tampoco otros de los postulados comprendidos en los pactos.

Pasado el tiempo, la «UCD» formula un programa pesquero,

concretamente en su primer congreso nacional, celebrado en octubre de 1978. En dicho programa, se reconoce la «gran importancia social y económica» de la pesca marítima nacional; «la crisis del sector»; «la deficiente estructura de la flota pesquera»; «la falta de un marco institucional apropiado a las complejas exigencias de la Administración pesquera actual». Y —lo que es más importante—, una vez realizado el nuevo diagnóstico, «UCD» confirma su voluntad política de consolidación de la vocación pesquera nacional, tratando de asegurar el abastecimiento con producción propia.

## EL GOBIERNO NO CUMPLIO

Ya han pasado casi dos años de esta declaración, de este compromiso; a pesar de ello, el Gobierno tampoco cumplió con el sector; promesas simplemente, mientras el problema sigue agravándose, en algunos aspectos de forma irreversible.

Y la pesca gallega no necesita ni quiere más promesas, más comprensiones y declaraciones; lo que la pesca gallega necesita son hechos, realidades y acciones concretas, antes de que sea demasiado tarde. Necesita la decisión y voluntad del Gobierno para poner en práctica esa política racional y coherente de que se nos ha hablado y prometido. El sector está dispuesto a seguir sacrificándose aún más, y a colaborar estrechamente en la superación de la crisis, siempre y cuando tenga la certeza de que el barco navega hacia singladuras esperanzadoras.

El Gobierno, la «UCD» está en deuda con la pesca; y, por tanto,

con Galicia. Si se habla de «reparar y restituir a Galicia...», empiecen por hacer algo por la pesca, ya que, en Galicia, y, más especialmente en las provincias marítimas, la pesca es nuestro problema real y concreto de todos los días.

## POLITICA PESQUERA

Y la pesca española y la gallega, necesitan perentoria y urgentemente, de unas acciones que permitan enfrentarse al problema; algunas de las acciones que habría que acometer, se enuncian seguidamente.

Es urgente el que el Gobierno, en base al reconocimiento de la crisis cierta en el sector, dimensionase adecuadamente la importancia social y económica del problema —en especial, para algunas nacionalidades, como la gallega—, definiendo, con claridad y pragmatismo, la voluntad de acometer una verdadera política pesquera nacional y coherente.

En una palabra, el Gobierno deberá ratificar su propio programa, y, acometerlo.

## MARCO INSTITUCIONAL

Se necesita el acometer la promulgación de una Ley Básica de Pesca; una Ley que defina los conceptos básicos y estructurales del sector; que sirva de marco institucional para acometer la reforma. Una Ley de Pesca que debería, entre otros aspectos, abarcar los siguientes: La estructura, atributos y competencias de la Administración pesquera; las definiciones conceptuales básicas, en materia de pesca marítima; los aspectos básicos estructurales del sector; la flota: Construcción, adscripción de las unidades pesqueras, modalidades, artes, desguace, etc.; la regulación y ordenación de las pesquerías dentro de la zona económica exclusiva española; la definición y objetivos básicos de la negociación exterior pesquera; la investigación científica y biológica. La unificación de centros de investigación pesquera; la investigación técnica y tecnológica; la infraestructura portuaria pesquera; la ordenación de la vigilancia y asistencia pesquera; la comercialización de los productos pesqueros. Sus objetivos, tanto internos como externos: Formación técnica, profesional y humana de los hombres del mar; crédito y financiación de la empresa pesquera; política energética y su aplicación para la flota pesquera.

J. Carlos J. Gago López, es director gerente de la Cooperativa de Armadores de Pesca del puerto de Vigo.

# Galicia necesita de la pesca para salir de su colapso social y económico

19 DE AGOSTO DE 1.980

## y II

Es imprescindible el acometer, con urgencia, la reestructuración de la Administración pesquera. Las pesquerías españolas necesitan, con urgencia, una estructura administrativa enclavada en un departamento lógico — pensamos que no lo es en el de Transportes y Comunicaciones, que es un Ministerio de servicios; tal vez, su enclave más lógico sería en un Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y su rango, que, cuando menos, había de ser el de Subsecretaría específica; sus competencias integrales, que abarquen todos los ciclos o procesos del sector, hoy muy diluidas en múltiples departamentos ministeriales; sus medios, adecuados a la importancia social y económica del sector, así como a su especial problemática y conflictividad.

Tal reestructuración habría de contemplar, con independencia de las facultades y competencias de los entes autonómicos de las distintas nacionalidades del Estado, los órganos de la Administración periférica.

En este nuevo concepto de Administración pesquera, sería necesaria la creación de un órgano asesor y consultivo, integrado por representantes de cada uno de los subsectores y modalidades pesqueros.

Dependerían de la Administración pesquera los servicios de vigilancia y asistencia, con un modelo civil.

### LA FLOTA

Para medir adecuadamente el problema, se hace necesario el cuantificar exactamente la flota, en todos sus aspectos y características. Seguidamente, abordar un plan de reestructuración de la flota, que pase la regulación de las nuevas construcciones; la adscripción de las unidades a los distintos caladeros; la reconversión y adecuación técnica y tecnológica; regulación de las modalidades de pesca, artes, etc.; el desguace, etc.

### INVESTIGACION CIENTIFICA Y BIOLÓGICA

Conviene eliminar los compartimentos estancos existentes entre los diversos centros de investigación pesquera, incluyendo a la Universidad, creando una sola dirección orgánica; potenciando adecuadamente sus medios.

Es necesario acometer los estudios que permitan la cuantificación de los «stocks» en la zona económica exclusiva española, como paso previo y necesario para la ordenación de las pesquerías nacionales; a la vez que deben investigarse o colaborar en la investigación de aquellos caladeros ajenos, donde faena la flota propia; constituyéndose así una mejor imagen y apoyo en la negociación exterior pesquera.

### TECNICA Y TECNOLOGIA

Habrà que comenzar a recobrar el tiempo perdido e iniciar un programa de investigación técnica y tecnológica que abarque desde la propia concepción de las unidades pesqueras, pasando por los artes de pesca y los propios bancos o caladeros.

La Administración debe asumir, igualmente, con apoyo económico y asistencial, todas las prospecciones e investigación aplicada que por el sector se acometan.

### INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

La estructura portuaria deberá estar al servicio de la pesca, ya que de los propios puertos pesqueros parten una serie de vicios, que condicionan el desarrollo de la empresa pesquera. Para ello, sería preciso que sean las propias organizaciones pesqueras quienes exploten las instalaciones portuarias, específicamente pesqueras.

La actual configuración de los puertos otorga igual o peor tratamiento a la pesca — que es una industria extractiva — que al propio tráfico mercante.

Debe acometerse la construcción de terminales pesque-

ras tecnificadas, que faciliten las descargas, evitando el encarecimiento del pescado de forma artificial.

Procede, pues, el abordar un plan para una nueva ordenación y configuración de los puertos pesqueros, de forma integral, que contemple el barco pesquero como una industria extractiva, y no como mero tráfico.

### LA COMERCIALIZACION

En la comercialización de los productos pesqueros habrá de acometerse una gran reforma estructural, que vaya desde la reordenación de los sistemas de venta en Lonja, sustituyendo éstos por mercados de origen; plena aplicación del «FROM» para todas las especies y modalidades de pesca, no sólo de la bajura; fomento de canales de comercialización paralelos, controlados por los productores; política de libertad de precios en el marco de la economía de mercado; campañas de fomento y orientación del consumo de determinadas especies o productos; fijación de cuotas anuales de mercado o consumo, de cara a los cupos de importación; y fijación de una política coherente y de defensa del producto nacional, en cuanto al comercio exterior, teniendo igualmente presente que el mercado español es una contrapartida insustituible para la negociación de caladeros exteriores, por lo cual debe estar bajo las competencias de la Administración pesquera.

### CREDITO Y FINANCIACION

Como tal sector primario, debe procederse a la fijación de una política que contemple las necesidades de crédito y financiación específicas para el sector pesquero, al igual que sucede con otros países pesqueros de Occidente.

El programa pesquero de la «UCD» habla de una entidad crediticia especializada, como puede ser un Banco Nacional

martes, 19-agosto-1980

Pesquero. Entendemos que, efectivamente, es necesario propiciar tal entidad, constituyéndose, a la vez, líneas de crédito oficial, juntamente con líneas comerciales, que también puedan canalizar el producto del propio sector.

Y como, precisamente, el Crédito Social Pesquero se ha quedado desfasado, perentoriamente, se necesitan nuevas líneas crediticias que contemplen la realidad pesquera actual, tales como: apresamientos y multas; para el pago de licencias de pesca; cuotas y cánones; para la tecnificación de las unidades; para el suministro y transporte de combustible a los caladeros; para la prospección e investigación de nuevas áreas de pesca, etc., etc.

Es necesario proceder, igualmente, a la reordenación de los créditos de campaña, ajustando su cuantía y plazos de amortización a las realidades del proceso de explotación, comprendiéndose, también, créditos comerciales para la financiación de campañas, stocks, etc.

## POLITICA ENERGETICA

La incidencia del combustible en la explotación de las unidades pesqueras alcanza tales cotas que, de por sí, condiciona el presente y futuro de determinados subsectores de la flota. Se hace, por ello, preciso el adoptar una política energética específica para la flota pesquera, que contemple las características de la misma.

## FORMACION DE PERSONAL

Habrà que replantearse los programas y planes de formación técnicos y humanos de los profesionales del mar.

**Los organismos competentes y la propia Seguridad Social habrán de instrumentar programas asistenciales que contemplen las características específicas de la actividad, desde la seguridad**

de la vida humana en el mar al esparcimiento y el ocio.

Es necesario, igualmente, extender las contingencias del Seguro de Desempleo a los barcos del segundo grupo.

## ORDENACION DE PESQUERIAS

Es preciso acometer un plan para la ordenación de las pesquerías en las aguas comprendidas dentro de la zona económica exclusiva española; plan que debe iniciarse con los estudios correspondientes, que permitan la evaluación de los «stocks» por áreas o zonas de las distintas especies; la regulación y ordenación del esfuerzo pesquero; así como todo lo concerniente a modalidades de pesca, artes, etc.

Especial atención deben tener la extracción de marisco y sus correspondientes planes.

Habría que contemplar, también, los cultivos marinos. En el caso de la región gallega, los de mejillón y ostra; así como crear otros programas de cultivos de otras especies, dentro de un contexto realista.

## NEGOCIACION EXTERIOR

La dependencia de nuestra flota de caladeros sujetos a la jurisdicción de terceros países requiere el formular un plan de objetivos para cada uno de ellos, bajo la premisa fundamental de pescar con pabellón español, sin descartar otras fórmulas de asociación, cuando no exista otra alternativa.

Ello requiere el poner a disposición de la negociación pesquera exterior las competencias y contrapartidas necesarias, tales como las del mercado nacional de productos pesqueros; comerciales en general; políticas; estratégicas etc.

## COMENTARIO FINAL

Sólo se podrá superar la crisis, en definitiva, si existe en el Gobierno la clara y decidida voluntad de acometer el problema con urgencia; con una política efectiva que contemple las deficiencias estructurales del sector pesquero. Algunas de las medidas necesarias han sido expuestas; otras tendrán que ser contempladas y sugeridas a la luz de las conclusiones de estudios, análisis y reflexiones del problema.

España se y deberá seguir siendo —si así lo quiere el Gobierno— un país pesquero. Galicia, en particular, necesita perentoriamente de la pesca, si en estos tiempos de crisis en general, se quiere evitar verla sumida en un colapso social y económico. Disponemos aún, hoy, de gran parte de los elementos que configuran a un país pesquero: voluntad decidida del empresario; flota; los mejores hombres, y un mercado consumidor que necesita en su dieta de esta proteína. Sólo falta ahora que el Gobierno, el propio sector y la sociedad en general asuman el problema pesquero con que nos enfrentamos.

**J. Carlos J. Gago López es director gerente de la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo.**