

# PESQUERÍAS A LARGA DISTANCIA: PROBLEMAS DE GESTIÓN Y PERSPECTIVAS EMPRESARIALES

José A. SUÁREZ LLANOS

## I. INTRODUCCIÓN

**D**ESDE que, en 1961, el buque pesquero «Lemos» se dirigiese al otro lado del Atlántico para realizar unas pesquerías de seis meses de duración, la flota congeladora española ha pasado por multitud de vicisitudes que siempre ha sabido remontar en estos últimos 35 años de historia.

La Ley de Renovación y Protección de la Flota Pesquera, de 23 de diciembre de 1961, supuso el apoyo definitivo para el desarrollo de la flota congeladora y bacaladera. Son años de bonanza en los que se produce un crecimiento de la flota industrial española, en un marco propicio para tal desarrollo. El aumento del consumo interno de pesca (1), unido a la ausencia de problemas de gestión en los mares libres donde faena la flota, hizo que ésta pasase de 411.000 TRB en 1962 a 568.000 TRB en 1967 (ver cuadro n.º 1).

Durante la década de los setenta, la flota continuó creciendo en su conjunto, si bien la flota bacaladera comenzó a tener una cierta reestructuración, primer signo de lo que se podría definir como el inicio del proceso de reconversión de la flota de larga distancia (ver cuadro n.º 2), proceso que todavía continúa en la actualidad.

A principios de 1970, tiene lugar la ampliación de la flota congeladora hacia el Atlántico Noroccidental, en las costas de Boston, donde existían importantes recursos de calamar y po-

ta (*Loligo e Illex*). Este hallazgo supuso un nuevo impulso en la construcción de buques congeladores, aunque esta vez de pequeño y medio porte. En 1973, esta flota se desplaza hacia Groenlandia, a la búsqueda de camarón (*Pandalus borealis*), y en 1976 y 1977 lo hace hacia Canadá, donde también existían recursos abundantes de pota.

En cuanto al bacalao, la Comisión para las Pesquerías del Atlántico Noroeste (ICNAF) (2), que en los años cincuenta y sesenta se centró en la búsqueda y análisis de datos científicos de las especies principales de aquella zona, establece cuotas de captura para el bacalao en 1972 y 1973. En 1974, estos topes de captura se generalizaron para el resto de las especies comerciales existentes en la zona. Por tanto, se produce una disminución del esfuerzo pesquero motivada por los problemas de explotación de los *stocks* de bacalao en aquellas aguas. Esta disminución se traduce en la eliminación de 21 unidades bacaladeras entre 1972 y 1975.

En cualquier caso, la característica principal de este período es el libre acceso del que disfrutaba la flota en los principales caladeros, al situarse las aguas jurisdiccionales en las 12 millas desde las líneas de base costeras de los países ribereños.

## II. LA EXTENSIÓN DE LAS AGUAS TERRITORIALES A 200 MILLAS

Si bien ya a finales de los años sesenta y principios de los setenta existía un movimiento de apoyo a la extensión de las aguas territoriales a 200 millas entre los países sudamericanos, no es hasta 1977 cuando se produce un giro de 180 grados en la gestión de las pesquerías de larga distancia, mediante la ampliación paulatina de las zonas económicas exclusivas (ZEE) a 200 millas. Esta medida fue iniciada por Perú e impulsada definitivamente por EE.UU., con lo que, en la práctica, el 95 por 100 de los recursos pesqueros del mundo quedan bajo la ZEE de algún estado ribereño (3).

A la vista de que aproximadamente el 75 por 100 de las capturas de la flota española se realizaba en las aguas internacionales, ahora sometidas a la jurisdicción de los estados ribereños, el gobierno aprueba el Decreto n.º 2517/76, de 8 de octubre, relativo al fomento de empresas pesqueras conjuntas, que, básicamente, concedía beneficios de apertura de fronteras para la producción de estas empresas, así como créditos a la exportación de buques y cobertura de los riesgos no comerciales en las inversiones realizadas en el extranjero (4).

Aproximadamente un 22 por 100 de la flota congeladora (5) se exporta a estas empresas conjuntas en países como Argentina, Uruguay, Sudáfrica, Mozambique, Mauritania, Marruecos, etcétera. La experiencia no resultó muy positiva para la mayoría de las empresas que optaron por esta fórmula. Así, de los 32 buques exportados a Argentina (a finales de los setenta), tan sólo

CUADRO N.º 1

**EVOLUCIÓN DEL VOLUMEN DE FLOTA PESQUERA  
(En miles de TRB)**

TRB AL 31-12	Previsto	Real	Porcentaje de exceso
1962 .....	411,0	411,2	—
I Plan			
1964 .....	421,5	445,4	5,7
1965 .....	432,0	491,5	13,8
1966 .....	442,5	515,3	11,6
1967 .....	453,0	568,2	25,4

Fuente: González Laxe (1962, pág. 74).

CUADRO N.º 2

**EVOLUCIÓN DE LA FLOTA PESQUERA DURANTE EL III PLAN DE DESARROLLO**

AÑOS	Número barcos	Índice	TRB	Índice
<b>Flota bacaladera</b>				
1972 .....	143	100,0	82.356	100,0
1973 .....	150	104,9	81.765	99,3
1974 .....	139	97,2	73.990	89,8
1975 .....	122	85,3	69.133	83,9
<b>Flota congeladora</b>				
1972 .....	291	100,0	155.775	100,0
1973 .....	373	128,2	173.375	111,3
1974 .....	475	163,2	215.909	138,6
1975 .....	563	193,5	254.248	163,2

Fuente: González Laxe (1962, pág. 110).

cinco o seis quedaban operativos diez años después. Lo mismo cabe decir de la experiencia llevada a cabo en Marruecos y en otros países. Salvo las grandes empresas del sector, la gran mayoría no pudo sobrevivir en estos países, principalmente debido a la insuficiencia de garantías jurídicas existentes en ellos y a la escasa formación y experiencia pesquera de los empresarios locales, que muchas veces buscaban más el beneficio a muy corto plazo que el mantenimiento de la empresa mixta a lo largo del tiempo.

El 78 por 100 de la flota congeladora, es decir, la mayoría, optó por seguir faenando en aguas internacionales, por fuera de las 200 millas implantadas por los países ribereños. Su objetivo era claro: buscar nuevas zonas de pesca donde poder faenar buena parte del año. A la flota, la diversificación de la oferta le preocupaba menos en aquella época, al venderse toda la producción nada más llegar a puerto. No había problemas importantes en el mercado, aunque sí los había en los caladeros.

Las primeras restricciones comenzaron en Groenlandia y en Sudáfrica. La flota se dirigió entonces hacia las aguas namibias, al no haber extendido dicho país sus aguas jurisdiccionales, puesto que internacionalmente no se reconocía el control que ejercía Sudáfrica.

A estas dificultades les siguió el conflicto hispano-canadiense de 1982, por el que se suspenden las relaciones pesqueras entre ambos países, expulsando Canadá a la flota española que hasta entonces podía pescar

dentro de sus aguas. Pese a este revés, la flota congeladora consigue, por propia iniciativa, descubrir al año siguiente nuevas áreas de pesca por fuera de las 200 millas canadienses, reiniciando así la actividad pesquera en aguas del Atlántico Norte.

En el Atlántico Sur se producía un acontecimiento muy importante en 1983: el descubrimiento del caladero de las Islas Malvinas. En este año, parte de la flota que operaba en Namibia, donde empezaba a tener algunos problemas relacionados con la captura de merluza en determinadas épocas del año, se desplazó hacia el Atlántico Sudoccidental, en torno a las Islas Malvinas, en busca de esta especie. La sorpresa fue que, aparte de la merluza, existían grandes *stocks* de calamar y pota, con lo que se recuperaba la pesquería de estos cefalópodos, abandonada por la flota al ser expulsada de Canadá.

En resumen, esta época, marcada por la incertidumbre, produjo en el armador el estímulo necesario para buscar nuevos caladeros en aguas libres, manteniendo así el pabellón de sus buques. Tan sólo una pequeña parte optó por la exportación mediante la constitución de sociedades mixtas en países terceros.

Otros países europeos, como Alemania o Gran Bretaña, optaron por el desguace masivo de su flota de larga distancia, ante las dificultades derivadas de la extensión de las aguas territoriales a 200 millas por parte de los países ribereños. El hecho de ser una actividad marginal en el producto interior bruto de estos países, el bajo consumo interno y el escaso apoyo social contribuyeron de manera decisiva a la eliminación de sus flotas congeladoras (6).

En los planos jurídico y político, no se logró una contraofensiva suficiente por parte de España, Japón, y otros países afectados por la extensión, que hiciese prevalecer el principio de «acceso a los recursos por acceso al mercado», esto es, conseguir cuotas de pesca en aguas de países terceros a cambio de reducir los aranceles a los productos procedentes de esos países. De esta forma, la idea de que los estados costeros podrían garantizar mejor la conservación de los recursos que los organismos internacionales fue tomando cuerpo durante la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebrada en Nueva York en 1976, y culminada en 1982.

Además, el Acuerdo General de Comercio Mundial (GATT) impulsaba una corriente liberalizadora que dificultaba la aplicación de dicho principio.

### III. LA SOBREDIMENSIÓN DE LA FLOTA CONGELADORA

Con el descubrimiento del caladero de las Islas Malvinas y el mantenimiento del de Namibia, la flota tenía una zona de actividad lo suficientemente amplia como para ir pensando en renovar las unidades más obsoletas. Por otro lado, el sector de la construcción naval estaba atravesando serias dificultades en sus carteras de pedidos, con lo que el gobierno disponía de una coyuntura favorable para destinar nuevos créditos a la renovación de la flota congeladora.

Así, entre 1983 y 1985 se publicaron varios reales decretos destinados a estimular la renovación mediante una política crediticia benevolente y una normativa que exigía bajas por desgua-

ce, exportación o hundimiento de unidades en activo para poder acceder a un permiso de construcción (7). Sin embargo, en la práctica, esta renovación sobrepasó las previsiones más optimistas, al incorporarse a la flota congeladora cerca de 70 unidades nuevas, con lo que ésta aumentó su capacidad de pesca de forma considerable. Esta sobredimensión supuso una grave crisis que habría de perdurar hasta bien entrada la década de los noventa, cuando la flota vuelve a tener una estructura adecuada (ver gráfico 1).

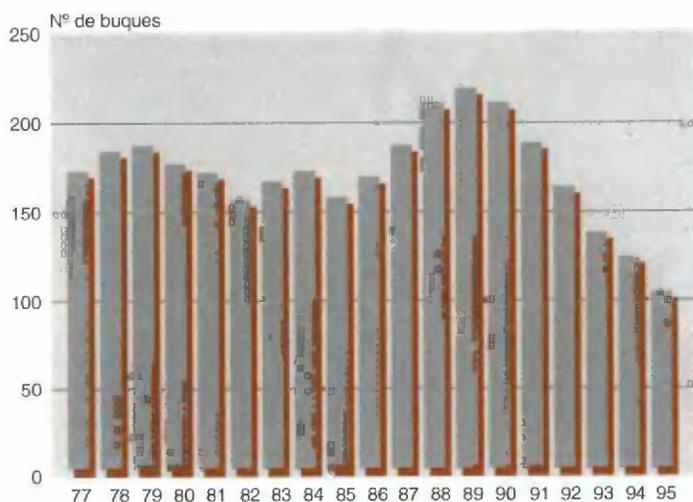
La flota bacaladera no tuvo la misma evolución en el tiempo, puesto que desde finales de la década de los setenta ya arrasaba un descenso en el número de unidades, debido a la dificultad de acceso a los caladeros tradicionales (ver gráfico 2).

Dos hechos contribuyeron decisivamente a esta crisis estructural de la flota congeladora: por un lado, fallaron las previsiones en cuanto al mantenimiento de los caladeros internacionales. Malvinas estableció su jurisdicción en 150 millas en 1987, con lo que se restringía la pesquería en estas aguas, ya que sólo se podría acceder mediante acuerdos privados entre las asociaciones de armadores y empresarios particulares y la Administración pesquera de las Islas.

La independencia de Namibia, en 1990, supuso el cierre inmediato de este importante caladero a más de 100 buques congeladores que habitualmente operaban en esta zona del Atlántico Sudoriental.

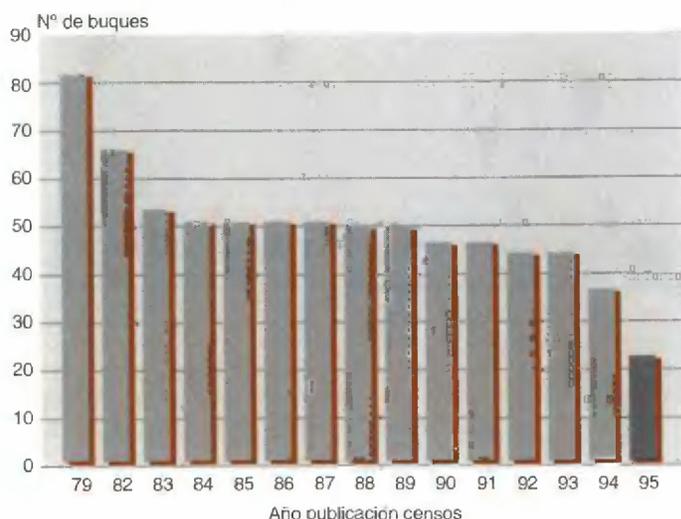
Por otro lado, a los problemas de acceso a los recursos se unían, por primera vez, graves problemas en el mercado de estos productos, produciéndose importantes crisis de hundimien-

**GRÁFICO 1  
EVOLUCIÓN DE LA FLOTA CONGELADORA MERLUCERA  
Y DE PESQUERÍAS VARIAS**



Fuente: Cooperativa de Armadores de Vigo.

**GRÁFICO 2  
EVOLUCIÓN DE LA FLOTA BACALADERA**



Nota: La última columna corresponde a los buques activos = 11 parejas.  
Fuente: Elaboración propia, a partir de los censos publicados por la Secretaría General de Pesca Marítima.

to de precios que dieron lugar a suspensiones de pagos y a algunos cierres de empresas y, por lo tanto, a una nueva reestructuración de la flota.

#### **IV. LA INTEGRACIÓN DE ESPAÑA EN LAS COMUNIDADES EUROPEAS**

Hay que señalar que la flota congeladora española representa el 90 por 100 de la flota congeladora comunitaria. Tan sólo Portugal y, en mucha menor medida, Italia tienen unidades congeladoras con una cierta capacidad. Por tanto, este hecho, que a priori podía resultar ventajoso para nuestra flota, al carecer de competidores directos dentro de la Unión Europea, se convierte en su principal dificultad, puesto que carece de apoyos políticos que le permitan preservar sus intereses pesqueros en el seno de la Unión.

Por ello, la entrada de España en la CE, el 1 de enero de 1986, iba a repercutir negativamente en el desarrollo futuro de esta flota. Primero, porque la negociación de las posibilidades de pesca en las aguas de terceros países y en las reguladas por organismos multilaterales pasaba a depender de la Comunidad. Lo que en un principio pudiera parecer positivo, dado el peso específico de la CE en el contexto internacional, no resultó tal, puesto que la falta de apoyos políticos y el escaso peso económico y social que la pesca representa para el resto de los estados miembros supuso que no pudiesen recuperarse caladeros tradicionales como los de Boston, Canadá, Namibia, etc., o que se perdiese peso político en organismos internacionales como el que regula las aguas del Atlántico Norte (NAFO), lo que tendría

una repercusión negativa en el conflicto del fletán, del que hablaremos más adelante. Tan sólo se pudo aprobar, ya en 1994, el acuerdo pesquero con Argentina, que posibilitaba que 1/3 de las posibilidades de captura se reservasen a la flota congeladora comunitaria sin necesidad de tener que exportar los buques. Los otros 2/3 eran para las sociedades mixtas que se constituían en Argentina.

En segundo lugar, España abría totalmente las fronteras a los productos de los países terceros. Bien es verdad que existe un Reglamento Base de Mercados (8) que, en teoría, establece un régimen de intercambios con países terceros, en el que figuran unos instrumentos de regulación tales como los precios de referencia o las cláusulas de salvaguardia, que, teóricamente, al igual que ocurre con los productos agrícolas, garantiza la prevención de las crisis; pero lo cierto es que dichos mecanismos o no se utilizaron o, cuando se hizo, llegaban a implantarse varios meses después de haberse producido el hundimiento de los precios, con lo que resultaron ser ineficaces en la práctica.

Además, el período transitorio para abrir el mercado español, que hasta entonces estaba altamente protegido por aranceles y elevadas restricciones cuantitativas, no se respetó en la práctica, acelerándose la entrada masiva de importaciones (ver cuadro n.º 3) de productos idénticos o similares a los producidos por la flota española.

En consecuencia, la flota congeladora sufre una grave crisis de caladeros y mercados en la segunda mitad de la década de los ochenta, justo en el preciso momento en que se incorporaban 70 unidades nuevas. Ello motivó un sobredimensiona-

miento que se tradujo en varias suspensiones de pagos y cierres de empresas (9), así como en una reordenación de las empresas pesqueras, al adquirir las de mayor peso económico las unidades que no podían defender las empresas de pequeño tamaño.

## V. EL PLAN DE VIABILIDAD Y LAS SOCIEDADES MIXTAS

La crisis se extendió hasta 1994, siendo el punto álgido en 1992, año en el que se alcanza la mayor inactividad de los buques congeladores, por falta de caladeros y por graves problemas financieros derivados de la imposibilidad de afrontar la amortización de los créditos, al tener los buques paralizados en puerto (10).

El sector propuso un plan de viabilidad en el que se contemplaba la actividad de la flota para el período 1992-1994, así como las medidas necesarias para afrontar una reestructuración de aquella mediante desguaces y exportaciones a países terceros. El plan iba acompañado de otras propuestas, tales como: realización de campañas de pesca experimental, operaciones de redistribución de la flota, asociaciones temporales de empresas, medidas tendentes a aliviar la situación financiera de las empresas, y aquellas de carácter social necesarias para afrontar la pérdida de empleos del sector.

La Xunta de Galicia apoyó totalmente este plan, que finalmente iba a ser aprobado en Madrid en 1993. Así, la Administración central iba a reservar 7.000 millones de pesetas para financiar la reestructuración de la flota congeladora durante los años 1993 y 1994. Este presupuesto se su-

mó a los fondos estructurales, recogidos por aquel entonces en el Reglamento (CE) n.º 4028/86, que en 1990 iba a tener una modificación importante. En efecto, el Reglamento (CE) n.º 3944/90, por el que se modificaba el anterior, introducía, por primera vez en una norma comunitaria, el concepto de sociedad mixta (11). Esta figura jurídica era similar a la de las sociedades conjuntas, dotándolas con una ayuda financiera importante para fomentar su constitución en terceros países.

Por otro lado, después de ocho años de negociaciones, se aprobaba en 1994 un acuerdo pesquero entre Argentina y la Unión Europea. Este acuerdo, el primero que afecta directamente a la flota congeladora desde que España entró en la Comunidad, supuso un respiro para aquella, si bien, como comentábamos anteriormente, los 2/3 de las capturas permitidas se reservan a las sociedades mixtas que se constituyan con aquel país, quedando 1/3 para aquella flota nacional que establezca contratos de asociaciones temporales de empresas con socios argentinos (12).

De esta forma, con las ayudas del Plan de Viabilidad, las primas de constitución de sociedades mixtas y el acuerdo con Argentina, la flota congeladora se reestructuró convenientemente, ajustando su dimensión y contando con caladeros, tanto en aguas internacionales como en las de países terceros. Los acuerdos privados que el sector llevó a cabo con Namibia y las Islas Malvinas supusieron una salida a esta flota, a la que, posteriormente, se le unió el acuerdo con Argentina. Así las cosas, la flota pasó un corto período de tiempo sin sobresaltos, con las deudas amortizadas y con caladeros suficientes donde poder faenar.

CUADRO N.º 3

**EVOLUCIÓN DEL BALANCE DE ABASTECIMIENTO DE EUR-12**  
(Cantidades en toneladas métricas)

		1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Francia .....	Importaciones .....	252.004	266.993	309.794	364.463	395.106	395.162	462.560	465.931	468.891	428.751
	Capturas .....	769.957	837.745	879.329	849.082	888.996	850.885	863.653	816.873	816.838	830.000
	Exportaciones .....	52.675	68.821	89.182	89.629	77.408	124.341	108.621	119.523	149.818	164.333
	Disponible .....	969.286	1.035.917	1.099.941	1.123.916	1.208.694	1.121.706	1.217.592	1.163.281	1.135.911	1.094.418
Bélgica/Luxemburgo .....	Importaciones .....	48.959	42.644	37.978	40.553	38.420	41.027	53.525	55.349	63.210	59.855
	Capturas .....	48.580	44.621	39.538	40.373	41.767	39.854	41.624	40.226	37.356	36.433
	Exportaciones .....	51.504	21.009	4.744	2.471	1.620	4.705	6.819	2.227	2.517	7.192
	Disponible .....	46.035	66.256	72.772	78.455	78.567	76.176	88.330	93.348	98.049	89.096
Holanda .....	Importaciones .....	50.494	93.658	125.140	143.781	134.915	182.385	228.779	212.620	238.003	224.647
	Capturas .....	432.392	504.181	454.778	446.638	399.553	452.511	459.922	444.267	439.291	486.894
	Exportaciones .....	199.609	210.519	258.920	239.062	224.096	258.157	329.121	321.848	420.646	377.906
	Disponible .....	283.277	387.320	320.998	351.357	310.372	376.739	359.580	335.039	256.648	333.635
Alemania .....	Importaciones .....	462.635	562.688	661.461	590.624	555.998	717.032	671.932	544.704	583.715	594.592
	Capturas .....	553.180	425.802	414.304	399.288	393.530	412.260	390.737	303.396	307.239	316.373
	Exportaciones .....	223.888	196.025	182.455	171.464	167.106	228.032	172.605	179.216	177.574	170.741
	Disponible .....	791.927	792.465	893.310	818.448	782.422	901.260	890.064	668.884	713.380	740.224
Italia .....	Importaciones .....	244.315	347.236	326.553	388.028	352.890	394.292	422.460	451.970	415.724	352.999
	Capturas .....	578.401	589.323	569.344	564.998	580.445	551.464	525.168	560.510	556.724	552.024
	Exportaciones .....	26.978	53.660	37.492	26.290	41.397	22.326	32.892	27.974	27.972	33.718
	Disponible .....	795.738	882.899	858.405	926.736	891.938	923.430	914.736	984.506	944.476	871.305
Reino Unido .....	Importaciones .....	358.643	430.265	470.492	475.789	488.941	520.742	584.269	575.780	573.731	568.160
	Capturas .....	856.729	891.410	850.419	945.314	937.341	823.673	770.846	819.679	827.452	898.121
	Exportaciones .....	163.102	181.701	226.807	171.772	161.235	196.994	140.898	153.560	152.708	117.695
	Disponible .....	1.052.270	1.139.974	1.094.104	1.249.331	1.265.047	1.147.421	1.214.217	1.241.899	1.248.475	1.348.586
Irlanda .....	Importaciones .....	5.682	10.327	9.292	10.812	6.249	12.091	14.996	14.981	8.876	12.863
	Capturas .....	209.949	230.692	231.543	250.955	257.763	201.817	236.372	261.995	272.536	305.201
	Exportaciones .....	53.839	64.157	47.908	79.654	88.867	59.216	69.610	59.503	57.696	74.490
	Disponible .....	161.792	176.862	192.927	182.113	175.145	154.692	181.758	217.473	223.716	243.574
Dinamarca .....	Importaciones .....	339.195	327.401	350.499	361.617	421.088	500.685	514.527	542.973	705.539	696.028
	Capturas .....	1.846.611	1.764.827	1.848.672	1.707.823	1.974.425	1.929.271	1.518.160	1.793.294	1.995.500	1.534.058
	Exportaciones .....	266.951	229.637	240.158	224.127	273.793	264.032	200.845	274.611	297.519	305.099
	Disponible .....	1.918.855	1.862.591	1.959.013	1.845.313	2.121.720	2.165.924	1.831.842	2.061.656	2.403.520	1.924.967
Grecia .....	Importaciones .....	32.599	29.528	42.086	44.001	38.471	50.584	46.807	46.829	39.403	36.655
	Capturas .....	99.355	115.086	124.655	134.599	126.939	140.127	146.367	156.766	179.196	199.607
	Exportaciones .....	822	1.494	1.675	2.259	1.815	3.000	2.144	1.154	2.577	7.872
	Disponible .....	131.132	143.130	165.066	176.341	163.595	187.711	191.030	202.441	216.022	228.390
Portugal .....	Importaciones .....	87.815	100.060	88.886	103.632	123.859	109.604	128.211	162.810	160.863	143.279
	Capturas .....	285.389	305.841	401.955	389.628	346.389	332.132	321.959	325.612	300.136	274.174
	Exportaciones .....	29.160	27.579	30.957	32.347	31.309	29.163	22.584	20.277	16.086	19.380
	Disponible .....	344.044	378.322	459.884	460.913	438.939	412.573	427.586	468.145	444.913	398.073
España .....	Importaciones .....	192.239	143.075	296.326	320.087	464.836	445.582	470.832	508.802	543.821	519.540
	Capturas .....	1.440.606	1.482.843	1.488.528	1.525.517	1.593.395	1.560.000	1.400.000	1.320.000	1.330.000	1.290.000
	Exportaciones .....	34.294	37.180	84.145	44.096	98.884	89.867	90.901	89.237	74.111	80.395
	Disponible .....	1.598.551	1.588.738	1.700.709	1.801.508	1.959.347	1.915.715	1.799.931	1.739.565	1.799.710	1.729.145
TOTAL EU-12 .....	Importaciones .....	2.074.580	2.353.875	2.718.507	2.843.387	3.020.773	3.369.186	3.598.898	3.582.749	3.801.776	3.637.369
	Capturas .....	7.121.149	7.188.532	7.297.749	7.247.200	7.528.551	7.343.923	6.674.808	6.842.618	7.062.268	6.722.885
	Exportaciones .....	1.102.822	1.091.782	1.204.443	1.083.171	1.167.530	1.279.833	1.177.040	1.249.130	1.379.224	1.358.821
	Disponible .....	8.092.907	8.450.625	8.811.813	9.007.416	9.381.794	9.433.276	9.096.668	9.176.237	9.484.820	9.001.433

Nota: 1. Las capturas se expresan en peso vivo; al menos el 25 por 100 de la cantidad total no se destina al consumo humano.

2. Import. y export. = códigos NC 03 + 1604 + 1605 + 05119110 + 05119190 + 19022010 + 230120.

Fuente: Import & export = Eurostat Comext 13-12-1995.

Capturas: Anuario de la FAO, vol. 76.

## VI. EL CONFLICTO DEL FLETÁN

Uno de los descubrimientos de la flota española, después de la expulsión de las aguas namibias en 1990, fue la pesquería de profundidad del fletán negro, en aguas internacionales reguladas por la Organización de las Pesquerías del Atlántico Noroeste (NAFO). A iniciativa del sector, se llevaron a cabo varias campañas experimentales, financiadas por Madrid y Bruselas, encontrándose fletán negro a más de 800 metros de profundidad. Así, poco a poco, una treintena de barcos, que tradicionalmente faenaban en los caladeros de Namibia, se fue especializando en esta pesquería, que tenía un mercado inicial en Japón, pero que se fue introduciendo también en el mercado nacional, hasta alcanzar el 50 por 100 de sus capturas anuales.

A principios de la década de los noventa, las relaciones pesqueras entre Canadá y la Unión Europea dan un giro de 180 grados, mediante un acercamiento de posturas y la renuncia voluntaria de la UE a ejercitar su derecho de objeción en las decisiones tomadas por la Comisión de Pesquerías de la NAFO. De esta forma, especies habituales de la flota española, como el bacalao o los pescados planos (platija, mendo, limanda, etc.) entran cada año en el cajón de las especies prohibidas mediante el establecimiento de moratorias que, año tras año, son renovadas por el Consejo Científico de NAFO, con mayoría de biólogos canadienses y respaldadas por la Comisión de Pesquerías, sin que la UE ejerciese su derecho a veto, previsto en los estatutos de la Organización (13).

Sin embargo, el fletán negro, que se capturaba en aguas pro-

fundas, era una especie no regulada por la NAFO, lo cual hacía posible el mantenimiento de la flota española en estas aguas.

El objetivo de Canadá de expulsar a la totalidad de las flotas española y portuguesa de las aguas de la NAFO, con la intención de gestionar directamente este caladero internacional, se pone en marcha en 1994, con la aprobación de la Ley de 12 de mayo de 1994, que permitía el apresamiento de buques extranjeros en aguas internacionales. En ese mismo año, Canadá efectuaba una declaración por la que no reconocía al Tribunal Internacional de La Haya en litigios pesqueros que pudiesen suscitarse entre estados soberanos. Es decir, con una antelación suficiente, Canadá preparaba el terreno jurídico para lo que iba a suceder un año después: el apresamiento del buque «Estai».

En septiembre de 1994, la Comisión de Pesquerías de NAFO, con la abstención de la UE, aprueba una resolución sin precedentes, al imponer un límite de capturas anual (TAC) para el fletán negro en 27.000 toneladas, muy por debajo de las 40.000 toneladas recomendadas por el Consejo Científico de NAFO. Sólo la flota española capturaba alrededor de esas 40.000 toneladas anuales.

Pese a las reclamaciones del sector y la demanda de España en el seno de la UE, no se consiguió el suficiente apoyo para presentar una objeción a la fijación de este TAC, anormalmente bajo.

Consciente de la fuerza que tenía en el seno de la NAFO y de la debilidad de la UE en esta Comisión, Canadá da un golpe de tuerca más en la reunión en la que se decidía la clave de reparto de las 27.000 toneladas de fle-

tán negro. En esta reunión, celebrada a finales de enero de 1995 en Bruselas, Canadá consigue, por seis votos contra cinco, que el 60 por 100 del TAC fuese para su flota, 16.300 toneladas, cuando no pescaba en estas aguas profundas más allá de 5.000 toneladas, mientras que la UE sólo obtenía el 12,5 por 100 del TAC, es decir, 3.400 toneladas, cuando estaba pescando en torno a las 44.000 toneladas. Otros países, como Rusia, obtenían cuotas por 3.200 toneladas, cuando nunca habían pescado una tonelada de esta especie.

Ante esta resolución, la Unión Europea, consciente del rechazo que iba a tener este reparto en España y Portugal, da la espalda a Canadá y, ahora sí, plantea el derecho de objeción al que voluntariamente había renunciado desde hacía cuatro años. Es entonces cuando Canadá no reconoce tal derecho y utiliza su ley para apresar al buque «Estai» en aguas libres.

Este acto de fuerza por parte de Canadá puso a una Unión Europea débil en su sitio, obligándole un mes después a rectificar su postura inicial, mediante la aceptación de un nuevo reparto en el que a España le correspondían 7.400 toneladas, es decir, una reducción del 82 por 100 de las capturas habituales de la flota (14).

Evidentemente, la estrategia conservacionista de Canadá, alegando la esquilma de las aguas internacionales por las flotas española y portuguesa, se vino abajo cuando organizaciones ecologistas reconocidas a escala mundial señalaron a Canadá como uno de los principales países esquilma de sus aguas jurisdiccionales, al haber permitido el agotamiento de especies como el bacalao o el salmón por parte de su propia flota.

Transcurridos cerca de dos años, al día de hoy, el conflicto del fletán continúa en los tribunales: en el Tribunal de Justicia de Luxemburgo, actuando como partes demandantes las empresas y asociaciones empresariales pesqueras afectadas y la propia Xunta de Galicia, siendo los demandados el Consejo y la Comisión Europea; los Tribunales de Justicia canadienses, mediante la interposición de un recurso por parte de la empresa propietaria del buque «Estai» y, finalmente, el gobierno español ante el Tribunal de La Haya.

Por otro lado, recientemente, Canadá ha efectuado una declaración política en la que renuncia expresamente a aplicar su Ley con criterios de extraterritorialidad a las flotas de la Unión Europea, es decir, parece ser que renuncia a efectuar nuevos acosos y apresamientos a las flotas española y portuguesa.

Tras estos sucesos, la flota congeladora, después de sufrir un nuevo ajuste de su capacidad tras la pérdida de posibilidades en NAFO, vuelve a tener sitio en los caladeros del Atlántico Norte y Sur. Se encuentra en una fase de búsqueda de nuevas especies en aguas profundas y tiene la dimensión adecuada para las zonas de pesca actuales.

Al haber diversificado la oferta, los problemas de mercado se han reducido notablemente, con lo que se produce una vuelta a la normalidad, si bien aún subsiste el peligro de una cierta inercia en la reestructuración de la flota, vía sociedades mixtas (15).

## VII. CONCLUSIONES

Hemos visto cómo la flota congeladora española ha pasado por varios ciclos o dientes de sierra que siempre ha sabido re-

montar. La extensión de las 200 millas o la expulsión de Namibia parecían ser el fin de esta flota, que, sin embargo, ha seguido buscando nuevos caladeros y nuevas especies, adaptándose a las circunstancias de cada momento.

El conflicto del fletán supuso una merma en las capturas de una parte de la flota, pero, al mismo tiempo, significó un vuelco en la importancia política que, hasta la fecha, se le estaba dando. La caja de resonancia de los medios de comunicación nacionales e internacionales, que hasta esa fecha desconocían la existencia de esta flota, hizo que la opinión pública gallega, y también nacional, se volcase con ella, lo que repercutió favorablemente en el plano político. A partir de entonces, cualquier problema pesquero tiene un peso específico mucho mayor que antes, lo que obliga a que al sector se le vaya considerando, poco a poco, como un sector estratégico para la economía nacional.

La pesca, tanto en su vertiente extractiva como en la industrial o de transformación, ha adquirido en los quince últimos años una importancia creciente en el consumo mundial. Tanto los países en vías de desarrollo como los desarrollados —tales como Japón, EE.UU., Canadá, Noruega, Islandia, etc.— ven en el sector pesquero una fuente de riqueza y empleo, al suministrar la materia prima necesaria a un sector creciente de la población mundial que, según la FAO, tendrá en su dieta alimentaria un 45 por 100 de proteínas de origen marino en el siglo XXI.

Nuestra flota congeladora es una de las mejor preparadas del mundo para afrontar este reto de aprovisionamiento del mercado mundial de productos pesqueros. Dotada de una tecnología

punta y de unos medios humanos con una experiencia y tradición muy difícil de encontrar en otros países, se encuentra en una situación óptima para ser competitiva y generar así riqueza y empleo en nuestro país.

Lo que hace falta es que tenga el apoyo político necesario para hacer prevalecer los intereses pesqueros de España en el contexto internacional, y que nuestra flota pueda acceder a zonas de pesca en aguas internacionales sin ningún sobresalto o amedrentamiento por las patrulleras de los países ribereños.

Una flota congeladora con una dimensión adecuada, como la actual, no debería tener problemas de caladeros y, por tanto, debería negociarse con los países terceros sin ninguna presión. No sería bueno que más flota se exportase a estos países, pues se corre el riesgo de quedarnos sin flota nacional. Además, una flota autóctona es la mejor garantía para el desarrollo de la industria de transformación de nuestro país. Es indudable que aquel país tercero que se haga con una flota competitiva como la nuestra terminará haciéndose con su industria de transformación, al controlar la materia prima e imponer así sus criterios.

Por tanto, hace falta que el sector pesquero sea considerado como un sector estratégico en la Europa de las especializaciones, en donde España puede jugar, sin duda, un papel preponderante en el suministro de proteínas marinas a la población europea y mundial.

## NOTAS

(1) Por ejemplo, entre 1964 y 1967, el consumo interno pasó de 585.000 toneladas de pescado a 703.000; es decir, un 20 por 100 de crecimiento (GONZÁLEZ LAXE, 1982, página 41).

(2) Este organismo multilateral fue sustituido por la actual Organización para las Pesquerías del Atlántico Noroeste (NAFO), una vez realizada la extensión de las aguas territoriales a 200 millas por parte de Canadá y otros países costeros.

(3) Para profundizar en este tema, ver, por ejemplo, LÓPEZ VEIGA (1985, pág. 55 y siguientes).

(4) Este decreto se modifica varias veces hasta que aparece el Real Decreto número 830/85, de 30 de abril, que trata de adaptar el decreto de 1976 a la Adhesión de España a la CE. Así, establece, entre otras medidas, la exención del pago de derechos arancelarios a toda la producción de las empresas pesqueras conjuntas. Sin embargo, el Tratado de Adhesión no tiene en cuenta este beneficio, limitando la exención de derechos a un cupo que, año a año, irá progresivamente reduciéndose, durante un período transitorio de siete años.

(5) De las 254.248 TRB que la flota congeladora representaba en 1975, se exportaron a empresas conjuntas constituidas en países terceros un total de 54.985 TRB; es decir, un 21,6 por 100 de la flota.

(6) Según la Oficina Estadística de la CE (OSCE), Alemania contaba en 1970 con 109 barcos de gran altura (mayores de 500 TRB), con un total de 116.930 TRB. En 1985, esta cifra se redujo a tan sólo 13 barcos, con un total de 25.231 TRB. La situación en Gran Bretaña fue similar: de 154 barcos de gran altura (131.588 TRB) en 1973, se pasó a 13 barcos (11.105 TRB) en 1985.

(7) En concreto, fueron tres reales decretos: R.D. 3240/83, de 21 de diciembre (BOE 31/12); R.D. 2161/84, de 31 de octubre (BOE del 5/12), y R.D. 2339/85, de 4 de diciembre (BOE del 17/12).

(8) En 1986, el Reglamento Base era el número 3796/81, de 29 de diciembre (DOCE número L-379/1 del 31/12/81). Posteriormente, dicho reglamento sufrió varias modifica-

ciones, hasta el actual Reglamento Base número 3759/92, de 17 de diciembre (DOCE número L-388/1 del 31/12/92).

(9) Entre 1990 y 1992, en Vigo, la crisis afectó directamente a 32 empresas armadoras de 60 buques congeladores.

(10) En marzo de 1992, se encontraban en el muelle de Bouzas (Vigo) 56 buques amarrados de los 183 que componían la flota congeladora en aquella época. Ver «Plan de Ordenación de los recursos pesqueros y marisqueros de Galicia (II). La Política Pesquera de Galicia en el contexto comunitario», de la Xunta de Galicia, Consellería de Pesca, pág. 305 y siguientes.

(11) El Reglamento (CE) n.º 3944/90, de 20/12/90, fue publicado en el DOCE L-380/1 del 31/12/90. El Reglamento que desarrollaba las sociedades mixtas es el n.º 1956/91, de 21/6/91 (DOCE L-181/1 del 8/7/91).

(12) Las posibilidades totales de pesca que el acuerdo UE/Argentina fija son de 250.000 toneladas de capturas anuales, de las cuales, 120.000 toneladas de merluza *hubbsi*, 50.000 toneladas de merluza de cola, 30.000 toneladas de pota (*Illex*) y 50.000 toneladas de bacalao criollo y/o granadero. El acuerdo estará en vigor durante un período de cinco años.

(13) El artículo XII de los Estatutos de la Organización de Pesquerías del Atlántico Noroeste (NAFO) establece el derecho de veto u objeción de cualquier parte contratante que se vea gravemente perjudicada por las decisiones adoptadas por la Comisión de Pesquerías.

(14) El Acuerdo de Pesca al que llegaron Canadá y la UE el 20 de abril de 1995 fue transpuesto a la legislación comunitaria, mediante la Decisión del Consejo de 22 de diciembre de 1995 (DOCE n.º L-327/35 de 30/12/95) y los reglamentos (CE) n.º 3067/95 y 3069/95 del Consejo, de 21 de diciembre (DOCE n.º L-239/1 de 30/12/95).

(15) Hasta noviembre de 1996, se había aprobado la exportación de 164 buques congeladores para formar parte de sociedades mixtas repartidas por todo el mundo, principalmente en Argentina, Namibia, Chile y países africanos.

## BIBLIOGRAFÍA

ANUARIO PESQUERO Y DIRECTORIO (1995). Publicaciones técnicas alimentarias, *Productos del Mar*.

COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, Dirección General XIV (1995), *El mercado comunitario de los productos de la pesca*, Quimper, 13 y 14 de mayo.

GONZÁLEZ LAXE, Fernando (1982). *El proceso de crecimiento del sector pesquero español (1961-1978)*, Caixa de Aforros de Galicia.

LÓPEZ VEIGA, Enrique C. (1985), *Ordenación pesquera. Sus bases y su aplicación*, Caixavigo.

LÓPEZ VEIGA, Enrique C.; FUERTES GAMUNDI, José Ramón; IGLESIAS PRIETO, Reinaldo; CONSE SOLA, Jaime; VÁZQUEZ, José, y DOMONTE, Fernando (1988), *El proceso de adhesión de España a la Comunidad Económica Europea en la pesca*, Caixavigo.

MAPA (1995), «El estado mundial de la pesca», *El Boletín*, noviembre, págs. 6-17.

OCDE (1985), *Problèmes des échanges des produits de la pêche*, París, diciembre.

SCIENTIFIC COUNCIL REPORTS (1995), *Canada 1996*. Northwest Atlantic Fisheries Organisation, Dartmouth.

SURIS, Juan C.; VARELA, Manuel, y GARZA, Dolores (1995), «Propiedad y soluciones pesqueras», *Revista de Economía Aplicada*, n.º 7 (vol. III), págs. 5-25.

XUNTA DE GALICIA, CONSELLERÍA DE PESCA (1993), *La política pesquera de Galicia en el contexto comunitario*.

## Resumen

En este artículo, se trata de analizar la evolución de la flota congeladora en función de los problemas de gestión de las pesquerías habidos en los últimos 35 años. La extensión de las aguas jurisdiccionales a 200 millas fue el comienzo del declive de la flota española de larga distancia; sin embargo, a pesar de las dificultades que ha tenido que soportar con dicha extensión, la independencia de Namibia, el conflicto del fletán, etcétera, todavía hay una buena parte del sector que sigue manteniendo la bandera nacional en sus buques de pesca.

Concluye el trabajo señalando la necesidad de mantener una flota congeladora nacional, de dimensión correcta y que sirva de garantía para abastecer a la Unión Europea de productos pesqueros congelados, evitando de esta forma que dicho suministro pase enteramente a manos de países terceros.

**Palabras clave:** gestión de pesquerías, empresas pesqueras, flota pesquera.

## Abstract

This paper analyses the development of the refrigeration fleet according to the management problems of fisheries occurred over the last 35 years. The extension of the territorial waters to 200 miles has been the beginning of the decline of the Spanish deep water fishing fleet; in spite of, however, the difficulties it has had to overcome due to this extension, the independence of Namibia, the fletan conflict, etc., there is still a large part of the sector which still keeps the national flag in their fishing vessels.

This paper concludes pointing out the need to maintain a national refrigeration fleet, of the right dimensions, which can guarantee the European Union the supply of frozen fishing products, avoiding such supply to move to third countries' hands.

**Key words:** management of fisheries, fishing enterprises, fishing fleet.

**JEL classification:** Q22.