



Universidad de Buenos Aires  
Facultad de Ciencias Económicas  
Biblioteca "Alfredo L. Palacios"



# Apoyo crediticio para la expansión de la actividad pesquera en nuestro país

Venturiello, Juan Oscar

1967

Cita APA: Venturiello, J. (1967). Apoyo crediticio para la expansión de la actividad pesquera en nuestro país.

Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

Este documento forma parte de la colección de tesis doctorales de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios". Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.  
Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires

C A P I T U L O I

RIQUEZA ICTICOLA

-----ooOoo-----

C A P I T U L O II

CARACTERISTICAS DE NUESTRA EXPLOTACION

PESQUERA

-----ooOoo-----

C A P I T U L O III

INDUSTRIALIZACION-COMERCIALIZACION-CONSUMO

-----ooOoo-----

C A P I T U L O IV

ASISTENCIA FINANCIERA A LA PESCA

EN OTROS PAISES

-----ooOoo-----

C A P I T U L O V

CREDITO PESQUERO EN NUESTRO PAIS

-----ooOoo-----

APENDICE ESTADISTICO

-----ooOoo-----

CONCLUSIONES

## INTRODUCCION

Nuestra explotación pesquera puede decirse que prácticamente en los últimos treinta años ha permanecido estancada.

Recién a partir de la década en curso se observan incrementos de captura de importancia, pero ello es de escasa significación con relación a nuestro potencial marítimo y las riquezas que nuestras aguas encerrarán.

No hay lugar a dudas que la población de nuestro país se halla habituada al consumo de carnes rojas.

No obstante, depende de la expansión de la actividad pesquera, la obtención de productos a un costo atractivo, acompañado de una higiénica presentación, y buen estado de conservación, la posibilidad del incremento del consumo interno.

Asimismo el mercado internacional es accesible a nuestra industria de elaboración de harina y aceite de pescado; como así también al filete de merluza y otros productos.

Pero para mantener y expandir una posición en ese mercado, se hace necesario incrementar la producción y obtenerla a un costo menor.

Las etapas de extracción, industrialización, comercialización y consumo se hallan íntimamente ligadas en el ciclo pesquero.

Pero en nuestro país para dar impulso a esta actividad es imprescindible la renovación y conversión de nuestra flota de pesca, a efectos de aumentar el volumen de las capturas.

Para ello, así como ha ocurrido y ocurre en otros países, es necesario el apoyo crediticio para concurrir a ese fin; como medida básica si se desea desarrollar la explotación de nuestros recursos pesqueros, que la naturaleza a puesto prodigamente a nuestra disposición.

En la metodología de este trabajo se ha seguido el siguiente orden: En el primer capítulo se describe las características de nuestro mar epicontinental y la necesidad de evaluar sus riquezas.

En el capítulo segundo se describen las características de nuestra explotación pesquera, analizándose las peculiaridades de la pesca costera. En el siguiente acápite se completa el análisis de las etapas de industrialización, comercialización y consumo, completándose así el ciclo de la explotación. En el capítulo cuarto se hace referencia a la asistencia financiera brindada a la pesca en otros países, a través de préstamos y subvenciones. Como último capítulo se expresa las particularidades del crédito pesquero en nuestro país.

Posteriormente se incluye un apéndice estadístico, separado a efectos de mantener una continuidad en la exposición del temario; y finalmente se expresan las conclusiones.

-----ooOoo-----

C A P I T U L O I  
RIQUEZA ICTICOLA

El mar constituye una reserva alimenticia para el hombre de -  
proyecciones inmensas. La actual captura mundial, que oscila alrededor de los  
52 millones de toneladas ha sido estimada como solamente un 15% de la posibi-  
lidad total de suministros de alimentos acuáticos.

Uno de los propósitos fundamentales de la Organización de las  
Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación es estimular la produ-  
cción de alimentos y su mejor distribución, así como elevar los niveles de nu-  
trición, especialmente en los países menos desarrollados.

Es por ello que la FAO, considerando la riqueza ictícola como  
fuente de reserva para atender los problemas de nutrición empezó hace unos  
años a recoger y distribuir información sobre los programas de ayuda econó-  
mica llevados a cabo en los Estados Miembros, reconociendo la importante fun-  
ción de la asistencia financiera pública en el desarrollo pesquero nacional.

La finalidad de dichas actividades era doble: a) dar a los -  
países con industrias pesqueras desarrolladas la oportunidad de revisar y  
comparar las características de organización y de funcionamiento de los pla-  
nes en marcha; y b) Ayudar a los que se hallan en vías de desarrollar sus -  
industrias pesqueras a aprovechar la experiencia ajena al establecer servi-  
cios nuevos.

La mayor parte de las capturas tienen su origen en el hemisfe-  
rio septentrional. Ello resultaría de la proximidad de las plataformas epi-  
continentales a zonas densamente pobladas, más que de las condiciones de ri-  
queza ictica.

El ciclo biológico que se produce en la vida terrestre es si-  
milar al de la vida acuática. La cadena de interrelación sobre la tierra es-  
ta esquemáticamente representada por el siguiente proceso: tierra (sustancias  
minerales) vida vegetal-vida animal herbívora- vida animal carnívora-tierra.  
Resulta apropiado reseñar el proceso que se inicia con la absorción de sus-  
tancias minerales por el reino vegetal mediante la función clorofílica. Los

vegetales constituyen la fuente de sustento del reino animal herbívoro que constituye a su vez la mayor parte de las reservas alimenticias del reino animal carnívoro.

Se cierra el ciclo con la devolución a la tierra de las sustancias consumidas a través de las heces animales y de la descomposición de los organismos muertos.

En el mundo acuático se reproduce esta cadena alimenticia, iniciándose con la tarea de fotosíntesis, realizada por las manifestaciones vegetales, fuente alimenticia de los peces fitófagos, que a su vez, son alimentos de las especies carnívoras, devolviendo al medio ambiente las materias asimiladas por los mismos medios que fauna terrestre. La tarea de fotosíntesis mencionada supone la existencia de la luz solar, lo que implica la concentración de la vida en las zonas menos profundas donde ella puede actuar. De allí que las plataformas continentales se caracterizan por ser las más ricas en especies ícticas.

Ambos ciclos biológicos, el terrestre y el acuático, están en cierta forma interconectados a través de materiales de arrastre que las lluvias llevan a ríos y lagunas y que las corrientes de agua dulce vuelcan en los mares; la tierra brinda estas sustancias orgánicas y minerales para la vida vegetal acuática.

Cumplido el ciclo señalado anteriormente, el aporte terrestre vuelve parcialmente a su origen ya como productos alimenticios humanos o como alimentos de las aves que recogen peces en la costa y que se incorporan al ciclo terrestre.

La vida acuática puede agruparse en tres tipos genéricos: - planctón, neoton, bentos.

El primero de ellos planctón, está formado por innumerables microorganismos vegetales y animales, que derivan de las aguas al compás del movimiento de éstas, y constituyen fundamentalmente el principio de la cadena alimentaria señalada anteriormente.

El neoton constituido por los animales con medio de desplazamiento propio, abarca la mayoría de las especies utilizadas por el hombre pa

ra su alimentación.

El bentos finalmente, agrupa a las otras manifestaciones de la vida acuática que se arrastran por los fondos o se adhieren a ellos.

El equilibrio entre estos distintos agrupamientos es una de las condiciones fundamentales para el mantenimiento de una forma cuantitativamente rica, que permita su explotación por el hombre sin provocar la extinción de las especies.

### CARACTERISTICAS DE NUESTRO MAR EPICONTINENTAL (1)

La Argentina tiene motivos justificados para adjudicarse el título de nación marítima. Todo el litoral oceánico argentino abarca una extensión aproximada de 2.500 Km. Admitese que la total extensión del litoral oceánico del globo, alcanza a 260.000 Km. de manera que nuestra parte equivale a 1,3 por ciento, de la extensión total ribereña mundial.

El zócalo continental correspondiente a nuestro territorio es muy extenso y poco accidentado por efectos de la erosión continuada del mar que lo nivela constantemente.

De todos los elementos oceanográficos, la temperatura del mar es tal vez, el más importante desde el punto de vista práctico.

La isoterma media anual de nuestras aguas marinas, se aproxima a 10°C. En general y para la zona del zócalo continental tenemos corrientes frías exclusivamente.

Al subsuelo marítimo comprendido entre la línea de la ribera y la línea isobática de doscientos metros, se ha dado el nombre de meseta o zocalo continental.

Toda esta zona en general es apropiada para ejercer la pesca. Es sobre todo la naturaleza de tales fondos que hace abundar los peces.

En pocos litorales marítimos el escalón es tan amplio como el nuestro, y en algunas costas como en Chile, prácticamente no existe, pues la cordillera abrupta desciende como en desplome bajo las aguas. La fisonomía de perfil del continente se prolonga así bajo el mar, a un lado y a otro de los Andes.

Las aguas del mar argentino son movidas lenta y continuamente por la circulación general del oceano. Doblando el cabo de Hornos viene con fuerza hacia las Islas Malvinas una gran corriente que procede del Pacifico y se une con la deriva general de aguas frías que el Mar Antártico manda hacia los tropicos. A esta corriente, por razon de relatividad podríamos llamar la fría.

Por el Norte y bordeando el continente, avanza suave la rama meridional de la gran corriente ecuatorial, que saliendo del Golfo de Guinea choca en América contra el cabo San Roque, donde se bifurca.

Esta corriente que tantas veces la hemos experimentado entre Santa Catalina y el Río de La Plata, ha sido sentida a veces hasta la orcaña del estrecho de Magallanes.

Pero los oceanógrafos admiten que es la corriente del Sur la que bordea nuestras costas, mientras que la del Norte se inclina hacia alta mar comenzando a describir su gran círculo de regreso hacia las regiones calientes del Sudeste africano.

Todo este juego de las aguas, lleva con los cambios de temperaturas y de salinidad, a la vez, la vida y la muerte de las especies pequenitas, el plankton, primer eslabón de alimento de otros innumerables organismos de los que la actividad humana hace valiosa presa.

El mar argentino por su extensión y latitud por su profundidad por sus corrientes frías y templadas ofrece a la pesca gran variedad de especies.

#### ESPECIES QUE HABITAN NUESTRO MAR

Se enumera a continuación las especies que habitan nuestras aguas marítimas y los sectores de latitud sud, en que suelen hallarse:

Abadejo	41° a 55°
Merluza	36° a 52°
Besugo	36° a 42°
Brotula	al norte de 42°
Bonito	al norte de 40°

Pez limón	al norte de 40°
Sardina	42° a 55°
Sargo	al norte de 44°
Lenguado	al norte de 45°
Pescadilla de red	al norte de 41°
Anchoíta	todo el litoral
Lisa	al norte de 41°
Congrio	al norte de 42°
Palometa	al norte de 43°
Mero	36° a 50°
Congrio Real	al norte de 42°
Corvina común	al norte de 41°
Corvina negra	al norte de 40°
Pescadilla común	al norte de 41°
Pargo blanco	al norte de 41°
Pampano	al norte de 44°
Raya	al norte de 50°
Pez martillo	al norte de 40°
Angel	al norte de 40°
Tiburones (varias especies)	todo el litoral
Guitarra	al norte de 40°
Caballa	al norte de 45°
Pejerrey	todo el litoral
Robalo	al sur de 40°
Rubio	al norte de 42°
Lenguita	al norte de 42°

Esta nómina es susceptible de aumento, pero se han enumerado las más conocidas y que poseen asimismo valor económico.

#### EVALUACION DE NUESTRA RIQUEZA ICTICA

Se carece de información suficiente sobre la biología de las

especies que habitan en el mar epicontental, sobre sus migraciones y modalidades de alimentación y reproducción.

No se ha efectuado un inventario satisfactorio del "plankton" que las alimenta.

Todavía no se ha estimado con precisión el volumen de la pesca que se podría extraer anualmente, sin disminuir el número mínimo de individuos requeridos para la procreación de peces en cantidad adecuada a las necesidades de nuestra economía, y a la importancia de las inversiones efectuadas.

Cabe señalar asimismo que la valoración de la riqueza pesquera real y aun potencial de un mar es siempre muy difícil y nunca precisa. Demanda años de estudio bien planeados y efectuados y al final de estos se obtienen valores relativos porque si podemos evaluar con gran precisión la cosecha obtenible en una hectarea de tierra firme, no podemos hacer lo mismo con una hectarea de mar si bien la enorme mayoría de las pesquerías mundiales se desarrollan en los mares epicontinentales, es decir, costeros, los estudios no han justificado en forma alguna la creencia generalizada en nuestro país de que la riqueza ictica está en relación directa con la plataforma submarina.

El mar del Perú ostenta, en llamativo contraste con su costa - desertica, una fertilidad probablemente sin parangón en el resto del planeta. Pues bien, la plataforma submarina peruana es casi nula.

Se señala que un fenómeno bastante general es la mayor riqueza de las costas occidentales, respecto de las orientales, debido al mecanismo general de la circulación oceánica.

A las dudas que estos hechos generales podrían suscitar se opone lo que se considera un hecho concreto: los lances de los arrastreros argentinos suelen alcanzar rendimientos muy altos que se comparan muy ventajosamente con los obtenidos en algunas de las grandes áreas pesqueras del Hemisferio Norte.

Hay que señalar además que nuestra flotilla pesquera es de efec

tividad inferior, lo que realiza los rendimientos obtenidos, no obstante que aquellas regiones soportan una explotación intensiva.

Para pisar terreno más seguro habría que hacer pesca exploratoria en distintas áreas y épocas con barcos y artes adecuados para establecer rendimientos por unidad de esfuerzo.

A este procedimiento directo de valoración se le agrega uno indirecto pero de alto interés: consistente en determinar la capacidad de la masa de agua en estudio para producir sustancias orgánicas.

Prácticamente todo ello se produce por el fenómeno de fotosíntesis, por el cual las plantas con clorofila fijan el anhídrido carbónico en presencia de la luz.

En el mar las únicas plantas fotosintéticas son, si exceptuamos una franja muy estrecha alrededor de las tierras emergidas, microalgas que constituyen lo que se llama fitoplancton.

Hay varios métodos para evaluar la capacidad de fitoplancton para formar sustancias orgánicas por unidad de volumen de agua (m<sup>3</sup> por ejemplo) y de tiempo (hora o día).

Esta capacidad que se denomina productividad primaria está en relación no muy simple pero indudable con las pesquerías y establece el máximo de producción pesquera posible en un medio de tales condiciones.

Para Turique Balech (2) hasta tanto no avanzan los estudios respectivos como meta prudencial la captura no debería sobrepasar las 400.000 toneladas anuales.

Este criterio difiere en mucho de otras cifras señaladas.

Por ejemplo (3) K. Yasumaga en 1938 manifiesta que el abundante caudal del Río de la Plata transporta al mar una considerable cantidad de sales minerales y materia orgánica que estima puede alimentar a 500.000 toneladas de productos pesqueros anuales.

Laevastu con su trabajo "Atlantic Ocean Fisheries 1961" establece una productividad muy similar para la plataforma patagónica y el Mar del Norte, estimando para la nuestra una producción de 2,7 millones de toneladas anuales.

En el trabajo "Recursos Acuáticos Vivos", publicado en 1962, realizado por el Dr. Tomas L. Marini y el Dr. R. López se estimó la capacidad del argentino en 1 millón de ton. anuales.

En ese mismo año G. Mesek, Director de los Servicios de Pesca de Alemania Occidental, calculó la posible producción de nuestra plataforma marina entre 3 y 5 millones de toneladas anuales.

J. D. Richardson en 1963, en su publicación "Estimation of marine resources of the Atlantic coast of South América. Señaló para el mar argentino una productividad de 3 a 3,5 millones de ton. anuales.

V. Agelesru y F. Gneri en su estudio "Los Recursos Naturales en América Latina", su conocimiento actual e investigaciones necesarias en este campo, presentado en 1964 al Décimo período de sesiones de la CEPAL, enumeran de acuerdo a diversos autores las evaluaciones de los países latinoamericanos, en muchos de los cuales ya se han efectuado los estudios necesarios para llegar a conclusiones sobre su potencial de productividad; de nuestro mar solo hacen resaltar las grandes posibilidades económicas de su explotación.

De lo expuesto puede considerarse un nivel mínimo de capturas de 400.000 a 500.000 ton. y un máximo de 2.500.000 ton. anuales.

Esas importantes diferencias de evaluación subsistirán hasta tanto avancen los estudios respectivos.

Resulta oportuno señalar como un hecho importante la puesta en marcha del Proyecto de Desarrollo Pesquero, que constituye un programa de trabajos financiados por el Fondo Especial de las Naciones Unidas y el Gobierno Argentino para la evaluación de los recursos marinos y para promover la explotación de los mismos habiendo designado las partes como organismos de ejecución a la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (F.A.O.) y como agencia coordinadora estatal a la Secretaría de Estado de Agricultura y Ganadería.

La sede de dicho proyecto ha sido instalada en Mar del Plata y entre sus labores se han proyectado campañas de pesca de prospección y ex-

ploratoria que se realizarán junto con los estudios biológicos y ambientales necesarios para la determinación de los recursos pesqueros, campaña de pesca experimental para el ensayo de nuevas técnicas de captura; de carácter exploratorio para la localización de nuevas áreas, de pesca; estudios sobre tecnología de los productos pesqueros y otros destinados a superar problemas institucionales y de otra índole que obstaculizan el desarrollo de esta actividad.

-----ooOoo-----

## C A P I T U L O    I I

### CARACTERÍSTICAS DE NUESTRA EXPLOTACION PESQUERA

La actividad pesquera argentina, está experimentando una transformación de todo orden, que ha de llevarla en muy breve plazo a ocupar en la economía nacional, el lugar que por sus posibilidades le corresponde.

Esta transformación abarca todos los aspectos, pero lo más importante es que no se refiere únicamente a los que comprende la producción, conservación, industrialización, transporte y comercialización, es decir a las actividades en sí, sino que, incluso, se está creando una verdadera conciencia pesquera que hasta el presente, no se encontraba sino entre las personas que en ella participan de una u otra forma y en muy reducido número de funcionarios.

Seguramente que en este cambio, en el mar todos somos tanto espectadores como actores, son muchas las causas que intervienen, pero quizá, en definitivo sea la resultante de dos factores fundamentales; el esfuerzo de quienes siempre supusieron que la pesca es una de las bases de nuestro futuro bienestar y el imperio de las circunstancias.

En el primer caso tuvo y tiene preponderante influencia la actividad privada que ha realizado y realiza esfuerzos de todo orden y de magnitud tal, que solo pueden justificarse cuando existe verdadera vocación o una profunda fe en el resultado final. El segundo de los factores, es una economía nacional que pasa por un trance difícil y para superar el cual, es indispensable, además de trabajar intensamente, echar mano a todos los recursos con que la nación cuenta.

Mucho puede esperarse de la pesca. Alimento del mas alto valor y en cantidad que supera con holgura la demanda del país, cualquiera que ésta sea, trabajo en las más distintas orientaciones para cualquier capacidad física o mental e incluso vocacional, productos en innumerables variedades, tanto alimenticias como industriales o medicinales y por fin, ingente suma de dinero con la comercialización, tanto en la demanda interna como en las insospechadas posibilidades que ofrece la exportación.

Es de señalar que la casi totalidad e interés por nuestra actividad pesquera está radicada en el sector marítimo, ya que la producción en agua dulce corresponde a un 5 o 6% del volumen total.

Es por ello que en este estudio pondrá énfasis en el análisis de los productos del mar.

Desde un punto de vista administrativo oficialmente la pesca marítima ha sido dividida en dos aspectos: pesca costera y pesca de altura (4).

#### PESCA COSTERA

Es aquella que se realiza casi siempre a vista de costa, por medio de embarcaciones pequeñas y que de acuerdo con las disposiciones que sobre navegación tiene Prefectura Nacional Marítima, pueden permanecer fuera de puerto un número limitado de días.

También es costera, la pesca que de regreso a los caladeros de merluza o abadejo, realizan algunos arrastreros para obtener corvina o pescadilla.

El desenvolvimiento económico de la pesca costera (5) cabe analizarlo a través de los distintos factores componentes, la embarcación, la tripulación, las artes de pesca y los peces.

#### a) La Embarcación

Nuestra flotilla de pesca costera no responde a un módulo - ideal no existe una línea de uniformidad que le de cierta característica de homogeneidad.

Practicamente solo la mitad de la flotilla observa características más o menos concurrentes.

Se encuentran lanchas con una capacidad de carga de 400 cajones y existen otras de solo 15, motores con fuerza de 200 HPE contra 19 HPE tonelajes de 39 y 3. Es decir amplias diferencias. Considerando que la actividad se realiza en un mismo medio y en iguales tendencias operativas, es evidente que un gran número de unidades no se hallan encuadradas en las exigencias técnicas de la explotación y, por ello, su comportamiento económico

co es desigual.

En lo que respecta al número de embarcaciones que opera por lo general alcanza al 60% o sea que un 40% de las unidades están inactivas, generalmente por problemas de reparación motivados por la antigüedad de los mismos.

En consecuencia la flotilla no actúa en su plenitud siendo por esta circunstancia, que la producción tampoco mantiene una línea normal de continuidad y, por tal causa, se resiente su eficacia operativa.

#### b) La Tripulación

El elemento humano con que cuenta una flotilla de pesca y su comportamiento en la explotación tiene gran importancia y trascendencia económica.

Cada unidad requiere, término medio, seis hombres. Los límites extremos alcanzan a la cantidad de 13 a 15 para algunas lanchas como máximo y a dos hombres, como mínimo, en otras unidades. De acuerdo con la pesca que se realiza y al tipo de lancha se fija la cantidad necesaria.

La mayoría de este grupo de pescadores procede de Italia y otros son argentinos descendientes de estas familias tradicionalmente pesqueras.

La totalidad de los patronos de lanchas y la tripulación son - a vezados marinos pescadores.

El ejercicio de la pesca en nuestras costas durante muchos años les ha permitido conocer por la intensidad de la práctica, detalles y exigencias de la explotación. Su idoneidad por lo tanto, radica en su gran experiencia, formándose a su lado los menos conocedores.

En general sus conocimientos son empíricos, les falta el aporte de factores técnicos de información que actúen como coadyuvantes de sus conocimientos.

Existe una forma muy particular de operar. Las características observables en otras actividades económicas, en las cuales el empresario las desarrolla con el concurso de su personal jornalizado o mensualizado, no aparecen en nuestro caso en las mismas condiciones.

Por el contrario, la tripulación, que constituiría su equivalente, son en el caso de la pesca, verdaderos socios en cada oportunidad de salir al mar en busca de la pesca.

Ello se realiza a través del procedimiento denominado "a la parte"

Este sistema muy generalizado y común en el ejercicio de la actividad pesquera, consiste en hacer concurrir a los tripulantes en igualdad de participación con el resultado final.

Es decir que las contingencias de la pesca, que gravitará en los beneficios resultantes, sean estos elevados o bajos, son compartidos por todos.

Es del interés del conjunto actuar con la mejor eficacia posible de realizar sus tareas pesqueras ya que redundará en su propio beneficio

El procedimiento consiste en fijar las partes en que se dividirá el beneficio obtenido.

Para ello se establece que la embarcación concurre con dos o tres partes, según sean las características de la misma a su vez las artes de pesca que se aporten, se les fija una o dos partes. Esta distribución responde al concepto del capital invertido. El resto de las partes asignadas varían según sea la cantidad de la tripulación que lleve y entre ésta se computa al patrón de la lancha cuando también realiza sus tareas con el conjunto, como sucede habitualmente.

Determinadas así las partes, la suma total representa el divisor de las utilidades netas obtenidas.

Este sistema por su régimen constituyen verdaderas sociedades de hecho -de capital e industria- donde todos comparten las vicisitudes de la extracción y contribuyen al logro del éxito del conjunto.

El mismo se adapta perfectamente a la modalidad de la explotación pesquera.

#### c) Artes de Pesca

Por artes de pesca se entiende todos aquellos elementos que se

necesitan para la extracción de los peces. La variedad de las especies exige también la adaptación de implementos de distintas clases, aunque como es lógico suponerlo, no en la misma proporción.

Dichas artes mantienen las características de construcción establecidas hace años pero suelen introducirse mejoras periódicamente, aprovechando la experiencia recogida para mejorar su uso o, también, para adaptarlas a las condiciones del lugar de pesca, como sucede a veces.

Para considerar dichos elementos se debe tener presente dos aspectos principales: a) el material de que están contruídos dado que su calidad y tipo determinará el tiempo de duración y la inversión necesaria, y b) el uso o finalidad a que están destinadas que establecerá sus características.

En el primer caso según sean sus condiciones, determinará la erogación exigida para comprar y/o renovar los implementos de la explotación

Supone, por tanto, la necesidad de contar con capital suficiente y según sea su monto, determinará las exigencias financieras. El tiempo de duración más o menos prolongado, gravitará en los resultados económicos en relación a la frecuencia de reparaciones o sustitución del material, obligando a nuevos o reiterados desembolsos.

En cuanto al punto b) o sea, el uso a que están destinadas las artes, admite a la vez, otra división, que es la siguiente: a) Artes destinadas a la localización del pez, y b) Artes utilizadas para su extracción.

Con respecto a lo expresado, es evidente que si los elementos que se disponen mejoran la eficacia operativa, los resultados han de reflejarse en la reducción del costo de producción ya que al pescar en condiciones óptimas, se aumentará el rendimiento de los lances y se disminuirá el tiempo de ausencia, el recorrido, el número de viajes etc., todo lo cual favorecerá la producción.

El pescador como he señalado actúa con la capacidad que le daba la experiencia adquirida. Guiado por esos conocimientos se dirige a los lugares donde habitualmente sabe que se encuentra presente el pez y allí efectúa sus lances con mayor o menor éxito.

Otras veces, le facilita las tareas el movimiento de las manchas suficientemente visibles, la luminiscencia observada en la noche en ciertas ocasiones y, sobre todo, las costumbres migratorias de las especies, en particular anchoita y la caballa, que se presentan en fechas determinadas en grandes cardumenes frente a la costa.

Pero existen medios técnicos que facilita la ciencia moderna, en particular la electrónica, para realizar la pesca en condiciones ponderables. Tal es el caso de la ecosonda. Este aparato como su nombre lo indica reproduce el eco de una señal que llega al fondo del mar como una sonda que es emitida por un transmisor colocado en la embarcación. La recepción del eco, debidamente ampliado, permite establecer la existencia del cardumen. Ciertos aparatos marcan los datos obtenidos en una banda de papel que permite determinar la profundidad en que se encuentra el pez y la magnitud o importancia de su presencia.

Estos elementos concurren en forma extraordinaria en apoyo de la pesca al permitir su localización exacta, en contraste con los lances que se realizan, sin contar con esos medios.

En cuanto a los implementos de extracción nuestros pescadores usan red para caballa, red para cornalito, red para anchoita, red de arrastre, tramallos, espineles, nasas y raños.

Con respecto a las erogaciones necesarias para la renovación de los equipos, resulta, en la actualidad, de importancia por la suba de los precios de los implementos. No obstante, la constante conservación de los mismos mediante arreglos, permite mantener los equipos en existencia y prolongar su uso.

Además la participación que se obtiene por el régimen "a la parte" por redes permite recuperar en un lapso no prolongado los gastos realizados.

Considero conveniente que en épocas de cosechas o en oportunidad de ser necesaria la renovación de los elementos debe concurrirse en ayuda del pescador mediante el otorgamiento de créditos oficiales, de fomento

y de facilidades o tratamiento preferencial de compra, si se tratare de implementos de importación.

d) Los Peces

La intensidad de las operaciones de la flotilla se manifiesta en las épocas de cosechas de la anchoita y de la caballa por corresponder a las especies que predominan en la explotación.

Las épocas de las periódicas apariciones obligan a una actividad intensa aprovechando el acercamiento de los cardúmenes a la costa y por la gran magnitud que alcanzan. Las lanchas deben estar ya preparadas tanto en sus equipos como en sus condiciones de navegación para poder operar en el máximo de sus posibilidades.

La Anchoíta aparece en grandes cantidades durante los meses de setiembre, especialmente a partir del 15, octubre y noviembre. Suele tener apariciones menos importantes en mayo y junio.

La caballa hace su aparición a mediados de diciembre e intensifica su presencia en los meses de enero y febrero. Suele estar presente en menor cantidad en marzo y abril.

El tiburón desde mediados de junio hasta los primeros días de octubre.

El cornalito en los meses de mayo y junio.

La corvina y la pescadilla durante todo el año.

El bonito en marzo y abril.

En razón de la preponderancia de la anchoita y la caballa en la explotación costera, la actividad pesquera está muy subordinada al resultado de las cosechas que se obtengan en dichas especies, de manera que cualquier cambio en el consumo de fabricas o cualquier reducción en esas dos - capturas crearía serias dificultades a los pescadores.

Por ello, resulta de verdadero interés contemplar de diversificar también la pesca a otras especies convenientes.

### Dificultades en su operativa

La flotilla de pesca costera cuenta cada vez con mayor número de unidades, lo cual lejos de ser beneficioso es contraproducente y no demuestra sino la casi absoluta ineficacia de la unidad, o también que la tripulación logra una remuneración muy conveniente dado que en caso contrario no se dedicarían a ese trabajo.

La lancha es cada vez más larga y más ancha pero es muy poco lo que se ha hecho para darle mayor eficiencia. Se está modernizando la flota costera; es un cambio evidente el que se contempla en lo que respecta a tamaño de las embarcaciones pero no se advierte el mismo ritmo en cuanto se refiere a equiparla con instrumental ya sea de navegación o de pesca.

Tampoco se ha hecho de un gran esfuerzo para dotarlas de una buena bodega bien aislada por lo menos, en la que el pescado con hielo en proporción correcta, podría mantenerse en excelentes condiciones de conservación en viajes cortos como lo son los de la pesca. Por lo demás no es indispensable el empleo de cajones como los actualmente en uso; en bodegas apropiadas podría transportarse el pescado a granel armando grandes cajones desmontables para evitar la compresión.

En los principales países pesqueros se utiliza este sistema y con temperaturas comparables a las nuestras y aún mayores se hacen viajes completos cuya duración varía entre 15 y 25 días pese a lo cual el pescado que desembarcan se encuentra en perfecto estado tanto de conservación como de presentación.

Estas serían las mejoras elementales, pero con solo eso, la flota costera ganaría mucho, mejorarían las condiciones de trabajo y disminuirían los costos de producción fundamentalmente porque se evitaría los lances al azar y muchas horas de navegación que actualmente se realizan en vano.

El sistema de pesca "a tarifa" es el que mas ha contribuido a este estado de cosas. El pescador entiende que todos tienen derecho a vivir y en un acto de solidaridad ha aceptado distribuir entre un número dado de embarcación y el tonelaje de pescado que los establecimientos industrializa

dores o la plaza de consumo en fresco pueden absorber.

Desde luego que es un principio muy humano pero como el número de embarcaciones ha ido creciendo se ha llegado a una situación que perjudica a todos.

Algunos barcos bastantes buenos y de alto costo deben regresar a puerto con una cantidad igual de pescado que otras lanchas que urgentemente deben ser retiradas de servicio.

Se está produciendo un movimiento en este sentido con el propósito de que a mayor tripulación corresponda mayor número de cajones de pescado pero aún así, el sistema debe desterrarse por completo.

Por lo demás, si se fija previamente el número de cajones que a cada embarcación corresponde y siendo actualmente la pesca costera casi por completo azarosa, ocurre que algunas embarcaciones no logran el número necesario en tanto que otras que hubieran podido sobrepasarlo fácilmente, están impedidas de hacerlo en virtud de la modalidad establecida. Se desembarca así menor cantidad de lo que podría industrializarse o consumirse en fresco y ello significa además de la escasez de materia prima, mayores costos de producción.

Es indudable que si hubiere un sistema de libre pesca, el mejor pescador sería el que mas gana, el mejor pescado el que más se paga y se produciría una baja de precios al no tener que estar sosteniendo indefinidamente algunas embarcaciones y tripulantes que ya nada tienen que hacer en la pesca fuera de entorpecerla y complicarla injustamente.

De todo esto no es el pescador el único culpable. En todos los países del mundo es conocido y aceptada como un hecho inevitable la forma conservadora de pensar del pescador. Todo cambio, grande o pequeño, es fuertemente resistido y solo ante la evidencia, comprobada por el mismo pescador de que el cambio sugerido le reportaría concretos beneficios, ya sea menor trabajo, mayores capturas, ahorro de tiempo o principalmente mayores ganancias, lo acepta.

## PESCA DE ALTURA

Es la que se realiza con embarcaciones de mayor porte que si bien son muy dispares entre sí, están todas habilitadas para permanecer fuera de puerto un tiempo solo limitado por su propio radio de acción.

En esta pesca es en la que se ha operado el mayor cambio en cuanto se relaciona con los barcos.

Hasta no hace mucho todas las unidades eran antiguas con más de 20 años de uso, algunas más de 40 y otras muchos más, aún.

Con motivo de franquicias acordadas para importar embarcaciones pesqueras sin pago de recargos, y el aporte de los astilleros nacionales se incorporaron a la flota excelentes pesqueros de gran eficiencia que obligaran a una renovación total de esta flota pues no será posible competir con unidades antiguas que requieren constantes reparaciones, son grandes, pesadas, con una inadecuada distribución y generalmente con una bodega que no está de acuerdo con su tonelaje, requiriendo además una numerosa tripulación

Las unidades nuevas se hallan dotadas de instrumental adecuado y cuya mecanización permite reducir el número de tripulantes sin que por ello se resienta la eficiencia no solo en lo que se refiere a poder de captura sino de conservación a bordo.

Utilizan un solo tipo de arte de pesca, la red de arrastre de portones, que colan en distintos lugares según la época del año y a profundidades que varían desde 120 brazas en la pesca de merluza al borde de la plataforma continental, hasta 6 ó 7 brazas en los lances que, de regreso a puerto y cerca de la costa, hacen para obtener corvina y pescadilla, y en casos excepcionales para lograr langostinos, en este caso al sur del paralelo 42.

También se ha dado el caso de que pesqueros de altura hayan sido utilizados simplemente como cámaras frigoríficas para almacenar langostinos que embarcaciones menores pescan en la zona de Rawson. Se ha logrado así un stock considerable que, exportado, ha tenido excelente aceptación.

La pesca más común es la de la merluza. La mayor parte de los arrastreros están dedicados a la misma, no solamente por la aceptación que

tiene el mercado consumidor, sino muy especialmente por la facilidad con que pueden lograrse altos rendimientos de captura; la cercanía de los caladeros y la limpieza de los fondos, en los cuales es muy difícil romper una red.

Asimismo se observa que el año 1966 se produjo un gran incremento en la extracción de la "castañeta", la que es demandada por las fábricas de harina de pescado.

Esta flota también se dedica a la pesca de atún, el abadejo, y otras especies pero en menor volumen que la merluza y costaneta que implican el sosten económico de la actividad.

-----ooOoo-----

### C A P I T U L O    I I I

#### INDUSTRIALIZACION, COMERCIALIZACION Y CONSUMO

Con el objeto de completar el análisis del ciclo total de la actividad pesquera, se hace necesario continuar el mismo una vez expuestas las características inherentes a la extracción, sus problemas y dificultades (6)

#### INDUSTRIALIZACION DEL PESCADO

Comprende la industrialización del pescado todas aquellas operaciones tendientes a elaborar el producto fresco, con objeto de prepararlo en forma de conservas, como así también la obtención de sub-productos tales como el aceite, harina y guano.

##### a) Conservas de Pescado

La actividad principal gira en torno a las conservas de pescado, realizando los establecimientos dos clases de elaboración: la denominada conserva esterilizada que consiste en el envasamiento del producto en cajas de hojalata por el proceso de esterilización, asegurando así una conservación por un tiempo más o menos largo, y la semi-conserva, que se dedica a la preparación del producto sin procedimiento especial de esterilización y en envases de distintos tipos, tal el caso de las anchoas en salmuera, pescados preparados como el bacalao, ahumados, desecados, etc.

El principal centro conservero es Mar del Plata, que es asimismo la zona de pesca más importante del país.

Correlativamente con el aumento de la producción pesquera, la industria conservera en general, fué cobrando altura y su desarrollo se cumplió en forma más acelerada, más racional y más orgánica que la faz extractiva.

Esta industria se ha destacado en nuestro país, por el rápido avance experimentado en los últimos años, fué así que mientras las fabricas incorporaron elementos modernos de trabajo que han permitido una mecanización paulatina de las tareas, en la faz extractiva no se ha operado esa evo-

lución en gran escala.

No obstante existen problemas específicos que es necesario mencionar.

La industria conservera es abastecida, prácticamente en su casi totalidad por la flota costera.

Las deficiencias de ésta, el crecimiento numérico de las unidades para compensarla, la aplicación del sistema de tarifa como consecuencia de lo anterior, trae como corolario que la industria se ve abocada a un panorama de incertidumbre, en el que no solo entran las vicisitudes propias de la explotación industrial, sino la absoluta ignorancia de la medida en que habrá de trabajar la línea de producción, no solo en toda la temporada de captura, sino día por día y aun la duración que habrá de tener la zafra, todo ello motivado por la falta de un aprovisionamiento normal y regular de materia prima.

Estas anomalías se traducen en un desaprovechamiento general de la instalación en una carga financiera desproporcionada frente a las reales necesidades de la explotación, en una modificación continua del ritmo de trabajo, y en necesidades oscilantes de mano de obra, todos ellos factores de inmediata incidencia en los costos.

Las soluciones a encarar no residen evidentemente, en la propia industria, sino en los dos eslabones anterior y posterior, de la cadena: el rendimiento de la flota costera y la dimensión del mercado.

El primer punto ya ha sido analizado aconseja la renovación integral o por lo menos la readaptación parcial, de la flota costera.

El segundo punto, supone una expansión del mercado que, por lo menos en el aspecto conservero está basado fundamentalmente en el costo.

Otro de los problemas radica en el alto costo de la hojalata, utilizada para el envase, y hace que este rubro represente una parte importante del costo del producto.

La puesta en marcha de la planta de hojalata de Somisa permitiría ir solucionando este aspecto.

b) Subproductos: harina y aceite de pescado.

La harina de pescado es el producto que surge del aprovechamiento de los músculos, vísceras, esqueletos y desperdicios de la industrialización del pescado, como así también de la utilización para ese fin de pescados enteros.

El producto que se obtiene se cotiza mejor cuanto mayor es el porcentaje de proteínas que contenga, las mismas provienen principalmente de músculos y vísceras.

Con la instalación de varias fábricas de harina de pescado en los puertos de Mar del Plata y Necochea, y con varios proyectos de instalación en los puertos de Bahía Blanca, Puerto Madryn, Rawson y Deseado (Santa Cruz) se está complementando el ciclo racional de pesca integral.

La elaboración de harina de pescado permitirá a los pescadores pasar de la actual pesca cualitativa a la pesca cuantitativa y aprovechar al 100% las posibilidades de pesca de acuerdo con los cardumenes y variedad de especies existentes. Hasta hace poco los pescadores al sacar la red separaban la calidad buscada (merluza y otros) y devolvían al mar los restantes

Para pescados chicos, inservibles para filetear, no había mercado, como tampoco para el pescado de muchas espinas o muy grande.

Así, volvía al mar muchas veces la mayor parte del producto del trabajo realizado por los pescadores.

Con la aparición de fábricas de harina de pescado, que se convirtieron en buenos clientes, para este tipo de pesca, actualmente los barcos costeros de altura mediana hasta 18m. de largo y capacidad a granel de 50/60 ton. de pescado, se dedican exclusivamente a la pesca antes mencionada.

Cabe destacar que al filetear la merluza, el rendimiento general es aproximadamente el siguiente: 40% de filete y 60% desperdicios.

Los desperdicios hasta no hace mucho tiempo se tiraban al mar, con los consiguientes gastos.

Era necesario deshacerse rápidamente de ellos pues su descomposición era acelerada. Actualmente con esta materia despreciada se produce harina de pescado de buena calidad.

Se elabora harina con desperdicios unicamente o como sucede muchas veces, se agregan pescados chicos frescos para mejorar la calidad del producto.

El aprovechamiento integral del pescado, produciendo filetes y harina de pescado, recién hace lucrativa la producción de filetes.

Además tenemos zonas de la costa patagónica donde la abundancia de pesca y el mínimo consumo (no hay centros poblados de importancia), permiten la instalación de fábricas de gran capacidad de molienda: 300 hasta 700 ton. en 24 horas para trabajar exclusivamente harina de pescado destinada a exportación, cuyo volumen de absorción crece cada año y también para la aplicación en el mercado interno a la elaboración de alimentos balanceados para el ganado y aves de corral.

Cuando se utiliza el pescado fresco y se incorporan las aguas de cola en forma de solubles, la harina se llama integral y tiene mayor valor vitamínico comercial.

Los rendimientos de harina integral están en el orden del 20% del peso del pescado fresco o sea, por cada 5 kilos de pescado se produce uno de harina.

El aceite de pescado es un producto de múltiples aplicaciones. Gran número de industrias se valen de él, la de las pinturas y barnices emplea éste tipo de aceite por su flexibilidad, cualidad que también determina su uso en la fabricación de linóleos, telas aceitadas o impermeables y cueros sintéticos tintas de imprenta, jabones, lubricantes, insecticidas para arboles frutales, estabilizadores en el templeado de acero y antioxidantes en el estañado de la hojalata, son algunas de sus variadas aplicaciones.

Desodorizado y refinado tiene vasto empleo en la elaboración de conservas de pescado, y sus propiedades medicinales por contener vitamina A y D, hacen que se emplee en trastornos del crecimiento, la vista y para lograr un funcionamiento normal de algunos tejidos del organismo.

Hay también excelentes perspectivas de exportación para el aceite de pescado pero es indispensable establecer una verdadera industria

de transformación y asegurar a ésta, un abastecimiento ininterrumpido de materia prima.

### COMERCIALIZACION

#### a) Forma en que se desenvuelve la comercialización

Los barcos de pesca de altura que llegan a Mar del Plata abastecen a la industria conservera y de salazón o bien por pertenecer a empresas de explotación pesquera, venden lo extraído para el consumo fresco. Asimismo abastecen también a las plantas de elaboración de harina de pescado.

La comercialización en este caso es directa.

Distinto en cambio es lo que acontece con la pesca costera.

Como ya se ha señalado en el capítulo anterior existe el régimen de pesca a tarifa.

La comercialización en fresco en el puerto de Mar del Plata incluye el cambio de cajón y la reposición de hielo y la carga en camiones isotermicos para el transporte.

Algunos mayoristas pagan, directamente el transporte a Buenos Aires, en otros casos, el transporte es pagado por el mayorista de la Capital Federal.

Toda la merluza fresca entra en el Mercado de Concentración de Buenos Aires, donde el mercado libre del producto se establece ante comisionistas y mayoristas.

El precio ofrecido por los mayoristas del Mercado de Concentración depende de las ofertas de los minoristas, que a su vez está determinada por el precio que el consumidor de la Capital está dispuesto a pagar por el producto.

La obligación de ingresar el producto en el Mercado de Concentración hace difícil toda tentativa de establecer un circuito independiente integrado desde el puerto de Mar del Plata con pescaderías en la Capital. Las empresas con pescaderías en Buenos Aires no tienen interés en solidarizarse con el precio del mercado, lo cual explica que las variaciones del pre

cio desembarque no produzcan variaciones paralelas y de igual amplitud en el precio al por mayor registrado en el Mercado de Concentración.

Uno de los argumentos de más peso para explicar la diferencia entre el precio de desembarque y el mayorista, es la pérdida o el robo de cajones vacíos que deben ser devueltos como flete de retorno.

El filet fresco es transportado en cajones de 25 Kg. como producto acondicionado, y no surge para este producto la obligación de ingresarlo en el Mercado de Concentración. Aparecen así dos consecuencias: las estadísticas del Mercado de Concentración no mencionan el filet, y las sucursales de las empresas marplatenses pueden ser abastecidas directamente por camiones de la casa matriz.

El filet se presenta al público en dos formas: suelto, o en bolsitas de polietileno de 1 Kg. Además los dueños de las pescaderías filetean la merluza entera, ganando así el costo de la mano de obra de las plantas fileteadoras y aprovechan los tiempos muertos de la venta para realizar este trabajo.

En esas condiciones el precio varía entre las distintas pescaderías de la Capital Federal, y entre ésta y las ciudades de la Provincia de Buenos Aires.

Para el precio del filet fresco se establece una verdadera competencia entre pescaderías a nivel del público, solo la reticencia de las amas de casa para brindar información, y la tendencia a comprar caro porque es mejor, mantienen márgenes exagerados en algunos puntos de venta de la Capital Federal.

En cuanto al filet congelado, cuya conservación es de largo plazo, exige su presentación en envase de polietileno, y su transporte y mantenimiento en puestos de venta requiere una cadena de frío. Pero tanto la educación del consumidor como la preparación de pescaderías y otros almacenes no parece estar completa.

Muchas de las heladeras vendidas en el país no tienen el compartimiento especial para pescado congelado, razón que se agrega para que la

comercialización del producto se desarrolle muy poco.

Todas las otras especies que se comercializan en frescos, se venden con referencia a los precios obtenidos en la banquina del puerto de Mar del Plata, que juega una función directora para la formación del precio de desembarque.

Solamente el puerto de Bahía Blanca obedece a reglas distintas porque la Cooperativa Pesquera Industrial y Comercial Whitense Limitada, que agrupa a la mayoría de los pescadores del puerto, ha conseguido un casi monopolio y actúa para la venta a mayoristas de la ciudad con precios fijos, como lo hacen los armadores de altura.

En la banquina de Mar del Plata no hay un mercado único de subasta, pero sí una yuxtaposición de subastas independientes entre comisionistas y compradores habituales. Se dice que para el consumo fresco los pescadores realizan una restricción voluntaria de los aportes, es verdad, pero no hay, como para la pesca destinada a las industrias de conserva una verdadera "tarifa".

Cuando los pescadores llevan al puerto el producto total de la pesca, se pueden encontrar hasta último momento las cantidades de pescados varios que pidan los compradores, lo que no se vende para consumo directo, se destina a la harina.

Los precios elevados de algunas especies finas o comunes, dependen de los grupos consumidores en la Capital Federal. Es normal en consecuencia que los pescadores no quieran entregar su pescado para que todos los beneficios queden en manos de los intermediarios, y existe entre ellos, para obligar a los compradores de banquina a bajar precios razonables, una positiva solidaridad.

En Bahía Blanca y Necochea, la acción reguladora de la oferta se ejerce por intermedio de cooperativas y en Mar del Plata - en una forma más complicada - por la Cooperativa y la Mutual de los Pescadores, ambas trabajando juntas.

En cuanto al pescado destinado a ser enlatado, hay una doble

etapa de comercialización: la primera a nivel de la materia prima destinada a las plantas; la segunda, al nivel del producto elaborado al salir de esas plantas.

Anchoita y caballa forman la principal materia prima de las industrias que trabajan en enlatado.

Suele producirse una situación características bien conocida en este tipo de pesca e industria en todo el mundo; en la temporada de pesca hay días en que la materia prima sobrepasa la capacidad industrial de las plantas, al contrario, en otras épocas, hay días en que falta.

Para obviar estos inconvenientes, se ha introducido la tarifa (cuota que corresponde a cada pescador); pero el problema se presenta cuando solo algunos barcos pescan su tarifa y el resto regresa a puerto sin ella.

Hay un déficit entre la pesca efectiva y la calculada, lo cual hace que los industriales se quejen del sistema y soliciten su abrogación, al mismo tiempo que luchan contra él de otra forma: piden mucho más pescado del que pueden elaborar.

En Mar del Plata, después de una desigualdad entre pedidos y aportes, se modifican la tarifa y los pedidos.-

Parece que los industriales que compiten entre ellos, hacen subir los precios en los días de poca pesca, hasta el doble de los precios oficiales convenidos con los pescadores.

Los días en que esto ocurre, puede verse que ninguno de los barcos ha podido pescar la tarifa.

En cuanto al atun y especies asociadas, la comercialización al desembarque se hace a precios internacionales con contratos entre las plantas y la empresa productora.

En cuanto a las formas de comercialización del pescado en las demás variantes (latas, frascos, congelados, pescado para salazon), la forma no difiere fundamentalmente respecto al sistema comercial del país, y la provisión satisface, hasta ahora, las necesidades locales.

b) Transporte

El transporte de pescado de los centros de extracción a los lugares de consumo se efectúa por ferrocarril y por automotor, acotándose que el automotor supera al ferrocarril en el volumen de lo transportado.

El transporte que se efectúa por camión se caracteriza por ser más directo que el ferroviario, debido a que uno sin hacer trasbordos, al puerto de pesca con el mercado de concentración. Se evita así, la descarga y carga posterior en camión, necesaria al llegar el tren a la estación terminal.

Los sucesivos trasbordos de un producto de constitución tan delicada como el pescado, constituye un factor que lo desmerece mucho, a lo que debe añadirse la inconveniencia de los mayores costos que ocasionan dichas operaciones.

Para brindar una solución conveniente al problema del transporte del pescado, debería incrementarse el número de unidades adecuadas para esa finalidad.

Camiones termos bien preparados permitirían el traslado del pescado a zonas relativamente lejanas de los centros de pesca, dando lugar a la expansión del bajo consumo actual.

Con respecto a los llamados vagones frigoríficos, los pocos que hay en circulación están en malas condiciones y por lo común no tienen más que un revestimiento interno (a veces ni eso), carente de todo equipo mecánico.

Al igual que el automotor no es imprescindible que los vagones ferroviarios tengan instalaciones frigoríficas, ya que de contar con cajas bien aisladas, podrían cumplir satisfactoriamente con las necesidades de este transporte.

Uno de los aspectos que es necesario tener en cuenta es la rapidez con que debe efectuarse el transporte y venta del producto; constituyen factores negativos en tal sentido, el tiempo que los vagones ferroviarios permanecen cargados y parados en los desvíos, antes de ser enganchados

al tren que los lleve a los centros de consumo y las largas exposiciones - del pescado en los mercados de concentración!

No debe olvidarse, que si se desea lograr por lo menos, que los principales centros urbanos consuman una mayor cantidad de pescado, ello depende en gran parte, de la solución que se le dé al transporte del mismo.

### CONSUMO

Nuestro consumo actual alcanza a 4 Kg. de pescado por habitante; y su crecimiento es lento, con algunos altibajos en los últimos años.

En los puertos de extracción el consumo es mayor que en otros puntos, en la Capital Federal y el Gran Buenos Aires, es la mitad del promedio para Europa, en el interior de la Provincia de Buenos Aires, equivale a la quinta parte del consumo de Europa, y al doble del consumo en las otras provincias del país, en las cuales el consumo es muy bajo, aproximadamente la decima parte del consumo de Europa.

En el año 1966, se ha operado una disminución del 6% con respecto al año anterior.

Ha sido factor preponderante para ello la normalización del mercado de carnes rojas, a través de una oferta más fluida de productos y una mayor equidad en los precios, acortando la diferencia de valores que inclinaba al consumidor en años precedentes a una mayor adquisición del producto de la pesca.

En el rubro consumo de pescados enriados y congelados es donde resultó más evidente la retracción del mercado y particularmente en lo referido al filet de pescado cuya venta había tomado importante auge en los años anteriores persistiendo de esta manera serios altibajos en la demanda debido a diversas circunstancias, entre las cuales adquieren especial significación los factores calidad y precios.

En un mercado interno como el nuestro, tan afecto y favorecido para el consumo de otras carnes, el pescado debe ser ofrecido al consumidor en forma atrayente y ventajosa si se desea promover sus ventas.

Referente a conservas y productos de la salazón también el consumo ha disminuido, pudiendo mencionar la existencia en un mercado poco activo para la colocación de la excelente cosecha de sardinas Argentinas del año 1965, creándose así excedentes que determinaron una importante disminución en la elaboración de este producto en el año 1966.

No ha ocurrido lo mismo con las conservas elaboradas base a caballa, bonito y atunes, cuya producción y consumo se expandió en el transcurso del periodo señalado.

### Necesidad de ampliar el mercado interno

Existe en nuestro país un mercado potencial de gran importancia para el pescado, siendo imprescindible buscar los medios que permitan realizar una explotación integral del mismo.

En ese aspecto las opiniones difieren; algunos afirman que la solución del problema consiste en aumentar la extracción, otros en cambio, señalan que de poco serviría contar con una gran producción pesquera, sino se poseen las unidades frigoríficas necesarias para la distribución.

Lo cierto es que existe una interdependencia entre las distintas etapas de la explotación y para un plan de expansión no se puede desestimar ninguna de ellas.

Para lograr un crecimiento de la demanda resulta útil hacer uso de la propaganda.

Esta ha sido empleada por muchos países, principalmente europeos.

A tal fin se podrían realizar exposiciones tales como la semana del pescado, en la que se habilitarían uno o más salones centricos, donde se prepararían apetitosos y variados platos a base de pescado.

El público concurrente tendría la opción de gustar de ellos en forma gratuita.

Es necesario la utilización de medios de difusión, destacando el valor dietético de los productos.

Asimismo resulta concurrente la vigilancia con mucho celo, del cumplimiento de las exigencias sanitarias para la industrialización de los distintos preparados conserveros y otros, supervisándose estrictamente el pescado que se destina a consumo en fresco, lo que daría al consumidor una efectiva garantía de las condiciones organolépticas que posee el producto a adquirir.

-----ooOoo-----

## C A P I T U L O   I V

### ASISTENCIA FINANCIERA A LA PESCA EN OTROS PAISES

Cualesquiera que sean los objetivos concretos, sociales, económicos o políticos perseguidos, los cuales, naturalmente difieren de uno a otro país o de una industria pesquera a otra todos esos programas representan un intento para hacer frente a una misma situación (7) a saber: el bajo nivel de las inversiones a través de los canales comerciales ordinarios respecto al volumen que deberán alcanzar para mantener y renovar las flotas pesqueras o llevar a cabo la expansión, la modernización y la nacionalización deseables. El uso generalizado de tales programas no es sino una de las consecuencias de los especiales riesgos económicos que lleva consigo esta industria, debidos a la incertidumbre de las operaciones de pesca y a la fácil descomposición del pescado capturado. Un pescador o una pequeña empresa aisladamente, no suelen estar en condiciones de protegerse como es debido contra tales riesgos; riesgos que podrán reducirse grandemente, sin embargo, extendiéndose a un número lo bastante grande de operaciones y tipos de pesca.

La intervención del gobierno en ayuda del armador, para que éste obtenga un capital, inasequible de cualquier otra manera en condiciones igualmente ventajosas, implica una decisión política: la de mantener o lograr determinadas cifras de producción de pesca, o promover la de determinados tipos de ésta.

Casi todos los países han tropezado, en mayor o menor medida, con dos grandes dificultades de carácter práctico:

- a) la de dotar a la ayuda de este tipo de una flexibilidad consonante con las fluctuaciones y los riesgos de la pesca, al mismo tiempo que se preservan los dos elementos esenciales de selección y garantía que requiere el uso de fondos públicos para tal objeto;
- b) la de garantizar que los servicios se faciliten de forma que, en la práctica, atiendan a los fines específicos para los que fueron concebidos.

En la mayoría de los países en que se facilita ayuda financiera a la pesca, la ayuda se dirige más bien a fines específicos que a fines -

generales. Se observa con frecuencia que dentro de un país existe un cierto número de programas específicos encaminados a ayudar a varios sectores de la industria pesquera. En estos casos, la coordinación de los programas de los distintos sectores con los propósitos fundamentales de la política es importante. Debe asegurarse el progreso equilibrado hacia los objetivos. En ciertas circunstancias, esto puede exigir una reducción deliberada de la ayuda en algunos sectores. La coordinación puede también conseguirse mediante un escalonamiento de la ayuda en los varios sectores. Por ejemplo, la ayuda financiera para costear la renovación del equipo de parte de la flota arrastrera británica con embarcaciones refrigeradas totalmente o en parte, está planeada para esperar los resultados de la aplicación del subsidio de ayuda para investigación con vistas a la construcción de un limitado número de prototipos de embarcaciones de esta clase. Cuando llegue el momento, se facilitarán préstamos para contribuir, si fuera preciso, al costo de almacenes frigoríficos adicionales en tierra, necesarios en el caso en que tuvieran lugar grandes aumentos en los desembarques de pescado congelado en el mar.

En cierto número de países, la ayuda dirigida en formas específicas a ciertos sectores se facilita sólo dentro de ellos a las personas que pueden demostrar tal necesidad. En el programa de préstamos gubernamentales de los Estados Unidos, la prueba de la imposibilidad de obtener financiamiento de otra fuente es una condición general para tener derecho a la asistencia. También en el Reino Unido se ha aplicado una regla análoga durante algún tiempo a los préstamos a compañías de responsabilidad limitada para la construcción o adquisición de fábricas de elaboración de pescado. Se piensa aplicar también dicha regla en lo futuro a los préstamos para barcos de pesca.

#### 1) FINES PRINCIPALES DE LA ASISTENCIA

Los programas actualmente en ejecución abarcan una serie muy amplia de propósitos, debido a las diferencias en los objetivos, la fase de desarrollo de las industrias pesqueras, la evolución histórica de los acontecimientos dentro de la industria, la variada organización social y económica -

de los diferentes países y otras muchas razones. Los propósitos pueden, sin embargo, clasificarse en ciertos grupos principales.

a) Construcción o Adquisición de Nuevas Embarcaciones Pesqueras

En este aspecto, los programas abarcan algunos o todos los tipos de embarcaciones actualmente en servicio en una pesquería, incluidos arrastres, deriva, lugres, cúteres, red de cerco, cerco de jareta, los palangreros y - otros muchos, y en algunos casos estimulan la construcción y diseño de tipos nuevos. Entre estos tipos nuevos a los que se aplican programas de ayuda financiera, figuran los arrastreros de popa, los barcos factoría, los barcos nodriza y los preparados para congelar en el mar toda la captura o parte de ella. Muchos países limitan la ayuda a las pesquerías costeras, que generalmente carecen de recursos financieros y en donde la renovación del equipo y la modernización se ven compensados con frecuencia con un incremento de la productividad y de los ingresos. La ayuda para la construcción de nuevas embarcaciones se aplica a menudo dentro de un país a unos sectores específicos de la industria de captura o a ciertas embarcaciones dentro del sector.

En el Reino Unido, por ejemplo, no se facilita aún ayuda para costear la construcción de embarcaciones de aguas distantes (por ejemplo las de más de 140 pies de longitud registrada), aunque se está ahora preparando legislación para ampliar el alcance de la ayuda con el fin de incluir estas embarcaciones mayores. En caso de aprobarse, ello significaría que los programas de ayuda para nuevas embarcaciones en el Reino Unido se extenderán a toda la industria pesquera. En la República Federal de Alemania, por otro lado, hubo un tiempo en que se facilitaba ayuda para la construcción de embarcaciones mayores, pero ahora ha sido suprimida. La ayuda actual se aplica sólo a los tipos menores de embarcaciones, tales como cúteres y otros barcos costeros, y a las embarcaciones de tipo no ortodoxo, tales como barcos factoría y barcos frigoríficos. En Grecia, también, se ha concedido ayuda extensiva a los barcos frigoríficos que operan en las costas africanas, del norte y el noroeste, hasta tal punto que se han expresado recientemente temores por parte de los sectores interesados griegos de que el desarrollo esté llegando demasia-

do lejos y que la colocación de desembarques cada vez mayores de pescado con gelado pueda tropezar con dificultades.

b) Adquisición de Embarcaciones De Segunda Mano

La ayuda para este fin no ha sido extensa y no se ve favorecida por muchos países. Las objeciones principales con que tropieza la ayuda para embarcaciones de segunda mano consisten en que los medios con que se cuenta para ello, generalmente limitados, se emplean mejor en la construcción de embarcaciones modernas, con equipo puesto al día, que facilitando la transferencia de propiedad de un pescador a otro de las embarcaciones actuales. Se afirma, tal vez con abundantes razones, que el efecto de la ayuda financiera para tales transacciones es simplemente "inflar" el valor de segunda mano de los barcos existentes de tal manera que todo el beneficio recaerá en las manos de los vendedores, los cuales a menudo dejan la industria por otras ocupaciones. Estas objeciones son fuertes y han tenido efectos negativos sobre los programas de ayuda para este fin. Puede argumentarse, sin embargo, que unas cantidades estrictamente limitadas deberían facilitarse para la compra de embarcaciones de segunda mano con el fin de hacer frente a las dificultades de los pescadores de menos categoría, con recursos muy limitados de efectivo, y que no están en condiciones de aportar su contribución inicial para el costo de una embarcación nueva, ni siquiera con la asistencia financiera ofrecida con este fin. Es muy dudosa, por consideraciones de política general, la conveniencia de conceder, ni aún hasta ese punto, la ayuda para embarcaciones de segunda mano.

c) Mejoramiento o Conversión De Las Embarcaciones Actuales

Características de la ayuda para el mejoramiento de las embarcaciones existentes es que se orienta a la modernización del mecanismo propulsor y del alojamiento de la tripulación de los mayores tipos de embarcaciones de pesca. En la mayoría de ellas, la vida del casco es mucho mayor que la de la maquinaria de propulsión, particularmente si se ha cuidado bien. Al

propio tiempo, los progresos técnicos de los motores marinos han sido muy rápidos en los años últimos, de tal manera que los antiguos métodos de propulsión han tendido a hacerse antieconómicos, y las embarcaciones equipadas con ellos no están en condiciones de competir eficazmente con los barcos más nuevos. Las antiguas flotas de arrastreros se componían de barcos de carbón. Con los nuevos perfeccionamientos en los motores marinos diesel y de petróleo, los barcos de carbón se han hecho cada vez más antieconómicos. La rápida subida de los precios del carbón en muchos países ha acelerado dicho proceso. La ayuda financiera para la conversión de los mayores barcos se ha encaminado principalmente a la sustitución de los motores de carbón por los de petróleo o los diesel. Durante dichas conversiones, se ha aprovechado la oportunidad para mejorar las condiciones de vida a menudo deplorables de las tripulaciones en aquellos barcos anticuados, con alojamientos modernos y servicios higiénicos. Dichos cambios, naturalmente, han ayudado muchísimo en la tarea de conseguir buenas tripulaciones para los barcos mejorados y de hacer frente a la competencia de las industrias de tierra en lo que se refiere a la mano de obra.

Los principales factores limitativos en lo que se refiere a la extensión de este tipo de ayuda son de carácter técnico. La sustitución de las calderas de vapor por motores diesel, de peso considerablemente menor, suscita problemas difíciles de estabilidad y de distribución del peso, los cuales aumentan con el tamaño de la embarcación. Se ha observado también que muchos barcos exigen tantas reparaciones y sustitución de planchas para instalar los nuevos motores que el proyecto se hace antieconómico si se compara con la alternativa de desguace de la embarcación y de construir una nueva con la ayuda financiera.

#### d) Instalación y Sustitución de Motores en las Embarcaciones Pesqueras

En los tipos mayores de embarcaciones de los países desarrollados, la sustitución de motores supone generalmente un cambio en el sistema de propulsión. En las embarcaciones más pequeñas de las pesquerías costeras se

necesita con mayor frecuencia sustituir los motores, debido al trato menos cuidadoso del motor y a que éstos están, en general, más expuestos a los elementos. En los países en desarrollo, la exigencia principal es la motorización inicial de las embarcaciones pesqueras para mejorar su autonomía y rendimiento y para incrementar la productividad e ingresos de los pescadores. Es, por tanto, característico de las pesquerías desarrolladas que los programas proporcionen ayuda para la sustitución de los motores en las embarcaciones costeras, a menudo con otras de la misma clase, pero de un tipo más moderno -de gasolina, gasolina/parafina o diesel. En las industrias de pesca en desarrollo, en cambio, se insiste principalmente en la mecanización inicial. Se han hecho enormes progresos en los países de África occidental, sureste de Asia, Lejano Oriente y en las islas del Océano Indico, por lo que se refiere a equipar cascos tradicionales con motores fuera de bordo o internos.

e) Aparejos de Pesca y Equipos (Excluidos Los Motores)

La asistencia para costear la adquisición de aparejos mejorados y de otra clase de equipo se dirige también principalmente a los pescadores que utilizan pequeñas embarcaciones costeras. En la medida en que el equipo de este tipo se acomode en las nuevas embarcaciones durante la construcción, se incluye normalmente para fines de ayuda, en los costos totales de construcción de los nuevos barcos.

La ayuda financiera para los aparejos de pesca tiene con frecuencia alcance limitado. Un programa general de ayuda encaminado a costear la sustitución de aparejos de pesca perdidos está expuesto a abusos por parte de los pescadores poco escrupulosos, que podrían muy bien verse tentados a echar al mar aparejos viejos y gastados y solicitar ayuda para sustituirlos al regreso al puerto. En el Reino Unido, los préstamos para costear aparejos para la pesca de fondo se facilitan sólo para (a) aparejos necesarios como parte del equipo inicial de una embarcación nueva; (b) aparejos necesarios como equipo inicial para practicar un nuevo tipo de pesca; (c) nuevos aparejos que se han hecho necesarios a causa de un cambio reglamentario en

los tamaños de las mallas de las redes.

f) Otra Clase de Ayuda a los Pescadores

Se están aplicando muchos programas de ayuda a los pescadores para fines ajenos a los barcos y los aparejos. La variedad es extremadamente grande e incluye objetivos tales como el mejoramiento de la vivienda, el desarrollo de la piscicultura y el cultivo de peces en estanques, la creación de astilleros y deslizadores (Noruega), el pago del seguro de barcos (Guayana Británica) sustentación de precios del pescado (Noruega), los servicios de administración y contabilidad (México), la liberación de los pescadores del peso de las deudas y el suministro de capital de explotación (a menudo por conducto de sociedades cooperativas), así como la ayuda a los constructores de embarcaciones de pesca para la compra de herramientas y equipo (Nueva - Escocia).

Los préstamos para viviendas y vida social de las comunidades de pesca adoptan formas variadas en Sudáfrica, Venezuela, Quebec, Ceilán, India, Hon Kong, Grecia y España. La piscicultura y el mejoramiento de los estanques son objeto de ayuda en Suecia, Grecia, Jamaica, Japón, Federación Malaya, Filipinas y Guayana Británica.

g) Construcción y Mejoramiento de los Medios de Elaboración del Pescado

La ayuda financiera para dichos fines se dirige normalmente a cubrir el costo de capital de la construcción de instalaciones de refrigeración rápida, de conserva, de ahumado y curado, de almacenamiento en frío, de fábricas de harina de pescado, de instalaciones de refrigeración y de fábricas de cajas y de elementos auxiliares para la industria. Si bien se comprende generalmente la necesidad de asegurar el desarrollo de los medios de elaboración al ritmo del incremento de la productividad en el sector de las capturas, la provisión de ayuda financiera para tales fines no está extendida como para las embarcaciones de pesca.

La experiencia de Ghama en los últimos años indica las venta-

jas de la cuidadosa planificación de los servicios costeros para que vayan a la par con el progreso de las capturas. Ghana está procediendo rápidamente a la mecanización de su gran flota pesquera y se encuentra ahora en el momento de incrementar considerablemente su flota de altura con embarcaciones - construídas en el extranjero. Los expertos de comercialización pesquera de la FAO han asesorado respecto a las instalaciones costeras y a los cambios en la comercialización necesarios para hacer frente al incremento previsto de los desembarques. El Gobierno de Ghana ha construído ahora un mercado moderno en Takoradi, que es actualmente la base principal de la flota mecanizada. Las mujeres que tradicionalmente comercian con el pescado siguen comprando las capturas, pero se les ha facilitado hielo y servicios de almacenamiento en frío, de tal manera que pueden aumentar las cantidades que manipulan. Se ha proyectado establecer unas fábricas de conserva y de harina de pescado y - unas instalaciones de refrigeración para manipular las grandes cantidades de atún que se espera desembarcará la nueva flota de altura.

#### h) Adquisición de Medios de Transporte Mejorados

Esta asistencia se dirige principalmente a ayudar a la adquisición y mejora, dotándolos de equipo isoterma y por otros medios, de vehículos para el transporte del pescado por carretera. La asistencia para estos fines no es tampoco muy común. Una razón quizá sea la dificultad con que se tropieza en algunos países para obtener garantías adecuadas para los préstamos sobre bienes muebles.

#### i) Mejoramiento de los Locales de Venta al por Menor

Ha sido concedida una ayuda muy limitada para instalación de cabinas de congelación en las tiendas de venta al por menor. Si bien es importante que se lleven a cabo mejoramientos en la exposición del pescado en los establecimientos de venta al por menor para fomentar el consumo, existen dificultades prácticas para conceder ayuda financiera a los minoristas. La objeción principal es que la venta de pescado al por menor, y en particular la de pescado congelado no es un comercio exclusivo, sino que constituye a menudo

parte de un negocio mixto. Existen, en consecuencia, vigorosas objeciones por parte oficial para extender la ayuda en este aspecto, debido a que inmediatamente originaría peticiones de ayuda parecida por parte de otros sectores del comercio al por menor.

j) Ayuda no Específica a la Industria Pesquera

La ayuda no específica, es decir, la concedida no a los pescadores individualmente o a empresas pesqueras, sino en beneficio general de la industria, adopta un cierto número de formas: investigación, puertos, muelles, construcción de carreteras y sistemas ferroviarios, desarrollo social y de la vivienda en general, asistencia técnica y enseñanza. Cae fuera de los límites de este estudio examinar los detalles de la ayuda de este tipo. El éxito de la ayuda específica concedida a la industria pesquera está estrechamente relacionado, sin embargo, con las medidas destinadas al fomento del desarrollo económico general.

Las diez categorías de ayuda citadas más arriba, con sus numerosas subdivisiones, indican cuán variados pueden ser los objetivos específicos de la ayuda financiera. Quizá pueda uno preguntarse si algunos programas de ayuda para objetivos específicos no están trazados en forma demasiado estrecha, ya que una estricta limitación de la ayuda puede hacer que el desarrollo se encauce por ciertos canales, mientras que un criterio de miras más lejanas podría sugerir la necesidad de un frente de avance mucho más ancho. Es probablemente cierto que en las primeras etapas de desarrollo, por ejemplo, en la conversión de una flota de pesca de canoas a la mecanización, la ayuda debería limitarse a un objetivo único, es decir, el suministro de motores fuera de bordo. En una etapa más avanzada en cambio, podría ser necesario ampliar los objetivos para incluir la asistencia para la construcción de tipos nuevos y mejorados de embarcaciones pesqueras. Siempre que el desarrollo de la industria se acompañe de una ampliación del alcance de la asistencia (pero no necesariamente de su cuantía total), se disminuirá el peligro de retrasar el progreso o de dirigirlo por cauces equivocados.

## 2) FORMAS DE LA ASISTENCIA

### PRESTAMOS

La asistencia mediante préstamos constituye con mucho la parte principal de la de carácter financiero concedida a la pesca en los programas de ayuda. Es también la más fácil de justificar en el plano económico, ya que presupone que los bienes a cuyo pago se aplicará el préstamo se emplearán en forma productiva, obteniéndose un beneficio neto del dinero invertido. El facilitar la asistencia a los beneficiarios a condición de su reembolso les compromete también personalmente a emplear con eficacia el equipo, ya que están obligados a pagar intereses y a reembolsar el capital en fechas fijas.

Las condiciones en que se conceden dichos préstamos -el porcentaje del costo total de los proyectos cubierto por los préstamos, el tipo de interés, el plazo de reembolso y la garantía exigida- varían muchísimo de un país a otro. Un análisis llevado a cabo con relación a los préstamos oficiales para adquisición o mejoramiento de embarcaciones de pesca, motores, aparejos y otro equipo muestra que el porcentaje del costo cubierto oscila entre el 30 y el 100 por ciento, el tipo de interés entre cero y 12 por ciento y - el período de reembolso de 6 meses a 20 años.

Es característico que el porcentaje del costo cubierto con la ayuda en forma de préstamos oscila entre el 50 y el 80 por ciento. En casi todos los casos, se espera que el beneficiario de la ayuda contribuya a parte del costo con sus propios recursos. Si el proyecto da derecho a un subsidio se reduce en general el porcentaje del préstamo. En el Reino Unido, para la construcción de fábricas de elaboración, para lo cual no se concede subsidio, el porcentaje máximo del préstamo es del 80 por ciento para las embarcaciones, en que se concede un subsidio del 30 por ciento el máximo del préstamo - es sólo del 55 por ciento, teniendo el pescador que aportar el 15 por ciento restante de sus propios recursos.

Es generalmente cierto que la cuantía máxima de los préstamos facilitados guarda más relación con las necesidades del pescador y con la medida en que puede hacer frente a una parte del costo con sus propios recur-

sos que a la garantía específica representada por la embarcación u otro objeto de la ayuda o por la garantía colateral que pudiera exigirse. Un cálculo preciso de las tasas de depreciación y envejecimiento de los elementos de la pesca probablemente revelaría que, en general, las cuantías máximas de los préstamos adelantados son mayores que lo que justificaría una referencia estricta al valor de los bienes creados. Esto, naturalmente, está justificado por la índole especial de la ayuda crediticia a la industria pesquera. Es un rasgo común de los programas de ayuda que se faciliten mayores porcentajes de asistencia en préstamos a los pescadores costeros de pequeña categoría que a los propietarios de grandes embarcaciones y a las sociedades. En muchos casos, estas últimas no tienen derecho a ayuda alguna en forma de préstamos.

Las grandes diferencias en los tipos de interés de los préstamos reflejan las distintas actitudes de las administraciones respecto a la concesión de préstamos con intereses reducidos. En ciertos programas, los préstamos están exentos del pago de intereses, en tanto que en otros rigen los tipos comerciales o valores muy próximos a éstos. Es preciso decidir si la ayuda especial o el subsidio deben concederse en forma de tipos de interés especialmente reducidos o si la ayuda debe darse en otra forma. En todo caso, existe un elemento de subsidio en la concesión de préstamos a pequeñas empresas pesqueras, incluso a los tipos de interés comercial. Si bien dichos tipos pueden corresponder a los vigentes en el mercado para los préstamos destinados a la constitución de capital, la situación económica de muchos beneficiarios del sector pesquero es tal que, incluso si pudieran obtener préstamos en el mercado del capital privado, lo serían a tipos de interés mucho más altos que los ofrecidos en los programas de ayuda. En realidad, si esto no fuera en general así, la justificación de los programas de ayuda crediticia especial desaparecería. De hecho, constituye una característica de muchos programas que la posibilidad de conseguir préstamos de fuentes financieras normales a tipos razonables de interés priva a un solicitante del derecho de recibir préstamos con arreglo a tales programas. También se ha sugerido que los tipos "comerciales" de interés ofrecidos a la industria pesquera en al-

gunos países no reflejan el verdadero elemento de riesgo implicado, porque los organismos privados de inversión, con poco conocimiento de la pesca, creen que los riesgos son mayores de lo que son en la realidad. Quizás sea peligroso el aceptar este argumento sin un estudio más detallado de los hechos.

Se han suscitado objeciones contra los préstamos a la industria pesquera a interés reducido porque conducen a peticiones de tratamiento análogo por parte de otras industrias que sufren dificultades económicas, las cuales, de aceptarse, podrían dar lugar a graves trastornos en el mercado monetario de un país. No obstante, cualquier que sea la objeción en teoría a las subvenciones para pagar los intereses, son una característica muy común de los programas de ayuda. Se les encuentra, tanto en forma de préstamos directos a interés reducido, como en forma de primas para reducir los intereses de los préstamos privados pagaderos por los pescadores. Si se presume que el rendimiento de los bienes del capital que se creen mediante los préstamos será inferior a lo normal -como puede ocurrir, por ejemplo, en el caso de barcos costeros subvencionados por razones más bien sociales que económicas-, entonces no cabe duda de que es razonable el aplicar tipos reducidos, de interés a dichos préstamos, más bien que enfrentarse con la necesidad de conceder una ayuda ulterior a los propietarios pescadores cuando no estén en condiciones de hacer frente a los intereses "comerciales" con las ganancias de las embarcaciones.

Además del elemento de subsidio implicado en los préstamos facilitados a intereses inferiores a los comerciales, las rebajas de los intereses por pronto pago de los préstamos a su vencimiento tienen también carácter de subsidio. En Filipinas, se hace una rebaja del 1 por ciento del interés en los préstamos pagados a su tiempo. Una reducción de los tipos de interés sobre los préstamos ya concedidos puede también constituir una forma de asistencia en tiempos difíciles. En enero de 1961, por ejemplo, el Gobierno de Islandia redujo los tipos de interés en un 2 por ciento, además de prorrogar el vencimiento de los préstamos a corto plazo y de convertir las deudas no satisfechas en préstamos por 10, 15 ó 20 años. (8)

Los períodos por los cuales se ofrecen los préstamos están, en general, en relación con la expectativa de vida del objeto de la ayuda. Los préstamos para embarcaciones de pesca y para fábricas de elaboración de pescado se conceden generalmente hasta por 20 años, en tanto algunos préstamos para viviendas -en Sudáfrica, por ejemplo- pueden reembolsarse hasta en 30 años. Al extremo opuesto se encuentran los préstamos a corto plazo para aparejos y equipo de pesca, concedidos generalmente por períodos de uno a tres años solamente. Los préstamos para motores varían de acuerdo con su vida útil probable. En general, no es conveniente el conceder préstamos para motores - por períodos superiores a diez años y puede estar justificado un período considerablemente menor para los tipos más pequeños de motores que se utilizan en las embarcaciones de pesca costera. En algunos programas, se fijan los períodos de acuerdo con la finalidad del préstamo, en tanto en otros se fijan períodos máximos. En este último caso, el prestatario puede decidirse por un período más corto que el máximo. Aunque podría parecer que hay poca diferencia práctica entre dichos dos métodos, ocurre a menudo que los tipos de interés son menores en los préstamos a corto plazo que en los de largo plazo. Por esta razón, la ventaja, en definitiva, parece residir en la aplicación del segundo método. Tiene poco sentido el insistir en que un prestatario tome un préstamo por un período fijo, por ejemplo, de diez años, si tiene capacidad y recursos para reembolsarlo en cinco años, pagando así un tipo de interés más bajo. Se convierte, por tanto, en un problema administrativo el asegurar que la capacidad y los recursos de un solicitante son, de hecho, adecuados para hacer frente a un compromiso de reembolso anual de mayor cuantía, conforme a las condiciones de un préstamo a plazo más corto.

### Garantías

Bajo este epígrafe se desea tratar únicamente de las diversas medidas jurídicas o administrativas tomadas para proteger a los fondos públicos anticipados a título de préstamo. No se intenta, pues, analizar los aspectos más fundamentales de la garantía, lo que supondría una evaluación objeti-

va de las condiciones y perspectivas económicas de las pesquerías y de la experiencia y las propensiones de la población pesquera. Será suficiente aquí, con una mera revista superficial de las situaciones en que se han otorgado facilidades de crédito y de aquellas otras en que existe una gran necesidad de tales servicios, sacar la conclusión de que todavía existen muchas dificultades prácticas que impiden al gobierno el compartir los riesgos de los productores primarios de la industria pesquera. Ninguno de los programas de que aquí se da noticia encierra provisión explícita alguna para las costosas fluctuaciones debidas al comportamiento de los peces o al estado del tiempo, fluctuaciones que el pescador acepta como riesgo normal de su profesión, y la ayuda de que se beneficia constituye, sobre todo, alguna forma de subsidio, como, por ejemplo, donativos, bajos tipos de interés, plazos prolongados de reembolso, etc. No obstante, son esos riesgos, precisamente, los causantes en primer término de que el pescador necesite crédito, y los que explican el hecho de que, en casi todos los lugares, hayan sido los vendedores y los comerciantes, o sea, los interesados en el valor de las capturas, quienes hayan constituido las únicas fuentes de crédito para satisfacer las necesidades de la profesión pescadora. Quizá valga la pena referirse aquí, como en muchas otras cuestiones relacionadas con la pesca, al carácter de propiedad común de los recursos y al marcado contraste que la pesca ofrece a este respecto con la agricultura, donde la propiedad o tenencia de la tierra entraña habitualmente un derecho exclusivo a la cosecha que ésta produce. En la mayoría de los programas de crédito aquí reseñados, los préstamos están garantizados, directa o indirectamente, con el valor mismo del equipo comprado. En algunos casos podrá aceptarse de preferencia una garantía colateral alternativa y más segura, y, en otros, podrá ésta considerarse como impedimento, según los propósitos que persiga el programa.

#### Hipoteca

Suele ser característica común de casi todos los programas de que trata este estudio exigen la hipoteca de la embarcación o de bienes de -

capital fijos, de valor comparable o aún mayor. Casi siempre se respalda el préstamo con una primera hipoteca, si bien en Noruega pueden aceptarse segundas y terceras hipotecas como garantía de los aumentos del préstamo inicial. Desde el punto de vista jurídico y de procedimiento, la hipoteca constituye la forma de garantía más habitual y, ostensiblemente, la más segura; es comprensible, pues, la preferencia que por este sistema muestran las autoridades estatales. Desde el punto de vista de los pescadores, sin embargo, lo importante es que se convierte en dueño legal del equipo que ha comprado y que ha comprado y que su obligación jurídica se reduce a restituir una determinada suma de dinero en una cierta manera: ha aceptado, no sólo las prerrogativas de la propiedad sino todas las obligaciones que ésta lleva consigo. De las consecuencias de tal hecho no se percatan siempre por completo los beneficiarios. Cuando el pescador es persona relativamente ilustrada, conocedora de los aspectos jurídicos y económicos de sus compromisos, quizá sea ése el procedimiento adecuado, puesto que tiene la ventaja de instituir obligaciones jurídicas bien precisas y atenerse a precedentes ya establecidos. A pesar de ello, ni siquiera en las comunidades pesqueras más progresistas, cabe la posibilidad de que tales procedimientos estén siempre en consonancia con las rápidas fluctuaciones de fortuna que caracterizan a muchas actividades pesqueras.

Una sucesión de malas mareas, una reparación de larga duración, o cualquier otro revés harto corriente, pueden exponer al pescador a la amenaza de un juicio hipotecario por falta de pago, incluso cuando haya buenas perspectivas de que restituirá todos sus plazos en un período de tiempo mayor. De ordinario, las autoridades interesadas aplican cierta flexibilidad; pero, para los pescadores, la amenaza de la ley es ya inquietante de por sí, al paso que, para las autoridades, toda desviación de las normas establecidas puede resultar administrativamente difícil y sentar un precedente embarazoso.

Una vez decidido entablar juicio hipotecario, la lentitud del procedimiento puede resultar costosa para ambas partes y, más de una vez, el cambio de posición que ello representa para el gobierno al pasar de benefaço

tor a demandante, es políticamente indeseable. Así, al incurrir en mora el deudor y dictarse contra él mandamiento judicial, queda varado su barco en espera de que se liquide la reclamación. La autoridad crediticia tiene entonces que reivindicar mediante proceso judicial su derecho a comprar y vender el barco. La venta, en virtud de las normas prescriptas, tendrá que efectuarse -- mediante licitación, al mejor postor, o incluso recurrirse a la subasta pública. Con frecuencia, el barco sufrirá deterioros mientras está varado en espera de ser vendido, o, en todo caso, exigirá gastos de mantenimiento de una u otra clase. En muchos casos, la venta, en su día, representa una considerable pérdida para ambas partes. Así, pues, las perspectivas de recuperar el préstamo son con frecuencia muy remotas; el pescador habrá perdido su depósito y -- sus ahorros y se sentirá harto agraviado; el gobierno puede también salir perdiendo una considerable cantidad de dinero y, quizá también, popularidad. En consecuencia, por muy adecuado que sea el sistema impuesto cuando las circunstancias económicas son estables y los deudores gente instruída, hay que convenir en que la hipoteca presenta ciertas desventajas en el orden de la explotación pesquera y, cuando el gobierno se ve obligado a invocar sus derechos, es posible que el procedimiento judicial resulta desproporcionadamente costoso. Por todo ello, el sistema hipotecario presenta muchas desventajas cuando se aplica a las industrias pesqueras menos desarrolladas, por la menor estabilidad de las condiciones económicas y su mayor imprevisibilidad, o cuando los pescadores son gente pobre y poco instruída.

### Compra a plazos

Es difícil explicarse, a base de la información de que hoy se dispone, el porque es tan rara la compra a plazos ("Hire-purchase") de equipo pesquero en Europa y América del Norte, a pesar de la frecuencia con que se recurre a ella para la adquisición de bienes duraderos de consumo. Quizá haya razones jurídicas; los barcos de pesca se supone que corresponden, sin duda, a la misma categoría que otras clases de embarcaciones. No puede llegarse aquí a ninguna conclusión, pero quizá valga la pena examinar si las ventajas

del sistema hipotecario no son meramente teóricas, en el sentido de que la garantía se basa estrictamente en el valor del saldo pendiente de amortización en vez de serlo, como ocurre en el caso de la compra a plazos, en el mayor o menor valor del equipo entregado. Esta relación, evidentemente, irá cambiando a medida que se vayan efectuando reembolsos; por razones prácticas, sin embargo, tal vez convenga examinar en particular los primeros años, cuando los saldos pendientes son mayores y cuando hay más probabilidad de que surjan dificultades de operación. Por ello, a pesar de no hallarse representada la compra a plazos en los programas estudiados (salvo en el caso de Irlanda), habrá que hacer algunas observaciones al respecto. Y de pasada, quizá convenga advertir también que tales arreglos son muy corrientes, como es lógico, en muchas de las industrias pesqueras más atrasadas de las que no trata este estudio, en las que por primera vez se están introduciendo máquinas y nuevos tipos de barcos y aparejos.

A diferencia de la hipoteca, el contrato de compra a plazos permite que el equipo en cuestión siga siendo propiedad del acreedor hasta que su préstamo es reembolsado, y la devolución de aquél, en cualquier momento subsiguiente a la firma del contrato, constituye una completa extinción de las obligaciones del prestatario y presunto comprador. En tal forma, el pescador no puede perder más que lo que ya ha pagado o depositado, al paso que el organismo acreedor puede, de ordinario, hacerse cargo de dicho equipo sin necesidad de lentas formalidades. En caso necesario, podrán venderlo lo mismo que si se tratara de una hipoteca; pero, además, el acreedor puede explotar por propia cuenta, o arrendarlo a otros pescadores. También puede estipularse, explícita o implícitamente, que las autoridades acreedoras no podrán lucrarse con la situación en que se ve el pescador cuando el valor del equipo devuelto exceda de la cuantía de los pagos pendientes.

Un argumento de mayor importancia, probablemente, en favor de que la autoridad acreedora retenga la propiedad del equipo estriba en que, durante todo el tiempo que dura la construcción o reforma del barco, así como durante su explotación, bajo un convenio de compra a plazos, las autoridades retienen el derecho a intervenir, con toda la capacidad de un dueño de esos

bienes, en cuestiones como el aparejamiento y mantenimiento del barco, la reparación de sus máquinas, las reclamaciones estipuladas en la garantía de construcción, etc. Los pescadores, por su parte, suelen encontrarse en una posición desventajosa en tales cuestiones a no ser que puedan disponer de asesoramiento jurídico digno de confianza. Las autoridades, en cambio, estarán probablemente en una posición mucho más fuerte frente a los constructores, los fabricantes de máquinas, etc. Pues no sólo pueden insistir en que se cumplan todas las obligaciones contractuales, sino que, además pueden exigir que se les atienda a su entera satisfacción, como requisito para la adjudicación de futuros contratos.

#### Ventas a crédito

Sólo de Irlanda se ha comunicado la aplicación de esta clase de medidas, utilizándose éstas allí en conexión con los préstamos para la compra de aparejos. Aunque no atañe, pues, estrictamente, a la compra de embarcaciones pesqueras, ha sido incluida en el presente estudio como cuestión de interés real, visto el gran número de programas en los que la renovación y mejora del aparejo está vinculada a la renovación y mejora de las embarcaciones. Implantóse con el objeto de localizar en el armador-pescador la propiedad del aparejo adquirido merced a la ayuda de un préstamo oficial, junto con las obligaciones que ello entraña; así, en caso de incumplimiento, se le podría demandar por una simple deuda. El hecho de que el aparejo se halla expuesto a un considerable riesgo de daños y pérdidas, y que su duración puede ser muy breve a causa de un desgaste excesivo, había suscitado problemas en la aplicación de otras disposiciones alternativas. El aparejo, por consiguiente, supone una garantía muy poco eficaz respecto al préstamo anticipado para su adquisición, viéndose además complicado el resarcimiento de la deuda por el condominio del mismo que se practica en muchos barcos. El actual sistema de ventas a crédito presenta varias ventajas: jurídicamente, es más conveniente localizar las responsabilidades en un solo individuo o empresa; en la práctica, la aceptación de esta responsabilidad por el patrón-armador viene a ser

vir de estímulo tanto a la regularidad en los reembolsos como al cuidado y mantenimiento eficiente del aparejo.

### Seguros

El tema del seguro de las embarcaciones pesqueras merece ser objeto de estudio especial; aquí se le trata únicamente desde el punto de vista de la garantía de los préstamos anticipados por las autoridades públicas. Dado que tales préstamos, según se ha mencionado antes, tienen por garantía principal el equipo que con ellos se adquiere, es lógico que se les imponga también por condición la de asegurarlo contra los riesgos de pérdida o daños.

Por desdicha, en muchos países el seguro no es institución especialmente adecuada para las embarcaciones pesqueras. De una parte, a los agentes comerciales con los que se negocia el seguro marítimo, les resulta difícil en extremo, por lo general, justipreciar los riesgos especiales que encierran las actividades pesqueras, sobre todo tratándose nada más que de un pequeño número de embarcaciones de diversas categorías. Por añadidura, estos riesgos, comparados con los de otras embarcaciones mercantes, pueden parecer bastante elevados, dados los menores márgenes de seguridad que suelen observarse para sacar el mayor partido posible de las zonas de pesca, por los enormes esfuerzos y menor maniobrabilidad impuesta a las embarcaciones cuando están pescando, sobre todo, cuando el tiempo es malo o cuando navegan por ciertas zonas, y el escaso complemento de oficiales de navegación capacitados que lleva el barco. En la práctica, asimismo, la incidencia de las reclamaciones es muy elevada. En casi todas las pesquerías se producen con mucha más frecuencia que en otras empresas marítimas pérdidas totales, choques, encalladuras y averías de máquinas; en particular, el gran esfuerzo impuesto a la maquinaria suele dar por resultado averías e inutilizaciones que entrañan costosas reclamaciones de recuperación.

El armador, por otra parte, encuentra que el seguro no sólo es muy caro sino que, además, es insuficiente en muchos respectos. Por mucho que

abarque aquél, no puede asegurarle contra algunos de los graves perjuicios - que le ocasiona la pérdida de tiempo por interrupción de viajes y por la permanencia en astillero para sufrir reparaciones. A la inversa, las reclamaciones de salvamento suelen ir aumentadas con peticiones de indemnización por pérdida de tiempo de pesca y deterioro de la captura ya realizada, lo cual, como es lógico, se refleja en las primas exigidas.

En tales circunstancias, abundan casi siempre las razones en favor de un seguro especial, sea particular, cooperativo o estatal, fundado en la extensión de los riesgos al mayor número posible de embarcaciones pesqueras similares y, también, en diversos acuerdos referentes a remolque, salvamento, etc., de manera que sea el costo de los servicios prestados, más que el valor del barco, lo que regule el ajuste de las reclamaciones. Varios de estos sistemas funcionan ya, en forma sobre todo de cooperativas o mutuas de seguros, en Canadá, Dinamarca, Noruega, Reino Unido, República Federal de Alemania y Suecia, por ejemplo, habiendo patentizado en modo muy convincente las posibilidades prácticas de reducir las primas sustancialmente. Los problemas iniciales que suscitaba la insuficiencia de capital de operaciones para hacer frente a reclamaciones excepcionales, con la consiguiente necesidad de un costoso reaseguro, van siendo superadas en muchos casos, a medida que se van acumulando fondos de reserva para hacer frente a tales riesgos anormales. Notable ejemplo de la iniciativa estatal en este orden es la Caja Pesquera de Indemnizaciones, en el Canadá, donde, contra una prima anual del 1 por ciento del valor estimado, el Gobierno indemniza al propietario hasta el 60 por ciento en caso de pérdida total, y hasta el 85 por ciento del costo de las reparaciones, cuando tal costo exceda del 30 por ciento del valor estimado. Sin embargo, una gran proporción de la flota pesquera, incluidos muchos de los barcos a los que son principalmente aplicables los servicios de crédito, no está encuadrada en esos programas especiales. En ninguno de los casos comunicados a la FAO figura establecido un sistema de ese tipo en los servicios oficiales de crédito, ni asociado específicamente con ellos. Por añadidura, para las embarcaciones pesqueras de menores dimensiones no suele ser reglamentario el

seguro, y en consecuencia, muchos pescadores no se han habituado a contraerlo contra todo riesgo. Por ello, el requisito de aseguramiento que se impone al otorgar subsidios y préstamos puede representar una carga adicional, totalmente justificable, sin embargo, que quizá resulte bastante cuantiosa en relación con los ingresos que rinde el barco.

En tales circunstancias, cuando las primas del seguro son relativamente elevadas quizá sea provechoso más de una vez el considerar si el riesgo de la pérdida económica debida a naufragio, choque, encalladura, etc., es de tanta magnitud como el riesgo de la falta de pago al vencimiento de los plazos del préstamo; así, por ejemplo, cuando se calculan los reembolsos a base de un período, supongamos, de 20 años, a bajo interés simple, quizá no se diferencie mucho la cuantía de los plazos del costo del seguro a todo riesgo, cuando las primas de este último ascienden a un 3 ó 4 por ciento al año del valor asegurado. Tales casos son bien conocidos, como lo son también aquellos en que, de no haber sido por el costo del seguro obligatorio, no se hubiera demorado el deudor en el pago de sus plazos.

Así, si bien admitiendo en términos generales que el seguro sea indispensable para respaldar una determinada inversión, quizá quepa preguntarse si el Estado no podría salvaguardar más eficazmente los fondos que destina a la concesión de préstamos sobrellevando él mismo los riesgos de naufragio, suponiendo que éstos abarquen un gran número de embarcaciones. Es posible que no sea hacedero llevar a la práctica ese planteamiento del problema, pero el simple análisis de los costos y riesgos que entran en juego conforme a tales criterios podría sacar a relucir ciertas oportunidades para aminorarlos. Una vez admitido, en apoyo de los programas oficiales de crédito, que ciertas clases de pescadores se hallan en una situación especial de desventaja al tratar de obtener crédito a través de los canales comerciales ordinarios, cabe alegar que también están en situación análoga cuando gestionan un seguro comercial.

El seguro mutuo, en una o otra forma, puede representar, por tanto, un gran bien para los pescadores en muchas localidades, sobre todo en ese

respecto, al servir como medio para respaldar los préstamos obtenidos de fuente oficial, En efecto, en algunas de las flotas pesqueras más costosas, modernas y rentables, desarrolladas exclusivamente a base de la inversión privada, se ha fomentado el seguro mutuo y el reaseguro con resultados muy beneficiosos para los respectivos armadores. Esto, por sí solo, viene a corroborar la necesidad aún mayor que de él tienen las empresas peor dotadas. De no estar ya muy extendido el seguro, de modo que cubra a un número de embarcaciones lo bastante grande, quizá exija este problema que se le dedique especial atención cuando se trate de implantar un servicio de crédito. Podrían incluso concederse facilidades especiales, en algunos casos, o, en otros, una asistencia especial, cuando constituya el factor restrictivo la insuficiencia de los fondos de reserva para hacer frente a las reclamaciones anormales. Otra razón, quizá pertinente también cuando se observa el principio de afiliación exclusiva es la de que ésta podría considerarse como un requisito a favor de los solicitantes de ayuda. Por último, respecto a la evaluación de los riesgos y a la protección adecuada contra ellos, tendrá que reconocerse que algunos de los riesgos a que de ordinario se hallan expuestas las embarcaciones pesqueras y que con frecuencia representan graves pérdidas económicas - averías en las máquinas y otras formas de inhabilitación, que dan por resultado la pérdida de tiempo de pesca y el deterioro de la captura, etc. - no podrán quedar cubiertas con el seguro convencional, puesto que este último, en el mejor de los casos, sólo provee una protección limitada a los intereses del Estado y del pescador. La garantía, en el sentido más amplio, podrá lograrse también por otras disposiciones, posiblemente menos tangibles o concretas pero no por ello menos prácticas.

#### Reembolso de los préstamos

La gran diversidad de los programas de asistencia ya señalada con relación al período de los préstamos y a los tipos de interés, existe también respecto a los métodos de cálculo de los plazos y a los procedimientos para hacer la recaudación.

Puede establecerse una distinción amplia entre los métodos de cálculo con arreglo a esta base: pagos fijos, en los que se reparten el capital y los intereses a lo largo del periodo del préstamo y pagos que varían según el valor de las capturas. Un sistema de pagos fijos puede basarse o bien en divisiones iguales del capital y de los intereses, o en divisiones iguales del capital, más los intereses calculados con arreglo al saldo pendiente. Según este sistema, los pagos van reduciéndose a medida que se reduce el saldo pendiente. En apoyo de este método puede argumentarse que, una vez superadas las dificultades de adaptación iniciales en el empleo del nuevo equipo, las ganancias en los primeros años serán probablemente mayores que en los posteriores.

Una variante interesante del sistema de reembolso de cantidades fijas la encontramos en Sudáfrica, donde se hacen pagos trimestrales fijos a los fondos de amortización de embarcaciones y motores, en concepto de reembolso parcial de los préstamos.

Con el fin de que la embarcación y el equipo superen cualquier dificultad inicial y aporten una contribución útil para el reembolso del préstamo, se emplea a menudo el método de diferir el primer plazo de pago del capital por un periodo limitado después de la entrega del equipo. En el Reino Unido, el primer plazo de reembolso del capital no vence hasta el final del segundo semestre (31 de marzo o 30 de septiembre) posterior a la entrega de la embarcación. El aplazamiento se prolonga, por tanto, por lo menos seis meses y puede llegar a casi un año, con un periodo medio de aplazamiento de nueve meses. Cuando un organismo está sometido a obligaciones de reembolso análogas respecto de las fuentes de sus propios fondos, es necesario obtener aplazamientos análogos respecto a sus propios reembolsos. En un programa recientemente anunciado de construcción de grandes barcos en Noruega (que preveía préstamos contra primera y segunda hipoteca), el reembolso del capital y el pago de los intereses de la segunda hipoteca había de retrasarse hasta que se hubiera pagado el préstamo de la primera hipoteca.

También es corriente el sistema de reembolso mediante cantidades variables basadas en las ganancias. La proporción de las ganancias que se

asigna para los reembolsos del préstamo y de los intereses, varía según los programas. En ciertos casos varía estacionalmente, de acuerdo con el nivel general de las ganancias del tipo de embarcación de que se trate. Los préstamos a corto plazo que se hacen en Birmania, son reembolsados mediante deducciones de los ingresos procedentes de las ventas al final de la temporada de pesca. En Hong Kong, se hace una deducción del 25 por ciento sobre los ingresos de las ventas para los pequeños préstamos en tanto que para los grandes el porcentaje varía entre el 15 y el 20 por ciento de los ingresos, de acuerdo con la capacidad de pago del prestatario. En Canadá, en las provincias de la Isla del Príncipe Eduardo y de Quebec, se deduce el 12,5 por ciento del valor de la captura, que se acredita a la deuda del pescador. El programa de la República Federal de Alemania prevé una deducción del 10 por ciento de los ingresos del barco en concepto de reembolso. En Irlanda, en donde las embarcaciones y los aparejos se venden a plazos, las capturas del comprador se venden, bien a través de las organizaciones de comercialización de la Irish Fisheries Board (Junta pesquera de Irlanda), bien a través de los subastadores autorizados. De un cuarto a un tercio del producto neto de la venta del pescado se dedica al pago del seguro marítimo y de los plazos de las compras a crédito.

La principal ventaja de este sistema de adaptar los reembolsos al valor de la captura es que se establece una relación directa con las ganancias, con las cuales tienen que hacerse siempre los reembolsos en cualquier sistema. Cuando las ganancias son altas, los reembolsos lo son también, ocurriendo lo inverso cuando las condiciones son desfavorables a la industria. Con arreglo a este sistema, un pescador que tenga continuamente grandes capturas pagará sus deudas antes que con un sistema de pagos fijos. Pero el "exprimir" todos los viajes buenos puede actuar como "antinentivo" para el pescador capacitado, en un momento en que la pesca es buena, porque puede considerar que gran parte de los ingresos adicionales conseguidos mediante un esfuerzo extraordinario han sido absorbidos por el organismo de préstamos. Puede, por tanto, retraerse conscientemente de esforzarse todo lo que se esforzaría en otras condiciones.

Quizás merece estudiarse si no se podría hacer una combinación de sistemas para efectuar un pago fijo mínimo, basado en plazos iguales de capital e intereses, o un porcentaje fijo de la captura total, según sea la cantidad mayor. En tal sistema combinado con un pago mínimo garantizado, el porcentaje del valor de la captura que ha de tomarse podría fijarse a un nivel considerablemente más bajo que el que se aplica en la actualidad en ciertos programas, y el efecto de "antinentivo" referido más arriba quedaría por tanto reducido.

Un original e ingenioso programa de reembolso de préstamos que merece mencionarse es el que se utiliza actualmente en Jamaica. El Departamento de Pesca de Jamaica suministra a los pescadores una mezcla de combustible, ya preparada y especialmente coloreada a precios inferiores a los del comercio. A dicho precio se añade un chelín suplementario por galón, a todos los compradores pescadores que utilicen motores suministrados por el gobierno conforme a los convenios de ventas a crédito. Este recargo se acredita a la deuda de los pescadores por su motor y actúa como un sistema automático "interno" de reembolso. En efecto, cuanto más se utiliza la embarcación, más rápidamente se paga la deuda. Una vez que se ha reembolsado el valor del motor, el pescador ya no tiene obligación de pagar el recargo.

Un incentivo que se aplica en ciertos programas es rebajar el interés como premio al pronto pago de los plazos. En cambio, el retraso en el pago de los plazos del capital puede automáticamente suponer recargos suplementarios de los intereses cuando los plazos de éstos están calculados con arreglo a los saldos pendientes del préstamo. Los plazos no pagados de los intereses pueden también estar sujetos a un recargo del interés por las cantidades no pagadas.

Un problema que surge con el sistema de los plazos fijos, concierne al trato que debe concederse a los pagos "fuera de plazo", es decir, a los pagos hechos antes de su vencimiento. Muchos pescadores prudentes, aunque sólo tengan que efectuar pagos fijos, prefieren hacer pagos adicionales cuando las ganancias son buenas. Aunque ésta es una práctica loable, el orga-

nismo de préstamos puede encontrar algunas dificultades en resolver la situación creada por esta práctica, a menos que tenga en funcionamiento un fondo rotatorio de préstamos. Al recibir dichos pagos, el organismo tiene que decidir entre retener las cantidades temporalmente e invertir las en operaciones a corto plazo, o efectuar reembolsos anticipados a su propia fuente de préstamos. La primera alternativa supone una actividad financiera que desborda su esfera de operaciones, en tanto la segunda puede significar que los pescadores que han efectuado pagos anticipados no pueden aplicarlos más tarde a vencimientos que no puedan cumplimentar debido a un cambio repentino de su suerte.

El calendario de los pagos de los plazos conforme a sistemas de cantidades fijas también es muy variable. Pagos a intervalos regulares de semanas, meses, trimestres y semestres están previstos en los programas actualmente en vigor, correspondiendo generalmente los períodos más breves a los préstamos más cortos. También se efectúan pagos al final de un viaje o una serie de viajes o al final de una campaña pesquera. En general, puede decirse que cuanto más largo es el período, mayor es la posibilidad de nivelar las fluctuaciones estacionales de las ganancias. Los cobros demasiado frecuentes suponen una pesada carga para los administradores de los programas, ya que tienen que enviar los avisos necesarios, organizar la recaudación y hacer los trámites consiguientes a los plazos no pagados.

Los trámites del cobro, cuando se hacen deducciones de un porcentaje de las capturas, suponen la cooperación del vendedor, del subastador o del comprador de la captura. Estos últimos tienen que hacer las deducciones apropiadas y transmitir las a la agencia de préstamo, la cual las acreditará debidamente en la cuenta del préstamo del pescador. Podrá pagarse o no una comisión por la cobranza. Los sistemas recaudatorios de este tipo funcionarán más rápida y eficazmente cuando la comercialización se lleve a cabo por medio de una cooperativa o de otra agencia central de comercialización. Cuando las capturas se venden en un gran número de pequeños puntos de desembarque, las dificultades de cobro y de inspección pueden ser muy grandes. Surge una

complicación particular cuando los pescadores tienen la costumbre de desembarcar las capturas en puertos distintos del de su residencia. Los arreglos corrientes para el cobro y la transferencia de los plazos por los vendedores o subastadores son difíciles de organizar en dichas circunstancias.

Cuando los pagos se hacen en plazos fijos, existe una gran variedad de sistemas de cobro. El método utilizado dependerá del sistema de comercialización, de la forma en que están organizadas las operaciones y del estado general de instrucción, y de los medios de comunicación de la comunidad pesquera. También pueden utilizarse aquí los vendedores o subastadores. En muchos casos, los vendedores actúan como agentes generales de negocios de los pescadores, vendiendo sus capturas, llevando sus libros y registros, administrando las embarcaciones y suministrando equipo y tripulaciones, y tratando cuestiones tales como el pago regular del capital y de los intereses de los préstamos pendientes.

También puede alentarse a los pescadores a abrir cuentas corrientes o de ahorros, en las que ingresarán con regularidad, diaria o semanalmente, el producto de sus ventas y de las que sacarán periódicamente las cantidades necesarias para hacer frente a sus plazos. Un método, cuyo empleo se recomienda en el Reino Unido, consiste en que el pescador efectúe pagos regulares a una cuenta bancaria especial de ahorros, de la que sólo puede sacar dinero el organismo de préstamo. Las libretas del banco se transmiten a intervalos semestrales al organismo de préstamo; éste retira las cantidades debidas en concepto de capital e intereses, y después devuelve las libretas al pescador.

En zonas remotas de los países en desarrollo, en donde las comunicaciones son escasas, puede ser necesario el organizar agencias locales de cobro, o bancos ambulantes, para recaudar los pagos vencidos. Cuando son necesarias medidas de este tipo, los costos de administración de la asistencia financiera aumentan muchísimo. Sin embargo, esto parece inevitable si las cantidades debidas por dichas comunidades han de ser cobradas rápida y efectivamente. En tales zonas, el sistema de deducciones fijas sobre el producto

de las ventas parece muy ventajoso. Puede ser necesario, sin embargo, introducir mejoras en el sistema de comercialización para que los arreglos puedan funcionar con alguna esperanza de éxito.

En conclusión, quizás deba hacerse referencia a un mecanismo de cobro efectivo, aunque no ortodoxo, que ha estado funcionando en Tanganyika. Incluye un fondo rotatorio para la adquisición de redes de nilón, conforme al cual pueden hacerse préstamos adicionales sólo y cuando los actuales prestatarios efectúen el pago de los préstamos pendientes. Se hizo así considerable presión moral sobre ellos para conseguir el pronto reembolso. A veces, se hicieron incluso préstamos privados a los prestatarios incumplidores para permitirles reembolsar su deuda y que de esta manera otros pudieran beneficiarse del programa.

## 2) SUBVENCIONES

El pago de subvenciones directas en dinero para hacer frente al costo inicial de embarcaciones, motores y equipo es una forma de asistencia financiera considerablemente menos común que los préstamos. La justificación principal aducida para la concesión de subvenciones para construcción por aquellos países que realizan esta forma de ayuda es que tienen un efecto más inmediato y dan un impulso inicial a un programa de desarrollo que podría conseguirse mucho más lentamente, caso de serlo, utilizando sólo los préstamos.

La experiencia del Reino Unido durante los últimos diez años justifica esta afirmación. En 1952, se ofrecieron préstamos que ascendían hasta el 60 por ciento del costo de construcción de las nuevas embarcaciones, pero las peticiones fueron insignificantes. Como la necesidad de una rápida modernización y renovación del equipo en las flotas de aguas cercanas y de media altura era urgente, se introdujeron en 1953 subvenciones que se elevaban al 25 por ciento del costo de las nuevas embarcaciones, además de los préstamos del 60 por ciento. Esto tuvo un efecto inmediato, y al cabo de muy poco tiempo se había conseguido el impulso necesario para el programa de re

construcción. Puede argumentarse que un incremento del porcentaje del costo cubierto por el préstamo hasta el 80 ó el 85 por ciento, por ejemplo, pudiera haber tenido el mismo efecto. Es posible, pero el efecto de una subvención en lo que toca a suscitar decisiones inmediatas es mayor, porque no supone obligaciones a largo plazo para el industrial en la misma forma que un préstamo. Las subvenciones directas están sujetas, naturalmente, a ciertas condiciones que protegen contra el despilfarro de los fondos públicos. En general, el beneficiario se compromete a utilizar las embarcaciones con diligencia y eficacia, y posiblemente en una pesca particular y durante un número de años determinado. El no cumplir con este compromiso le expone a tener que devolver la totalidad o parte de la subvención.

En la medida en que algunos préstamos se conceden sin interés o a tipos muy bajos, se parecen a las subvenciones directas. Estas tienen la ventaja, sin embargo, de que una vez concedidas y sujetas a ciertas condiciones, no suscitan problemas administrativos de reembolso o de fiscalización. Si las subvenciones se aceptan como cosa necesaria, con el fin de dar un impulso inicial a un programa se aplicarán mejor conjuntamente con un plan de préstamos.

Naturalmente sólo es posible conceder subvenciones respecto de una proporción relativamente pequeña del costo total de una embarcación o de otro objeto, de tal manera que gran parte del resto necesita aún ser cubierto mediante préstamos.

A pesar de algunos éxitos en la aplicación de la ayuda mediante subvenciones directas para problemas particulares de reconstrucción y de renovación del equipo en ciertos países, la opinión general, sobre todo en los países en desarrollo, es contraria a la concesión de subvenciones. En la esfera del financiamiento internacional de los países en desarrollo, la tendencia actual es la de sustituir las subvenciones directas por los préstamos con intereses y condiciones de pago muy generosas. En la esfera nacional, también el sistema de ayuda mediante subvenciones a determinadas industrias, incluyendo la pesquera, encuentra cada vez menos favor. Entre las razones que se han

aducido en contra de la ayuda mediante subvenciones directas figuran:

1. El efecto de las subvenciones en cuanto perturban el régimen general de la competencia entre las industrias creando de esta forma un desequilibrio en el desarrollo.
2. Las desagradables consecuencias que se derivan de la suspensión de la ayuda mediante subvenciones, particularmente en los países en desarrollo, en donde los beneficiarios encuentran difícil entender las razones alegadas para su supresión.
3. Los efectos psicológicos de las subvenciones sobre los beneficiarios, al crear una confianza automática en las subvenciones oficiales sin el sentido de responsabilidad que lleva consigo la asistencia mediante préstamos por las obligaciones específicas que supone.
4. Siendo limitada la cuantía de los fondos de ayuda, las subvenciones directas pueden facilitarse sólo a un número limitado de solicitantes, lo cual puede hacer imposible que los últimos que llegan consigan asistencia. A la larga, esto puede ahogar la competencia y dificultar la expansión. Con un sistema de fondos rotatorios de préstamos, los fondos de ayuda pueden distribuirse a un número mucho mayor de beneficiarios.

Estos argumentos tienen considerable peso. El papel desempeñado previamente por las subvenciones en cuanto a dar el ímpetu inicial al desarrollo, puede por tanto en el futuro ser desempeñado por los préstamos facilitados en condiciones muy favorables o, en ciertas circunstancias, sin interés alguno, ya sea por un período limitado o por toda la vida del préstamo.

En ciertos países, las subvenciones directas se conceden para hacer frente a necesidades especiales; por ejemplo, en el Japón en casos de desastres. Las subvenciones también se conceden para apoyar a las sociedades cooperativas, bien en la etapa de formación o, en una fase posterior, y en forma creciente, para ayudar a las investigaciones.

### SUBSIDIOS DE EXPLOTACION

Los subsidios de explotación, es decir, los pagos hechos a los que operan con embarcaciones para que hagan frente a la escasez de las ganancias, son considerados generalmente como una medida temporal para que una industria de pesca o un sector de ella superen un período de dificultad hasta que puedan ponerse en práctica medidas a largo plazo de rehabilitación. En el Reino Unido, en donde se han pagado subsidios de explotación durante más de diez años a las flotas costeras y a las de aguas cercanas y de media altura, siempre se han considerado en esta perspectiva y la industria ha sido advertida de la intención del gobierno de terminar con los subsidios cuando la modernización y la renovación del equipo con ayuda de las subvenciones y de los préstamos se haya llevado a término. Desgraciadamente, recientes acontecimientos han hecho que los subsidios de explotación sean tan necesarios como hasta ahora, a pesar del grado considerable de modernización alcanzado por la flota, de tal manera que el reciente Comité de encuesta de la industria pesquera se vio obligado a recomendar la continuación de dichos subsidios de explotación por un nuevo período de diez años, así como su extensión en ciertas direcciones. Los grandes subsidios a la industria agrícola, en relación con artículos alimenticios que son importantes competidores del pescado, hacen también difícil la supresión de los subsidios a la pesca.

La naturaleza casi permanente de esta forma de ayuda ha impulsado a algunos beneficiarios de subvenciones y préstamos a tener en cuenta los subsidios de explotación al fijar sus programas de construcción y al calcular la visibilidad económica de determinados tamaños y clases de embarcaciones. Cómo deshacer este nudo fue una de las cuestiones a las que se esperaba que el Comité de encuesta encontrara solución. Desgraciadamente, no se ve ninguna perspectiva inmediata de hallar un sustituto apropiado a los subsidios.

### 3) ORGANIZACION DE LA ASISTENCIA

#### PROVISION DE FONDOS

##### a) Países desarrollados

La razón de ser de los programas especiales de crédito para las industrias pesqueras en los países desarrollados reside en lo inadecuado de la corriente normal de capital que se arriesga en ellas o en la inexistencia de la misma. El capital normalmente disponible para el desarrollo de la industria procede de tres fuentes principales:

1. De dentro de la propia industria, en forma de beneficios no distribuidos reinvertidos en compañías y empresas; fondos de depreciación y capitalización de reservas de varias clases; aportaciones de capital por los propietarios, inclusive capital en acciones y depósitos de los miembros de las sociedades cooperativas; ulteriores inversiones de capital por los accionistas de las compañías, haciendo uso del derecho de adquisición de las emisiones para accionistas, etc.
2. De fuera de la industria, en forma de capital en acciones, facilitado por los inversionistas, en respuesta a invitaciones para comprar acciones o valores de empresas ya existentes o nuevas.
3. De fuera de la industria, en forma de capital prestado, facilitado también por inversionistas privados o institucionales, en general con la garantía de obligaciones o asegurado en otras formas.

En los países desarrollados, hasta hace unos años, la corriente de capital privado a las industrias pesqueras había sido adecuada para permitir el desarrollo de la industria y mejorar su equipo y sus recursos de capital. Como se ha dicho ya, la combinación de la destrucción de embarcaciones y equipo durante la guerra, el rápido envejecimiento de ambos y la situación inflacionaria general en la mayor parte de los países tuvieron, sin embargo, por efecto el desviar el capital hacia otros sectores y el hacer que

los recursos de capital interno de la industria fueran inadecuados para hacer frente a las vigorosas y urgentes demandas de reconstrucción y renovación de equipo. Se hizo por tanto necesario el aumentar las citadas fuentes de capital (a) facilitando, mediante programas especiales de asistencia, capital en préstamo y otras formas de ayuda financiera tales como subvenciones y subsidios de explotación procedentes de fuentes gubernamentales; y (b) estimulando, mediante garantías oficiales o institucionales, rebajas de impuestos, y en otras formas, la corriente de capital privado a la industria.

Siempre ha sido un principio básico de la acción especial de este tipo de incrementar el capital disponible para la industria pesquera en condiciones de libre competencia en el mercado financiero para evitar, en la medida de lo posible, la competencia directa con las instituciones privadas y las fuentes de crédito existentes. Se tiende también a que dicha ayuda sea de carácter temporal, pese a que en la práctica se convierta, por desgracia, en casi permanente. Con este fin, la adopción de programas de ayuda destinados a inducir a las instituciones privadas a facilitar crédito a la industria goza de preferencia respecto a la provisión de medios públicos especiales. En los Países Bajos, por ejemplo, se sostiene firmemente que el papel del Gobierno en el financiamiento de la industria pesquera debe reducirse. Tan pronto como los gobiernos mostraran su deseo de proporcionar alguna forma de garantía, las instituciones privadas estarían más dispuestas a prestar y la industria podría atender todas sus necesidades con las fuentes normales de crédito. La experiencia de los Países Bajos sugiere en efecto que la asistencia temporal del Gobierno mediante el crédito para la reconstrucción de los medios damnificados por la guerra, ha hecho que el capital privado acuda más fácilmente a la industria. El hecho de que los reembolsos de los préstamos al Gobierno hayan alcanzado un nivel satisfactorio, ha aumentado el crédito de la industria. La opinión de los principales administradores pesqueros de los Países Bajos es que, una vez que el Gobierno se empeña en el financiamiento de un sector particular de la industria, su política general se ve influida por este factor, ya que no puede correr el riesgo de perder -

sus inversiones negándose a continuar la ayuda. La seguridad de contar con la asistencia gubernamental es también un perjuicio para la moral de la industria, según dichos administradores, ya que la confianza en las dádivas del Gobierno tiende a disminuir el vigor de la competencia y la iniciativa individual. La primera tarea del Gobierno, en su opinión, es proporcionar un clima sano para las operaciones del sector privado.

Si bien las opiniones citadas son admirables en cuanto fijan las normas convenientes que deben seguirse al conceder asistencia a las industrias pesqueras en los países desarrollados, sigue en pie el hecho de que en muchos de estos países toda la industria pesquera, o por lo menos grandes y (social y económicamente) importantes sectores de ella, han padecido de una insuficiencia de capital de fuentes privadas y han tenido que acudir a la ayuda del Gobierno para cubrir el a menudo importante saldo necesario para hacer frente a los gastos generales de grandes, costosos y esenciales programas de reconstrucción y renovación del equipo. Con frecuencia dichos programas son tan importantes en el ámbito nacional como en el más limitado de la industria pesquera misma.

Sin embargo, al facilitar tal saldo, los gobiernos deberían tener en cuenta la necesidad de evitar la competencia directa con las fuentes de capital privadas y deberían actuar como organismos complementarios para llenar las evidentes deficiencias que existen en el sector privado.

El principal inconveniente en la mayoría de los sistemas financieros es la relativa escasez de facilidades para conceder préstamos a largo plazo a las empresas pequeñas o medianas, correspondiendo a esta categoría la mayor parte de las empresas de la industria. Incluso en los países altamente desarrollados como los Estados Unidos, el Reino Unido y la República Federal de Alemania, la empresa pesquera es generalmente pequeña, aunque existen algunas grandes organizaciones y el tamaño medio y el radio de acción de acción de las otras tienden a aumentar. La mayor parte de los préstamos se necesitan para un largo período, pero su cuantía es normalmente demasiado pequeña para justificar la emisión de bonos.

La función del banquero comercial es principalmente la de suministrar fondos a corto plazo para el capital de explotación. El sistema de sobregirar, con sus límites en cuanto a la cantidad y el poder teórico de exigir el reembolso o la reducción del sobregiro, en breve plazo o sin aviso, es el instrumento principal del financiamiento, a corto plazo de los bancos. Aunque la facilidad del sobregiro concedida a una empresa puede continuar sin alteración durante un largo período de tiempo, los bancos no conceden normalmente préstamos a largo plazo en condiciones fijas.

Capital para préstamos en forma más permanente puede obtenerse de algunas otras fuentes. Uno de los principales proveedores de préstamos - con la garantía de propiedades es la compañía de seguros. Los tipos de propiedad que pueden ofrecerse por las empresas pesqueras como garantía, no se consideran, sin embargo, en la mayor parte de los casos, con demasiado favor - por los inversionistas de este tipo. Otra fuente pueden ser las instituciones de crédito, como la Industrial and Commercial Finance Corporation (IFC) del Reino Unido, Este organismo se creó en 1946 por las sociedades anónimas bancarias, con un capital de 45 millones de libras esterlinas, y con la aprobación del Banco de Inglaterra y del Gobierno, para proporcionar crédito a las empresas industriales y comerciales, particularmente en los casos en que los medios facilitados por las instituciones bancarias y las bolsas no pudieran conseguirse inmediata o fácilmente. El préstamo mínimo es de 5.000 libras esterlinas y el máximo de 200.000. A fines de 1958, la ICFC tenía préstamos pendientes por una cantidad total de cerca de 35 millones de libras esterlinas de unos 650 beneficiarios. La ayuda a la industria pesquera procedente de esta fuente ha sido, sin embargo, verdaderamente reducida. Actualmente, con la ayuda crediticia disponible de los organismos de préstamo gubernamentales los prestamistas institucionales han tendido a dejar el suministro de capital para préstamos a dichos organismos, tanto debido a la presión de la demanda sobre sus propios recursos de otros sectores como por el carácter particular de los riesgos inherentes a la industria pesquera y el tipo bastante especializado de garantía que tienen que ofrecer los prestatarios.

Una ilustración de las varias fuentes de fondos para el desarrollo pesquero la de la experiencia de Portugal. Se obtienen fondos, en parte, mediante la autoinversión por la industria; en parte, de corporaciones establecidas en el sector pesquero; en parte, de préstamos de los bancos comerciales y financieros privados; y en parte, del dinero destinado a préstamos en el Plan de desarrollo económico de 1959-65. Las necesidades garantizadas por el Estado adicionales de fondos se cubren mediante emisión de obligaciones garantizadas por el Estado. Una tercera serie de obligaciones fue autorizada en junio de 1960, con un interés del 4 por ciento para un organismo especial, el Fondo del Gobierno para la modernización y renovación del equipo de la industria pesquera. Las obligaciones se venden a instituciones o al público.

La emisión de obligaciones, garantizada por el gobierno, es uno de los métodos para facilitar recursos financieros a los organismos oficiales, dando al sector privado suficiente aliciente, en forma de papel del Estado, para realizar inversiones en las empresas pesqueras. Normalmente, no cabría esperar que tales inversiones se hicieran en condiciones de libre competencia.

Otras formas de facilitar fondos a los organismos especiales de crédito son las inversiones gubernamentales en acciones de dichos organismos, las subvenciones y consignaciones presupuestarias directas, los préstamos directos a los organismos, y las asignaciones de derechos de aduanas. De éstos, lo que con mayor frecuencia se encuentra son las subvenciones y las consignaciones presupuestas directas. La inversión en acciones puede ser totalmente del gobierno, consistiendo la de fuentes privadas en obligaciones o depósitos. El objetivo debería ser combinar el máximo volumen de inversión privada con la inversión pública, compatible con un equilibrio general. Como ejemplo de las asignaciones de derechos de aduanas, una propuesta de ayuda federal de los Estados Unidos a los estados con pesquerías comerciales fue aprobada en junio de 1961, garantizando a dichos estados una suma igual al 30 por ciento de los derechos de aduanas sobre los productos pesqueros, para estimular la investigación y los programas de adaptación y construcción. Dicha ayuda vendría a añadirse al actual programa Saltonstall-Kennedy para el me-

joramiento de la industria pesquera nacional, que también está financiado con cantidades anuales iguales al 30 por ciento de los derechos de aduanas sobre los productos pesqueros.

De los dos métodos principales para conseguir capital suplementario para la pesca, es decir, el estímulo mediante incentivos y garantías especiales de mayores inversiones privadas, o las subvenciones directas a los organismos especiales de préstamos, el primero tiene la ventaja de perturbar lo menos posible el financiamiento normal. Su principal desventaja es que sus efectos son inciertos. Los alicientes obtenidos pueden resultar inadecuados, bien por su cuantía o porque las demandas de capital para otros sectores son demasiado fuertes. En consecuencia, los objetivos de la política no pueden alcanzarse, ni conseguirse el necesario capital de inversiones en la pesca. En cambio, el financiamiento presupuestario directo de un organismo de préstamo puede asegurar que el capital va a invertirse en la pesca. También puede reglamentarse anualmente de acuerdo con la velocidad con que proceda la renovación del equipo o con los otros fines a que se destina.

#### b) Países en Desarrollo

En los países en desarrollo, puede hacerse la misma subdivisión de fuentes de capital de fomento que en los países desarrollados. Las cantidades disponibles dentro de la industria misma son, sin embargo, normalmente muy reducidos, debido a las escasas ganancias y a la baja productividad de los pescadores, los cuales, en su mayoría, pertenecen a la categoría de productores de subsistencia. La mayor parte del capital necesario debe, por tanto, venir de fuera de la industria, bien de inversionistas nacionales particulares o extranjeros, o de fondos públicos, facilitados por el gobierno, por los organismos internacionales o por gobiernos e instituciones extranjeras.

De estas varias fuentes la más importante es la aportación de capital del extranjero, bien directamente a los organismos de crédito o por conducto del gobierno. La velocidad de desarrollo de la industria pesquera en la mayor parte de los países en desarrollo depende de la continuidad e incremento de tales medios.

El capital extranjero se facilita a los países en desarrollo de tres formas principales:

1. Mediante contribuciones multilaterales por conducto de organismos internacionales.
2. Mediante contribuciones bilaterales directamente de un país a otro, sin pasar por una organización internacional.
3. Mediante inversiones privadas, que en algunos casos pueden estar relacionadas con las contribuciones de los epígrafes (1) y (2).

### Ayuda Multilateral

En vista del gran interés de los países en desarrollo por incrementar el volumen de capital disponible para sus industrias pesqueras, será útil describir con algún detalle las facultades y funciones de los principales organismos internacionales de crédito, los criterios que siguen para la selección de los proyectos de ayuda, la información que exigen para determinar la necesidad de asistencia y las perspectivas de resultados favorables, y la importancia de sus actividades para las necesidades especiales del sector pesquero.

### Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (Banco)

El Banco facilita préstamos a interés fijo a los gobiernos y a las empresas privadas, siempre que los préstamos estén garantizados por un Estado Miembro. Los tipos de interés son de alrededor del 6 por ciento y la mayor parte de los préstamos se conceden por períodos de 15 a 25 años. Los préstamos se hacen para fines específicos solamente. El Banco debe asegurarse de que los fondos prestados se utilizan en forma económica y eficiente. También asesora, si se le pide, sobre problemas de planificación y desarrollo, incluso aunque éstos no estén directamente relacionados con una solicitud de préstamo.

El Banco obtiene sus fondos mediante suscripciones de capital, emisiones de bonos y ventas de préstamos. Los bonos emitidos en los principa

los mercados de capital están a menudo en poder de inversionistas de fuera del país de emisión. El Banco también ha aumentado sus fondos mediante la venta de sus propios préstamos (o participaciones en los mismos) a otros inversionistas, bien disponiendo la participación en el momento en que se facilitan los préstamos o vendiéndolos posteriormente de su cartera de préstamos.

Al facilitar los fondos, el Banco da preferencia a los proyectos autoamortizables. Por esta razón, es difícil conseguir financiamiento para proyectos de pesca no organizados conforme a directivas estrictamente comerciales. Los fondos de préstamo cubren sólo las necesidades de moneda extranjera de los programas de desarrollo.

#### Corporación Financiera Internacional (CFI)

La Corporación, afiliada al Banco Mundial, se creó en 1956 para facilitar financiamiento suplementario a las empresas productoras privadas en los países en desarrollo que no consiguieran atraer capital privado sin dicha asistencia. Los préstamos no requieren garantías de los gobiernos, y se hacen normalmente por plazos de diez años a un interés de alrededor del 7 por ciento.

#### Asociación Internacional de Desarrollo (AID)

La Asociación, una nueva afiliada al Banco Mundial, empezó sus operaciones en noviembre de 1960. Se dedica a facilitar préstamos a largo plazo en condiciones más favorables que las del Banco, sin hacer tanto hincapié en la situación de la balanza de pagos. La Asociación está proporcionando asistencia exclusivamente a los países en desarrollo. Los países a los que la Asociación concede créditos son los que, "por razones ajenas a su voluntad, no están en condiciones de financiar un índice satisfactorio de desarrollo con sus propios recursos más el financiamiento convencional".

Los cuatro primeros préstamos facilitados por la Asociación fueron por plazos de 50 años, completamente libres de interés y con períodos de gracia de 10 años antes de empezar la amortización. Después de los 10 pri

meros años se pagará el uno por ciento del principal anualmente durante los últimos 30 años. En vista de estas condiciones, no puede sorprender que la Asociación registre una "larga lista de propuestas pendientes de estudio en todo el mundo".

#### Banco Interamericano de Desarrollo

El Banco fue creado por la Organización de los Estados Americanos en 1960, con el fin de contribuir a la aceleración del proceso de desarrollo de los Estados Miembros. Los recursos autorizados del Banco fueron de 1.000 millones de dólares para préstamos directos a los Estados Miembros y a organismos privados de aquellos países. Además de prestar sus propios fondos, el Banco puede garantizar, totalmente o en parte, préstamos de inversionistas privados. Se espera que el Banco sirva de modelo para el desarrollo ulterior de la ayuda financiera en la esfera regional.

#### Grupo de Asistencia para el Desarrollo

Este Grupo, compuesto por los miembros de la Comunidad Económica Europea, el Canadá, Japón, Portugal, los Estados Unidos y el Reino Unido, ha sido organizado para impulsar el progreso social y económico en los países en desarrollo, concediéndose una alta proporción de ayuda por períodos largos. Una importante ayuda bilateral ha sido ya concedida por América del Norte y por muchos de los países europeos, en particular a aquellos países de ultramar con los que tienen especiales lazos políticos y económicos. La tendencia a que la ayuda de este tipo sea preferentemente de carácter multilateral es probable que se acentúe en el futuro, ya que a veces encuentra oposición la bilateral, arguyéndose que se concede por razones políticas o estratégicas y, por tanto, se traduce en una mala distribución de la ayuda entre los países en desarrollo. Naturalmente, no sustituirá a la ayuda bilateral, pero puede muy bien ampliar los límites de ayuda y poner a disposición de los países en desarrollo una mayor variedad de divisas. De acuerdo con los últimos planes, el Grupo de Asistencia para el Desarrollo se va a convertir en un

suborganismo de la nueva Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), anteriormente OEEC, con el nuevo nombre de Comité de Asistencia para el Desarrollo.

Otros sistemas financieros

Entre los grupos de ayuda multilateral menos claramente definidos debe señalarse el llamado "Club de la India", que marca el camino hacia el desarrollo de la ayuda multilateral orientada a un programa específico de desarrollo nacional. El Club de la India, constituido por el Reino Unido, Canadá, Francia, Alemania Occidental, Japón, los Estados Unidos, el Banco Mundial y la Asociación Internacional de Desarrollo, ha acordado proporcionar el equivalente de casi 800 millones de libras esterlinas de ayuda a la India en los dos próximos años, lo cual permitirá a dicho país realizar su tercer plan quinquenal con la confianza de alcanzar sus objetivos. Un sistema de esta clase podría también convenir a los programas de desarrollo pesquero nacionales o regionales.

-----oo000-----

C A P I T U L O V

CREDITO PESQUERO EN NUESTRO PAIS

1) LEY DE CREDITO NAVAL

A través del decreto ley 3.115 (18/3/58), su reglamentación (Dto. 4.904 - 3/5/60) y el Dto. 10.033 - 26/8/60; se instituyó un régimen legal destinado a la promoción de la marina mercante y de la industria naval.

Los buques destinados a la pesca marítima se hallan encuadrados en el mismo en todo lo concerniente a la asignación de créditos para la construcción, modernización y conversión de las unidades.

Realmente se trata de un régimen de fomento dado sus principales características.

Para la construcción de embarcaciones con casco metálico, se otorgan plazos de amortización máximos de 20 años, para las embarcaciones con casco de madera el mismo es de 8 años.

En el caso de conversiones o reparaciones mayores el reintegro se operaría antes de los 6 años.

La tasa de interés es el 5% anual, y se requiere por parte del prestatario que su capital, evaluado por el Banco Industrial no sea menor del 20% de la inversión a realizar. El préstamo alcanzaba al 80% de esa inversión.

Este régimen crediticio se completa con lo dispuesto en el art.5 del Dto. 10.033/60 por el que se otorgan subvenciones a los astilleros nacionales, por intermedio de la Secretaría de Marina.

Las mismas alcanzan al 40% del precio promedio en Europa occidental para unidades similares, cuyo tonelaje bruto sea inferior a 3.000 toneladas.

Al mismo tiempo que, cuando las empresas del Estado encomienden a astilleros nacionales la construcción de buques destinados al transporte marítimo de más de 3.000 toneladas de porte bruto, el Estado compensará a los mismos los mayores costos resultantes en relación con los costos en el exterior que sean de aplicación a unidades similares.

Debe señalarse que las partidas crediticias no resultaron suficientes y dicho régimen no entró en aplicación en la forma necesaria para impulsar nuestra industria naval.

Por ende ello ha repercutido en la renovación de nuestra flota pesquera, especialmente aquella dedicada a la pesca costera.

## 2) LINEAS DE CREDITOS ACTUALES

Con posterioridad a la aplicación del régimen crediticio señalado anteriormente el Banco Industrial dictó la siguiente reglamentación:

### REGLAMENTACION DE PRESTAMOS ESPECIALES

#### PARA PROMOVER LA ACTIVIDAD PESQUERA

Exp. N° 23024/Ord.

#### Construcción de buques pesqueros

#### BENEFICIARIOS

Las empresas que además de reunir las condiciones generales exigidas para operar con el Banco, demuestren, a satisfacción del mismo, poseer la idoneidad y conocimiento necesarios para desarrollar una explotación adecuada de la unidad a construir.

#### DESTINO

Construcción de buques pesqueros, costeros y de altura, en astilleros o talleres navales del país.

#### REQUISITOS

Junto con la documentación de carácter general que se les pueda requerir, los solicitantes deberán presentar:

- a) Informe sobre las obras a realizar con planos, especificaciones técnicas completas, cómputos y demás elementos integrantes del proyecto firmados por profesionales con título habilitante y aprobados por la Prefectura Nacional Marítima;
- b) Programa de ejecución y financiación correspondiente a la construcción y puesta en marcha de la embarcación objeto del préstamo;

c) Cálculo de rentabilidad de la embarcación a través de un año calendario

Cuando se trate de embarcaciones costeras éstas deberán reunir, como mínimo los siguientes requisitos:

- a) Tener 16 metros de eslora;
- b) Cubierta corrida y medios permanentes de cierre de la misma;
- c) Bodega de carga aislada;
- d) Casillaje permanente y comodidades convenientes para la tripulación;
- e) Guinche de pesca, sonda y radioteléfono;
- f) Todos los elementos a incorporar a la embarcación deberán ser nuevos y de acuerdo a las modernas técnicas pesqueras.

En los casos de buques para pesca de altura, éstos deberán reunir los siguientes requisitos mínimos:

- a) Obtener la más alta clasificación de un registro internacional;
- b) Tener bodega equipada con una planta frigorífica adecuada;
- c) Poseer guinche de pesca, sonda, equipo de radio transmisor y receptor y radiogoniómetro.

#### MONTO

Dentro de las reales necesidades financieras de las empresas solicitantes, estos préstamos podrán alcanzar hasta el 70% del valor de las inversiones a realizar estimadas por el Banco.

En los casos en que las inversiones a realizar se financien parcialmente con fondos provenientes de primas u otro tipo de subvenciones acordadas por organismos estatales, el porcentaje fijado en el punto precedente se aplicará sobre el valor estimado de las inversiones que resulte luego de descontar el monto de tales subvenciones.

#### PLAZO

Se ajustará a la naturaleza de las inversiones a realizar y a la capacidad de pago de las empresas beneficiarias, sin exceder de siete años a contar de la fecha de habilitación de las embarcaciones. Esta fecha en ningún caso podrá ser posterior a un año de acordados los préstamos, salvo situaciones debidamente justificadas por la importancia de las obras a ejecutar. El vencimiento de estas operaciones no podrá superar el 30 de noviembre de 1972.

### AMORTIZACION

Semestral (180 días), salvo la primera amortización que podrá hacerse a los 360 días de la fecha de habilitación de las embarcaciones.

### GARANTIAS

Hipotecarias o prendarias sobre bienes de propiedad de las empresas beneficiarias.

Margen mínimo de garantía: 30%

Cuando el Banco lo estime conveniente podrán tomarse otro tipo de garantías o garantías complementarias.

### LIQUIDACION

En cuatro cuotas iguales a liquidarse una vez alcanzados los estados de obra que se determina a continuación:

- a) Una vez terminado el forro del casco hasta la cubierta principal con exclusión de sobreestructuras y casillajes.
- b) Una vez terminada la parte estructural de casillajes y sobreestructuras y completados la borda, las bocas de escotilla y el forrado de cubierta

Esta cuota se hará efectiva estén las partes incorporadas a la unidad o prefabricadas y listas para ser incorporadas, a solo juicio del Banco

- c) Una vez fijado el motor sobre sus bases con su línea de ejes instalada completado el forro interior de bodega y terminados los siguientes elementos, estén o no incorporados: palos y plumas; pala de timón y elementos y estructuras que hacen a la maniobra fija de pesca, con exclusión de guinches.
- d) A la entrega provisional de la embarcación y su recepción conforme por parte del armador, de acuerdo con el respectivo contrato de construcción.

Cuando una parte sustancial de los elementos utilizados para la construcción del buque, incluyendo el motor, deban adquirirse en el extranjero, el Banco liquidará una primera cuota en el momento de abrirse la carta de crédito documentado correspondiente, hasta una suma no mayor del 70% del valor FOB de la mercadería a importar.

El resto del préstamo se liquidará en cuatro cuotas iguales en la forma establecida en el artículo precedente.

### OBLIGACIONES DE LOS BENEFICIARIOS

Como requisito previo para la formalización de estos préstamos, las empresas beneficiarias deberán:

- a) Demostrar, a juicio del Banco, que ellas o los astilleros que habrán de construir las embarcaciones contarán con los recursos necesarios para afrontar el acopio de materiales y gastos de construcción posterior de manera de coordinar esa construcción con las liquidaciones parciales - de los préstamos o de las subvenciones previstas en el artículo 8;
- b) Presentar la inscripción de los contratos de construcción en el Registro General de la Propiedad Naval.
- c) Cumplir con las disposiciones de la Circular VI-1-13, relativa a deudas con las Cajas de Jubilaciones.

### MAXIMO POR FIRMA

El monto total de los préstamos que las firmas beneficiarias puedan merecer con ajuste a la presente reglamentación, sumado a las deudas que registren provenientes de operaciones acordadas dentro de la "Reglamentación de préstamos especiales de promoción y desarrollo de la marina mercante nacional" (Circular VI-2-7) o de la "Reglamentación de préstamos especiales para instalación de frigoríficos y/o modernización de los existentes" (Circular VI-2-10), no podrá superar el 150% de su capital estimado contablemente por el Banco.

Frente a situaciones de especial interés y cuando el valor actual de los bienes de activo fijo fuese muy superior al registrado contablemente, podrá computarse la tasación técnica integral.

### INTERES

8% anual.

### INSTRUMENTACION

Sin perjuicio de las garantías que se constituyan de acuerdo con lo establecido en los artículos pertinentes, estos préstamos se instrumentarán con pagarés directos de las empresas beneficiarias cuyos importes y vencimientos corresponderán a cada una de las amortizaciones del préstamo.

Cuando las operaciones se liquiden en forma parcial, la disposición de fondos en cada liquidación deberá coincidir con el monto de una o más de las amortizaciones del préstamo, debiendo las firmas beneficiarias suscribir - en el momento de recibir esos fondos tantos pagarés como número de amortizaciones estén involucradas en cada liquidación. La fecha de vencimiento y

el monto de cada pagaré deberán corresponder a las amortizaciones por ellos representadas.

En los casos de garantías hipotecarias o prendarias, los pagarés de instrumentación de estos préstamos tendrán el carácter de subsidiarios de la garantía principal, dejándose constancia de ello en cada uno de los mismos - así como en los respectivos contratos hipotecarios y prendarios.

#### LIQUIDACION

Cuando el Banco lo estime conveniente podrá disponer que la liquidación de fondos se hará directamente a las firmas proveedoras o constructoras de los bienes objeto de los préstamos.

De igual manera podrá exigir que los pagos que las empresas beneficiarias deben hacer a las firmas proveedoras o constructoras con fondos propios, se hagan con su intervención.

#### SEGUROS

Se contratarán en la forma de práctica.

#### OTRAS DEUDAS

Las deudas con el Banco que por otros conceptos tengan los solicitantes, no afectarán el otorgamiento de estos préstamos, ni la existencia de éstos impedirá la consideración de solicitudes de otra naturaleza.

#### VERIFICACION DEL DESTINO DEL PRESTAMO

Las empresas deudoras deberán permitir en cualquier momento las inspecciones contables y técnicas que el Banco estime necesario realizar y facilitarán todos los elementos, comprobantes, etc., que los funcionarios designados le soliciten para el cumplimiento de su misión.

#### PENALIDADES

El incumplimiento de las disposiciones establecidas en la presente reglamentación o en los acuerdos de los préstamos, así como la obstaculización de las facultades de verificación que se reserva el Banco, motivará, sin necesidad de interpelación alguna, la exigibilidad total de la deuda como si fuera de plazo vencido, sin perjuicio de las acciones judiciales a que hubiere lugar."

El mismo estaba destinado a la construcción de buques pesqueros, costeros y de altura en astilleros o talleres navales del país.

Su contenido se identifica con el método tradicional de asignación de créditos.

El máximo otorgado no podrá superar el 150% del capital estimado por el Banco, perteneciente al solicitante.

El interés es del 8% anual, y el monto del préstamo no podrá ser mayor del 70% de las inversiones a realizar a criterio del Banco.

Surge que ésta última reglamentación no posee el carácter de fomento y la liberalidad para optar por el crédito que representaba el sistema anterior.

Asimismo las partidas fueron insuficientes. Hacia 1965 se agotó el monto destinado a ese fin.

Se recibieron pedidos por 547 millones de pesos, y las disponibilidades alcanzaron a 320 millones.

El Banco Industrial atendió solicitudes para la adquisición de camiones frigoríficos.

El Banco Nación posee líneas de crédito para la adquisición de conservadoras de uso en la venta de pescado fresco, e instalación de pescaderías, como así también para la adquisición de arte de pesca.

### 3) IMPORTANCIA DEL CREDITO

El otorgamiento del crédito para la renovación de la flota pesquera, contribuiría eficazmente a resolver el problema en la fase extractiva de nuestra explotación pesquera.

Esa allí donde es necesario efectuar una inversión sostenida, la que requiere asistencia crediticia, tal como se produce en otros países.

Con una flota actualizada tendríamos la posibilidad de incrementar el volumen de captura; lo que implicaría el normal aprovisionamiento de materias primas a la industria conservera, la posibilidad que las fábricas harina de pescado puedan trabajar a pleno, reduciendo costos y penetrar cada día más en el mercado internacional, toda vez que el consumo interno, crece lentamente dada la habitualidad de la población a consumir carnes rojas, y como alternativa la de aves de corral.

La expansión de la industria pesquera argentina involucra numerosas actividades conexas a las cuales plantea diversos interrogantes y -

obliga a soluciones definidas. Es así que técnicos y empresarios de las industrias de construcción de motores, equipos eléctricos y frigoríficos y de utensilios mecánicos en general, entre otros, están trabajando con intensidad creciente para la industria pesquera, lo que en último término significa una muy necesaria toma de conciencia marítima, además de obvias consecuencias económicas y sociales.

Lógicamente donde más ha repercutido dicha expansión es en la industria naval puesta en el compromiso de proveer los barcos que requiere la actividad pesquera, significando, sobre todo para los astilleros medianos una promisoriosa activación y para los técnicos e ingenieros navales argentinos, permanentemente tentados por el éxodo, la apasionante posibilidad de diseñar y trabajar en la construcción de buques en su propio país.

En cuanto a la industria siderúrgica es lamentable que SOMISA no esté en condiciones aún de proveer las interesantes cantidades de chapa naval y perfiles requeridos para la construcción de los buques pesqueros, utilizándose en general para éstos, chapa brasileña o de procedencia europea.

Es interesante hacer notar que en los pesqueros en construcción en el país es cada vez menor el porcentaje de elementos de importación ya que éstos se reducen, salvo lo indicado para la chapa, a equipos tales como ecosonda, radiogoniómetro, hélices de paso variable, caja reductora-inversora y los guinches y servomotores, cuando éstos son hidráulicos aunque es de señalar que de los dos últimos rubros ya existen equipos nacionales.

Los defensores de la importación de barcos aducen una supuesta incapacidad de los astilleros argentinos para proveer, en tiempo, todos los barcos pesqueros necesarios para cumplir con los requerimientos de una demanda creciente de pescado. Esta argumentación ha sido rebatida ampliamente con rara unanimidad, desde calificadas tribunas empresarias, sindicales, universitarias y en el Congreso mismo, y no sería necesario volver sobre el tema, si no considerara que frecuentemente se olvidan dos buenas razones, puramente técnicas, que abonan la necesidad de la construcción nacional de los buques:

1). La creación o el afianzamiento de una industria nacional de apoyo a la naval y pesquera es imprescindible como fuente permanente de respuesto y apoyo técnico de los buques en uso. Esto vale para las plantas propulsoras, frigoríficas, eléctricas y demás equipos de a bordo, que requieren una permanente y rápida atención, pues el buque debe estar lo menos posible en puerto. Cuanto más elevado sea el número de equipos provistos por la industria nacional a los buques, más experiencia se habrá recogido, y más técnicos se habrán formado en el conocimiento de los problemas de los pesqueros; lo que se traducirá indudablemente en una mejor atención de éstos y una adaptación cada vez más eficiente de los equipos que se provean.

2). Las características de la pesca en cada país condicionan en forma terminante al buque pesquero, que es la herramienta fundamental de esa industria. Las condiciones del mar y clima, la distancia a los caladeros, los hábitos de las especies y su dispersión, son distintos para cada centro pesquero; y deben ser tenidos muy en cuenta por el proyectista del barco, junto con otros factores no menos importantes tales como la condición y costumbres de los hombres que van a tripularlo, la disponibilidad de los materiales para la construcción, la forma y medios de descarga y estiba usuales, etc.

Todo lo anterior va tipificando el barco más eficiente para cada centro pesquero, y eso es también lo que ocurre en nuestro país, donde partiendo de buques tipo extranjero, se va llegando en los nuevos proyectos de pesqueros argentinos a buques en que se definen netas diferencias, producto de la observación atinada y de los requerimientos de armadores y patronos de pesca.

Es así como, la extraordinaria riqueza del mar argentino ha hecho que nuestros pesqueros necesiten bodegas de capacidades más grandes en relación a las de los buques europeos; tanques de combustible menores que los de éstos, que realizan largos viajes al caladero, pero lógicamente mayores que los de los buques de Perú y Chile que pesan a visita de costa. Para obtener mayores bodegas las salas de máquinas tienden a un mínimo de volu-

men, requiriéndose por lo tanto motores compactos y rápidos y exigiéndose un cuidadoso diseño de la ubicación de todas las máquinas auxiliares, para obtener adecuada comodidad, facilidad de montaje y aceptable temperatura ambiente.

La mayor capacidad de carga significa además contar con plantas frigoríficas de mayor potencia, lo que también está condicionado a la longitud de los viajes, la temperatura exterior y del agua de mar, etc, todo lo cual marca otras diferencias con los buques que operan en otros mares.

En la determinación de la estabilidad transversal intervienen también consideraciones distintas; nuestros buques no tienen el problema de la formación de hielos en superestructuras y cubiertas que tanto preocupa a los proyectistas del hemisferio norte, pero si hay que tener muy en cuenta el izado de la red en el primer lance, con bodega vacía, que afecta poco a los pesqueros de mares menos ricos que el argentino y por supuesto, el hecho de la frecuencia de mal tiempo, que no es el caso, por ejemplo, de los pesqueros del norte de Chile que navegan en un mar de aceite.

Es de mencionar el dictado de la ley 17.094, afirmando nuestra soberanía sobre el mar territorial, en protección de nuestros recursos pesqueros.

Asimismo la ley 17.500 de reciente sanción, para fomento de la exportación pesquera a través del régimen de desgravaciones impositivas, que es de esperar despierte atractivos para efectuar inversiones en esta actividad.

Ha quedado pendiente la determinación del monto global de asignaciones de crédito, el que deberá adecuarse a las reales necesidades, ser de fomento, y tener el carácter de continuidad.

El futuro de esta actividad ya lo señalará el Vice-Almirante Segundo R. Storni (9) no estará respaldado por el mercado interno solamente, sino que será necesario ampliar la exportación de nuestros productos pesqueros.

APENDICE ESTADISTICO

PRODUCCION Y VALOR DE LA PESCA EN LA REPUBLICA ARGENTINA

AÑOS 1950-1966

<u>AÑOS</u>	<u>PESCA DE</u>	<u>AIGAS</u>		<u>TOTALES</u>	<u>VALOR M\$N.</u> (mill.de \$)
	<u>AGUA DULCE</u>	<u>PESCA MARITIMA</u>	<u>MARINAS</u>		
	<u>( toneladas métricas )</u>				
1950	13.734,0	43.884,9	—	57.618,9	99,4
1951	15.228,3	62.334,6	—	77.562,9	150,4
1952	11.281,5	67.418,9	—	78.700,4	175,3
1953	7.966,1	69.274,7	—	77.240,8	156,2
1954	7.694,5	70.369,3	—	78.063,8	132,9
1955	7.730,7	71.153,5	—	78.884,2	141,0
1956	8.694,5	66.432,3	—	75.126,8	224,6
1957	9.709,2	71.732,1	—	81.441,3	334,8
1958	10.285,5	71.671,5	—	81.957,0	411,4
1959	11.953,4	76.750,9	—	88.344,3	557,0
1960	14.883,9	85.160,0	—	100.043,9	920,9
1961	14.419,5	77.362,5	10.079,9	101.861,9	891,7
1962	10.112,6	82.213,6	8.999,8	101.326,0	827,5
1963	11.988,3	110.320,0	8.255,5	130.563,8	1.193,5
1964	14.762,6	143.587,5	10.191,5	168.541,6	1.999,2
1965	13.029,7	172.107,2	19.907,4	205.044,3	2.586,9
1966	10.091,2	211.066,3	29.668,0	250.825,5	3.517,6

NOTA: A partir del año 1961, se incluye el rubro Algas en producción y valor. Las cifras de producción del rubro expresan el peso de las algas húmedas sin escurrir.-

VALOR DE LA PRODUCCION PESQUERA

AÑO 1966

Valor de la pesca en el lugar de desembarque

<u>R u b r o</u>	<u>Kilogramos</u>	<u>Valor m\$n.</u>
Pescado de mar para consumo	43.395.521	825.613.587
Mariscos para consumo	5.391.125	389.306.627
Pescado de agua dulce para consumo excluido el pejerrey y otros	4.878.392	171.772.245
Pejerrey de agua dulce para consumo	998.986	89.908.740
Pescados para elaboración de conservas	61.263.724	1.069.511.592
Mariscos para elaboración de conservas	4.156.475	163.084.201
Pescados para elaboración de aceites y harinas	101.073.277	406.803.323
Algas	29.668.000	401.581.508
<u>Totales:</u>	<u>250.825.500</u>	<u>3.517.581.823</u>

Valor de los productos elaborados

Productos elaborados para consumo	37.264.532	3.051.027.247
Aceite de hígado de tiburón	2.631	31.572.000
Aceites de pescado	1.922.493	63.442.269
Harinas de pescado	22.067.405	836.990.990
Guano de aves marinas	519.000	12.975.000
Productos derivados de las algas	282.949	s/d.
<u>T o t a l e s :</u>		<u>3.996.007.506</u>
<u>T O T A L G E N E R A L :</u>		<u>7.513.589.329</u>

CONSUMO DE PRODUCTOS PESQUEROS POR HABITANTE EN LA REPUBLICA ARGENTINA (1)  
(kilogramos)

<u>R u b r o</u>	<u>1963</u>	<u>1964</u>	<u>1965</u>	<u>1966</u>
a) <u>Consumo fresco:</u>	42.572.549	52.479.917	49.585.729	54.664.024
--consumo aparente por habitante	1,963	2,383	2,218	2,409
--consumo real (2)	1,178	1.430	1.331	1.445
b) <u>Congelado y enfriado:</u>	12.082.506	24.314.103	23.325.272	16.603.784
--importado	941.398	947.132	707.237	1.201.597
--consumo real por habitante	0,600	1,147	1,075	0,785
c) <u>Conservas y salazón:</u>	15.926.865	17.770.043	20.744.511	18.041.571
--importado	553.622	491.337	654.691	8.228.044
--consumo real	0,760	0,829	0,957	0,805
<u>Total consumido:</u>	72.077.440	96.002.532	95.017.440	90.739.020
--consumo aparente por habitante	3,323	4,360	4,251	3,999
--consumo real	2,538	3,406	3,363	3,035

(1) 1963, 21.688,0; 1964, 22.019,0; 1965, 22.352,0 y 1966, 22.691 miles de habitantes.--

(2) Parte comestible calculada en un 60 % de su peso.--

ELABORACION Y CONSERVACION DE PRODUCTOS PESQUEROS

AÑO 1966

RESUMEN DE PRODUCTOS

<u>R u b r o</u>		<u>k i l o g r a m o s</u>
<u>Pescados y mariscos:</u>		
<u>CONSERVAS:</u>	<u>Total:</u>	<u>15.489.029</u>
en aceite.....	:	12.587.147
al natural.....	:	1.825.887
en salsas varias.....	:	907.246
otras preparaciones.....	:	168.747
<u>SALAZON:</u>	<u>Total:</u>	<u>2.577.361</u>
en salmuera.....	:	1.553.109
seco, tipo bacalao.....	:	837.931
ahumado.....	:	117.921
filetes en aceite.....	:	68.400
<u>ENFRIADO:</u>	<u>Total:</u>	<u>14.201.350</u>
enteros.....	:	112.231
eviscerados.....	:	989.490
en filetes.....	:	13.099.629
<u>CONGELADO:</u>	<u>Total:</u>	<u>4.996.792</u>
enteros.....	:	3.048.577
eviscerados.....	:	636.439
en filetes.....	:	1.311.776
<u>SUBPRODUCTOS:</u>		
Harina incomedible:	<u>Total:</u>	<u>22.067.405</u>
--de especies de mar.....	:	21.282.205
--de especies de río.....	:	785.200
Aceites:	<u>Total:</u>	<u>1.925.124</u>
--de especies de mar.....	:	1.464.693
--de especies de río.....	:	457.800
--vitamínico.....	:	2.631
<u>AIGAS:</u>		
Diversas preparaciones.....	<u>Total:</u>	<u>282.949</u>

FUENTE:

SECRETARIA DE ESTADO DE AGRICULTURA Y GANADERIA DIRECCION GENERAL DE PESCA Y CONSERVACION DE LA FAUNA.

## CONCLUSIONES

Para que la explotación pesquera se intensifique y haya un verdadero desarrollo es menester incrementar la extracción y, para ello, es imprescindible contar con la flota pesquera que exige esa expansión.

Empero no habrá flota en la magnitud requerida si no se concurre con el correspondiente apoyo financiero a través del otorgamiento oportuno y adecuado del crédito.

La adopción de las medidas que hagan posible el cumplimiento de este objetivo, permitirá concretar las aspiraciones tantas veces enunciadas, de llegar a metas significativas que ubiquen a nuestro país en el verdadero lugar que le corresponde por el potencial pesquero que posee.

En diversos países extranjeros, todo el esfuerzo crediticio está volcado fundamentalmente en la adquisición o construcción de embarcaciones.

En Bélgica en la adquisición o mejora de barcos. En la República Federal Alemana, en la construcción de nuevas embarcaciones, adquisición de motores, reparación y modernización.

En Dinamarca en la compra de unidades nuevas o usadas. En Japón en la construcción o compra de barcos, en la adquisición de cuerdas y redes de hilos artificiales. En España, en la compra, construcción o reparación de barcos, compra de motores, equipo naval y artes de pesca. Similares líneas de crédito, preferentemente para embarcaciones, también existen en Francia, Reino Unido, Noruega etc.

Lo expuesto y las reales necesidades de nuestro medio concurren a justificar el apoyo crediticio a esta actividad.

El otorgamiento de créditos debe ser similar en su forma a las disposiciones contenidas en el régimen de promoción de nuestra industria naval; es decir poseer las características de fomento, a efectos de resultar más accesible a un mayor número de prestatarios.

Para impulsar la faz extractiva es imprescindible conceder créditos para la construcción de nuevas unidades, reparación y mejora de -

las actuales embarcaciones. Este es el rubro de mayor envergadura, donde los sectores, especialmente de la pesca costera se hallan más necesitados de un apoyo crediticio que revista carácter de fomento.

Para completar la asistencia en esta etapa es necesario financiar la adquisición de artes de pesca.

En cuanto a la faz de distribución es asimismo importante contar con una cadena de frío a los efectos de que los productos lleguen en óptimas condiciones al consumidor. Para ello es necesario se acuerden en magnitud acorde con las reales necesidades asistencia financiera con los siguientes objetivos:

- a) Financiar gastos de instalación de subcentros de concentración y distribución de pescado fresco para consumo;
- b) Financiar gastos de instalación de locales destinados a la venta de pescado fresco para consumo;
- c) Financiar la adquisición de camiones, chasis para camiones, furgones, acoplados y/o semi-remolques y/o térmicos para el transporte en estado fresco y/o congelado;
- d) Financiar la adquisición de conservadoras para venta de pescado enfriado y/o congelado;
- e) Financiar la adquisición de cajones nuevos (de madera, plástico y/o aluminio) para envasamiento y transporte de pescado fresco para el consumo.

Es conveniente aplicar un criterio selectivo previo al recepcionar las solicitudes de los interesados, de manera que el monto total de la línea de crédito acordada, se distribuya considerando el siguiente orden de prioridades; sin perjuicio de tener en cuenta la capacidad empresarial-técnica y económica conforme a las prácticas bancarias:

1a. prioridad: Concesión de crédito para embarcación perdida o hundida;

2a. prioridad: Destinada a nuevas zonas pesqueras y zonas menos desarrolladas especialmente la Patagonia;

3a. prioridad: Para barco sustituido que vaya al desguace;

4a. prioridad: Para empresas instaladas, a su vez subdivididas en:

a) empresas que constituyen un complejo económico, y b) empresas exclusivamente armadoras;

5a.prioridad: Para empresas nuevas con la subdivisión anterior.

Para establecer los importes que se le asignen a cada una de las prioridades mencionadas, se las relacionará proporcionalmente al monto total de la línea de crédito acordada, y se fijarán los porcentajes de ubicación en el conjunto para evitar que no se produzca una constante exclusión de una prioridad respecto de la otra, pero si debe existir una relación de gravitación de un grupo con respecto del otro.

En cuanto a la provisión de recursos destinados al otorgamiento de las distintas líneas de crédito mencionadas, podrían obtenerse de la siguiente forma:

- a) Fondos provenientes de la línea de crédito promocional a acordarse por el Banco Central de la República, por vía del redescuento y por intermedio del Banco Industrial.
- b) Fondos provenientes de la partida "Contribución que deberá prever el Poder Ejecutivo en el Presupuesto Nacional en el Anexo "Obligaciones a cargo del Tesoro";
- c) Fondos provenientes de la partida "Crédito de Emergencia que el Poder Ejecutivo puede prever también en el Anexo de su Presupuesto.
- d) Fondos provenientes de la ayuda financiera externa.

A través de la observación del conjunto de los diversos aspectos que concurren a la concesión de un crédito, surge la posibilidad de introducir la recepción de los fondos por parte de los peticionantes.

Fundamentalmente, el punto más importante es el de la entrega oportuna y continuada de las sumas acordadas por el crédito y por el subsidio. Las entregas en fecha y en nuevas etapas de pago, modificando parcialmente las actuales, facilitarán la construcción y se eliminarán una serie de dificultades que atrasan la entrega de las embarcaciones.

Para ello considero conveniente realizar los siguientes ajustes a las distintas tramitaciones:

- a) Implantar el sistema de acopio de materiales de obra. Con este procedimiento, al adquirir gran parte de los materiales al iniciar la construcción, se evitarán los mayores costos por aumento de precio, si aquellos se adquieren en las subsiguientes etapas de obra.
- b) Simplificar los trámites de importación de aquellos elementos que hoy no se fabrican en el país. Con este fin, por decreto del Poder Ejecutivo, se expresarán concretamente cuáles son aquellos bienes que gozan de franquicias cambiarias y aduaneras. Este instrumento legal, que se dictaría con la intervención de los organismos de competencia, entre ellos la Comisión Asesora de Bienes de Capital y el Banco Central, allanaría las dificultades observadas, sobre todo el tiempo que insumen las tramitaciones. Cuando las condiciones dadas en el decreto cambien, bastará el dictado de otro, excluyendo el elemento respecto del cual ya no rigen las franquicias previstas.
- c) Al fijarse el importe de la línea de crédito, preveer el aumento por mayores costos. Así no será necesario solicitar un nuevo refuerzo al Banco Central, como actualmente sucede. Ya tomada con anticipación la previsión, se tiene calculado el crédito base y su incremento y se evita el tiempo que demora el trámite realizado con posterioridad ante la citada institución, con la consiguiente espera de cobro por parte de los astilleros.
- d) Editar un folleto suficientemente explicativo indicando todos los trámites y requisitos que se exigen para la concesión de un crédito. De esta manera el interesado, desde un comienzo, sabe a qué atenerse y presentará su solicitud cuando sepa que reúne y complementa las exigencias del Banco y de otras reparticiones.
- e) Considerar la posibilidad de conceder préstamos a las entidades responsables que agrupan a los pescadores, como en el caso de cooperativas, las que podrán avalar las operaciones de sus miembros y centralizar los pedidos.

Asimismo considero conveniente la creación de un Ente Coordinador, como una necesidad para regular el crédito y los subsidios que en -

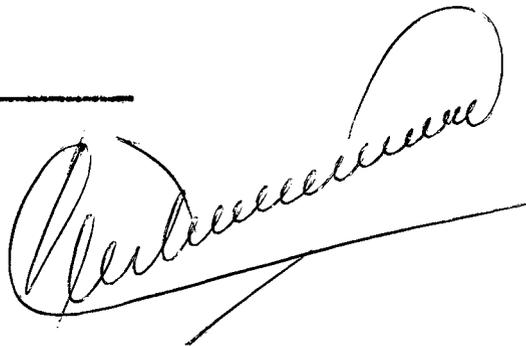
cierta manera lo complementa. Dicho Ente debe adquirir los relieves de una entidad rectora integral de la política pesquera nacional.

Por ello, por esas importantes finalidades, debe constituirse con organismos representativos y rectores dentro del país proponiéndose la siguiente integración en alto nivel de funcionarios:

- a) Por la política pesquera nacional, a la Secretaría de Estado de Agricultura y Ganadería por corresponderle jurisdiccionalmente, de acuerdo con la Ley Orgánica de los Ministerios.
- b) Por la política naval, a la Secretaría de Estado de Marina por iguales razones expuestas en el punto anterior.
- c) Por la política crediticia, al Banco Central de la República por ser de su incumbencia la regulación de los fondos de conformidad con las posibilidades y conveniencias monetarias del país, y a los Bancos de la Nación e Industrial por ser los ejecutores -en sus respectivos campos- de la acción crediticia indispensable para hacer realidad la expansión pesquera.
- d) Por la política de desarrollo, al Consejo Nacional de Desarrollo, por corresponderle los esquemas integrales económicos del país.

Con el apoyo crediticio a esta explotación se habrá dado las bases necesarias para un crecimiento continuado y significativo. Como corolario de ello el efecto secundario de la acción del crédito implicará el afianzamiento y desarrollo paralelo de nuestra industria naval en lo que hace a unidades de pequeño y mediano porte.

-----ooOoo-----

A large, stylized handwritten signature in black ink, written over a horizontal line. The signature is cursive and appears to be a name, possibly 'Antonio...', though it is difficult to decipher fully due to its fluidity.

B I B L I O G R A F I A

- (1) LUCIANO H. VALETTE : "Explotación de las Industrias Marítimas en las costas de la República Argentina", edic.Revista de Ciencias Económicas Tomo I, 1925 - Pags.5/42-103/125.
- (2) ENRIQUE BALECH: Pesquerías e Investigación Científica - Revista Análisis, edición sobre Pesca. Marzo 1966, pags. 60/61.
- (3) TOMAS L. MARINI: Plan de Desarrollo Pesquero - Revista Análisis, edición sobre Pesca - Marzo 1966,pags. 71/74.
- (4) JUAN MANUEL CORDINI: La Pesca en el Mar Argentino - edic.Secretaría de Agricultura y Ganadería - 1961, pags.7/58
- (5) ROBERTO DARIO PONS: Desenvolvimiento Economico de la Pesca costera Edic.Secretaría de Agricultura y Ganadería 1961 pags. 5/43.
- (6) JORGE A. QUAGLIA: Desarrollo del Abastecimiento del Pescado,edic. Banco Industrial de la República Argentina.1960, pags. 15/63.
- (7) C.BEEYER Y K.RUUD: Programas de Ayuda Económica para la Compra del Mejoramiento de Embarcaciones Pesqueras. edic. F.A.O. - 1960 - pags. 4/105.
- (8) E.S.HOLLIMAN: La Ayuda Económica a las Industrias Pesqueras - y su Administración, edic.F.A.O. 1963, pags.4/82
- (9) SEGUNDO R.STORNI : Los Intereses Argentinos en el Mar, edic. 1916, Biblioteca del Centro Naval, pags. 44/84

I N D I C E

	<u>Pág.</u>
SUMARIO.....	1
INTRODUCCION.....	2
 <u>CAPITULO I</u>	
<u>RIQUEZA ICTICOLA</u>	
Características de nuestro mar epicontinental.....	6
Evaluación de nuestra riqueza íctica.....	8
 <u>CAPITULO II</u>	
<u>CARACTERISTICAS DE NUESTRA EXPLOTACION PESQUERA</u>	
Pesca costera.....	14
Pesca de altura.....	22
 <u>CAPITULO III</u>	
<u>INDUSTRIALIZACION-COMERCIALIZACION Y CONSUMO</u>	
Industrialización del pescado.....	24
Comercialización.....	28
Consumo.....	33
 <u>CAPITULO IV</u>	
<u>ASISTENCIA FINANCIERA A LA PESCA EN OTROS PAISES</u>	
1) Fines principales de la asistencia.....	37
2) Formas de la asistencia.....	45
3) Organización de la asistencia.....	67
 <u>CAPITULO V</u>	
<u>CREDITO PESQUERO EN NUESTRO PAIS</u>	
1) Ley de Crédito Naval.....	77
2) Líneas de Créditos actuales.....	78
3) Importancia del Crédito.....	83
 <u>APENDICE ESTADISTICO</u>	
<u>CONCLUSIONES</u>	
Bibliografía.....	96