

**SOBREINVERSION Y CONGESTION EN LA PESQUERIA DEMERSAL AUSTRAL:**  
Nuevas Autorizaciones agravan la situación

Carlos Vignolo F. \*  
10/10 octubre 1989



1. - INTRODUCCION

Desde hace ya varios años se viene dando en el país una fuerte polémica respecto a la Pesquería Demersal Austral (PDA), motivada por la presencia en ella de barcos factoría de capital extranjero.

Reiteradamente, la Asociación de Industriales Pesqueros de la X y XI regiones, la Asociación de Pescadores Artesanales de Chile, autoridades de las regiones involucradas, técnicos y académicos, han venido argumentando la inconveniencia para el país y el daño y riesgo para las empresas regionales y las regiones en su conjunto, de la operación de estas embarcaciones, en condiciones de tratamiento extraordinariamente favorables, que no reciben en ningún otro país pesquero del mundo.

Reiteradamente, los mismos agentes han solicitado a la autoridad pesquera la modificación de la situación. En contra de lo solicitado - y varias veces prometido por la autoridad competente- en el último año la Subsecretaría de Pesca ha aumentado explosivamente las autorizaciones a nuevas embarcaciones, mayoritariamente de origen extranjero, para operar en esta ya congestionada pesquería.

Recientemente, la Subsecretaría de Pesca ha hecho pública la información relativa al número total de embarcaciones autorizadas en esta pesquería y ha anunciado el congelamiento de esta por un período de 6 meses. El número total de embarcaciones autorizadas alcanza, según esta información, a 164!!, más de 5 veces el número de embarcaciones operativas en esta pesquería en los dos últimos años.

Este explosivo y del todo sorprendente aumento de la capacidad de esfuerzo ha ocurrido en paralelo con la tramitación, por iniciativa de la misma autoridad pesquera que ha concedido estas autorizaciones, de una nueva Ley de Pesca, precisamente orientada a ordenar las pesquerías nacionales, evitando la sobreexplotación y sobreinversión y asegurando una adecuada eficiencia económica en la explotación de estos.

La multiplicación de nuevas autorizaciones, así como la no modificación de las áreas de pesca a los barcos-factoría, conducirán a corto plazo, a juicio del autor, a una situación extraordinariamente grave poniendo a riesgo las biomasas marinas, las empresas y la economía de las regiones involucradas, hoy altamente dependientes de la actividad pesquera.

---

\* Profesor-Investigador. Departamento de Ingeniería Industrial  
.Universidad de Chile . Consultor de Empresas.

El objetivo del presente artículo es entregar los antecedentes básicos relevantes a la situación descrita; argumentar que esta ha alcanzado un nivel de extrema irracionalidad y riesgo; proponer líneas de acción para evitar daños mayores a las empresas, las regiones y al país; e invitar a todos los actores involucrados a un debate serio e informado sobre estas y otras propuestas que pudieran levantarse.

Por razones de espacio el grueso del análisis se refiere a la especie objetivo principal de la PDA, la merluza del sur (Merluza Australis). Una normativa definitiva para la PDA obviamente debe incluir un análisis más amplio y profundo del conjunto de las especies que componen esta pesquería.

## 2.- ANTECEDENTES GENERALES, HISTORICOS Y LEGALES

### 2.1 La aparición de barcos factoría en Chile

Para los efectos de esta presentación entenderemos por barco fábrica (o factoría) pesquero a " toda nave que realiza faenas de captura de recursos hidrobiológicos y cuenta con instalaciones que le permiten efectuar los procesos de transformación de la materia prima a que usualmente se someten en plantas terrestres", de acuerdo a lo estipulado en el DS 453, del Ministerio de Agricultura, de agosto de 1963, texto básico que regula la operación de barcos factoría en Chile y que ha sido objeto de modificaciones en lo que a zonas de operación se refiere, por los DS 340 del Ministerio de Agricultura de 1974, DS 473 del Ministerio de Economía de 1981 y el DL 69 de 1985.

Adicionalmente, los barcos factoría deben cumplir con las disposiciones de la Ley de Navegación, DL 2.222 de 1978 que, entre otras cosas, establece que los permisos para la operación de los barcos fábricas dentro de las 200 millas, sólo se otorgaran para barcos de bandera chilena.

Los barcos factoría de capital extranjero iniciaron sus actividades en Chile en 1975, acogiendo al DL 500 de 1974, que estableció un régimen provisional para las operaciones de pesca de barcos de bandera extranjera en aguas bajo la jurisdicción nacional, al sur del paralelo 37 Sur. Al amparo de esta reglamentación ingresaron a la PDA, entre 1976 y 1978, 14 embarcaciones de origen japonés, coreano y español.

En el esquema definido por el DL 500, los barcos factoría extranjeros pagaban US \$ 1000 por matrícula, US \$ 60 por tonelada de registro neto y US \$ 20 por tonelada de captura. Cabe señalar que las especies principales de esta pesquería dan lugar a productos con valor de venta en el rango de los US \$ 1000 por tonelada de captura.

La vigencia del DL 500 fue renovada hasta 1978, año en el cual las empresas se acogieron al DL 600, Estatuto del Inversionista Extranjero, momento en el cual adquirieron el carácter de barcos factorías de propiedad de empresas chilenas con aporte de capital extranjero, lo que, entre otras cosas les permite operar con bandera chilena.

Los barcos factoría extranjeros - chilenizados por la vía señalada- están regulados, además de por el DL 600, por los Decretos Ley de la Subsecretaría de Pesca, en lo que dice relación con zonas de operación, artes de pesca y cuotas máximas de pesca.

La zona establecida inicialmente en el DL 500 - al sur del paralelo 37 - fue modificada en octubre de 1978, desplazando a los barcos factoría al sur del paralelo 43. Posteriormente, en 1985 se decretó un nuevo desplazamiento para estas embarcaciones, esta vez al sur del paralelo 44,30. Inicialmente todas las autorizaciones fueron otorgadas para operar fuera de la línea de base recta, excluyendo explícitamente los mares interiores de la X y XI región. En los últimos años, sin embargo, una numerosa cantidad de autorizaciones han sido concedidas a barcos factoría espineleros para operar en las aguas interiores.

Tal como se observa en la TABLA 2 anexa el número de barcos fábrica se mantuvo constante desde los inicios de la operación de estos en la PDA hasta 1986 ( 11 naves), subiendo rápidamente a 17 en los años 1987 y 1988. La información recientemente proporcionada por SUBPESCA indica que estarían hoy autorizados para operar en esta pesquería 36 barcos factoría, mas de tres veces la flota autorizada durante los diez años previos!!. La casi totalidad del incremento de la flota es en barcos factoría palangreros, mientras las 11 naves iniciales eran todas arrastreras.

## 2.2 El surgimiento de empresas con planta en tierra.

A partir de 1984 y siguiendo las señales de política dadas por la autoridad pesquera se inició la instalación, en las regiones X y XI, de empresas pesqueras con planta de procesamiento en tierra, que se abastecen con barcos hieleros y a partir de los desembarques artesanales.

Las señales de la autoridad vinieron, en primer lugar, a través de los planteamientos de esta, como el contenido en un documento de 1982 de SUBPESCA en que se establece: "En esta pesquería en que tradicionalmente han operado barcos factoría tendrán preferencia para acceder a la cuota fijada aquellas empresas que tengan instaladas plantas en tierra y operen con barcos exclusivamente para su abastecimiento" ( SUBPESCA 1982b, p.28)

En segundo lugar, se incentivó la instalación de empresas con plantas en tierra por la vía del desplazamiento del límite norte de la zona de operación de los barcos factoría, primero del paralelo 37 al paralelo 43 y luego del paralelo 43 al paralelo 44 30 de latitud sur.

Acompañando la instalación de plantas de procesamiento en tierra en el litoral de las regiones X y XI hicieron su aparición en la PDA los buques hieleros, embarcaciones que operan en base a ciclos de pesca de alrededor de 10 días, realizando a bordo sólo

labores destinadas a preservar la materia prima ( eviscerado y mantención en base a hielo en escamas). De 2 embarcaciones hieleras en 1984 la flota subió a 15 embarcaciones en 1988, encontrándose autorizadas a la fecha un total de 128 naves, de las cuales 29 tienen esloras mayores de 30 metros ( ver TABLA 3)

En paralelo con la instalación de empresas con planta en tierra - que se estima alcanzan a cerca de 54 en la actualidad- se produjo en los últimos 5 años un vertiginoso aumento del esfuerzo artesanal dedicado a la captura de peces en la PDA. De acuerdo a las cifras proporcionadas por la Asociación Gremial de Industriales Pesqueros de la X y XI regiones, serían cerca de 15.000 los pescadores artesanales que participan de esta actividad, lo que se refleja en el hecho que en 1988 el 43% de la captura total de merluza de la PDA es realizada por estos (Tabla2)

### 3.- EVOLUCION Y SITUACION ACTUAL DEL RECURSO

La Pesquería Demersal Austral está conformada por un conjunto de peces de gran talla, carnes blancas y textura firme, que alcanzan altos valores en los mercados internacionales. Aparte de la merluza del sur -la especie objetivo principal - destacan en esta pesquería el congrio dorado , la cojinoba del sur y la merluza de cola. Esta última es una especie de gran abundancia y menor valor comercial que, sin embargo, está apareciendo con una atractiva potencialidad en los mercados internacionales.

La TABLA 1 adjunta permite apreciar la evolución de las captura, biomasa, rendimientos y otros parametros relevantes, referidos a la merluza del sur. En ella se aprecia:

- Un fuerte aumento de las capturas en los tres últimos años, con la captura de 1988 más que duplicando la de 1985.
- Una sostenida tendencia a la baja en el rendimiento por arrastre, desde 60 t/mn<sup>2</sup> en 1980 a 23.7 t/ mn<sup>2</sup> en 1988
- Una también fuerte baja en los rendimientos por palangre, desde 144 a 74 gramos por anzuelo, entre 1986 y 1988
- Una disminución de la biomasa capturable ( Fracción 9+) desde 278.000 tons en 1980 a 148.000 tons en 1988, esto es una reducción de casi un 50%
- Una reducción sostenida de la talla media de la captura de 9% en el período para los machos y de 14% para las hembras.

Todos estos antecedentes muestran una situación creciente de riesgo para el recurso principal de la PDA. En general, los técnicos coinciden en señalar que la situación de esta pesquería es de plena explotación al menos. Cabe señalar que, de ser efectiva la hipótesis de que las pesquerías de aguas interiores y exteriores de la X y XI región operan sobre un único stock, la situación del año 1988 - dado el nivel de capturas en aguas

interiores- correspondería ya a una clara sobreexplotación del recurso.

En todo caso, lo que está fuera de toda duda es que, con las nuevas autorizaciones otorgadas por la subsecretaría de pesca, que elevan el número de barcos factoría de 11 a 36!! y el número de embarcaciones hieleras de 15 a 128!!, el riesgo de sobreexplotación y colapso de la pesquería es extraordinariamente alto y de corto plazo. Y en caso la autoridad contralora efectivamente decreta la interrupción de las capturas una vez alcanzadas las cuotas, entonces se producirá una crisis mayor en las regiones X y XI por la paralización de decenas de empresas por buena parte del año, y la eventual quiebra de muchas de ellas.

Es necesario destacar que los informes técnicos vienen señalando desde hace ya varios años la conveniencia de no aumentar el esfuerzo de pesca en la PDA. En CERDA (1984) se recomendaba ya no autorizar más barcos factoría en la PDA y priorizar el otorgamiento de nuevos permisos a las empresas con planta en tierra. En IFOP (1987) se señala que era esperable "un ajuste estructural a mediano o largo plazo" debido a que la capacidad de esfuerzo autorizado en la PDA (31 embarcaciones entre fabricas y hieleros) superaba las capturas totales permisibles de las principales especies objetivos de esta pesquería (merluza del sur y congio dorado, cuya CTP es del orden de 1/3 de la de merluza del sur).

Con las 164 naves actualmente autorizadas la capacidad de esfuerzo total supera en más de 4 veces las capturas totales permisibles de estas dos especies.

#### 4.- LA CONTRIBUCION DE LOS BARCOS FACTORIA A LA ECONOMIA NACIONAL

La incompresible línea de acción adoptada por la autoridad pesquera, en el sentido de ampliar explosivamente el acceso a esta pesquería, resulta aún más inexplicable (en términos técnicos o económicos) si se toma en consideración el hecho que, numerosos estudios e informes técnicos - realizados varios de ellos por las instituciones públicas del sector pesquero- han coincidido en que la operación de los barcos factoría extranjeros es inconveniente y dañina para los intereses del país. Y más del 80% de las nuevas autorizaciones a que aludimos han sido concedidas a naves extranjeras, de las cuales 25 corresponden a nuevos buques factoría.

Para zanjar cualquier discusión en relación a los barcos factoría basta citar las palabras de un ex-Subsecretario de Pesca del actual gobierno, quien en 1982 señalaba:

" Es necesario tener presente que la operación de los barcos factoría no ha significado mayores beneficios económicos para el país, ya que estas empresas de capitales extranjeros han obtenido utilidades contables insignificantes, presumiéndose la

existencia de prácticas de subfacturación y sobreestimación de inversiones, que unido al aprovechamiento de cláusulas de depreciación acelerada, permiten encubrir las utilidades reales" (Roberto Verdugo, Documento "Bases para la definición de un Régimen de Administración de las Pesquerías Nacionales")

La lista de argumentos en contra de la operación de barcos factoría en la PDA, en las actuales condiciones de trato, es larga y contundente. Por razones de espacio se señalan a continuación sin mayor desarrollo los principales de ellos:

1) Los barcos factoría generan poco empleo directo (cerca de 800 en 1988), no generan efectos dinamizadores ni producen externalidades positivas en las regiones frente a cuyos litorales operan, ni tampoco en el país, y agregan poco valor a las capturas.

2) Los barcos factoría han hecho una magra contribución a los ingresos fiscales, vía impuestos, lo que se ve favorecido por las facilidades que les provee el DL 600 (precios de transferencia, sobrevaloración de inversiones, prorrateo de gastos generales de la empresa a nivel mundial, etc.) Los pocos datos disponibles al respecto muestran que la mayoría de las empresas en varios años examinados simplemente no pagan nada en impuestos.

Dado, además, que la gran mayoría de los costos de estas empresas son en moneda extranjera (incluyendo combustibles) es altamente cuestionable incluso el aporte neto de divisas al país resultado de la operación de barcos factoría extranjeros.

3) Los barcos factoría constituyen, además, en la actualidad un obstáculo y una amenaza para el desarrollo y la sobrevivencia de empresas con planta en tierra que sí generan grandes cantidades de empleo directo e indirecto, regional y nacional; dinamizan las regiones, generan externalidades positivas con otras actividades económicas, propenden a la calificación de la mano de obra regional y al desarrollo tecnológico nacional, y agregan crecientemente mayor valor a las capturas.

Las empresas con planta en tierra generan hoy del orden de 10.000 empleos directos y otros tantos indirectos y han permitido el desarrollo de la pesca artesanal de peces que compromete a 15.000 pescadores en las regiones X y XI. La relación empleo/captura es más de 10 veces en el caso de plantas en tierra que en el caso de barcos factoría.

Crecientemente, por otra parte, el valor agregado y los precios de los productos elaborados en tierra superan a los de los barcos factoría.

Un factor de fundamental importancia a considerar en relación a esto último es el inicio de las exportaciones de productos en fresco al mercado internacional. En este caso, la brecha entre la explotación desde tierra y desde barcos factoría se expande considerablemente.

Los argumentos descritos parecen más que suficientes para justificar, desde el punto de vista de los intereses económicos, sociales y geopolíticos del país, una modificación en la actual normativa respecto a los barcos factoría extranjeros en la PDA.

Se pueden agregar a ellos aún otros argumentos, a saber:

1) Para los barcos factorías no es una preocupación la preservación de los recursos, por cuanto frente a un eventual colapso o disminución excesiva de rendimientos (y rentabilidades) simplemente se pueden desplazar hacia otras pesquerías, nacionales o internacionales. Para las empresas con plantas en tierra, un colapso del recurso significa la pérdida de activos fijos regionales de difícil reorientación.

2) Los barcos factoría que operan en la PDA tienen una autonomía que les permite operar en el total de la pesquería, mientras que los barcos hieleros y los pescadores artesanales sólo pueden hacerlo en una parte menor de ella. La zona de interferencia entre barcos factoría y pesca para procesamiento en tierra representa el 50% de la captura total en 1988 y en años anteriores representó sólo el 25%. Por ello, una modificación de las áreas de operación, que elimine la interferencia no necesariamente significa siquiera un problema mayor para los barcos factoría, siendo en cambio de fundamental importancia para el desarrollo de la actividad pesquera regional. A manera de ejemplo, en 1988 varios de los buques factoría estuvieron durante buena parte del año operando en las pesquerías del krill antártico y de los cefalópodos, en el atlántico sur.

Todo lo anteriormente señalado conduce a una conclusión fuerte y que ha sido compartida por la gran mayoría de los analistas y actores involucrados. Es obvio que los barcos factoría jugaron un rol en abrir una nueva pesquería para Chile. El autor de estas líneas considera que, mirado en retrospectiva, fue una acertada decisión permitir la operación de barcos factoría a partir de mediados de la década pasada, a través del DL 500. El balance de los resultados muestra, sin embargo, que las condiciones de trato, determinados en lo esencial por el DL 600 Estatuto del Inversionista Extranjero, hicieron que, aparte de abrir la pesquería y generar el conocimiento técnico básico para que hoy puedan operar exitosamente en ella empresas nacionales, la operación de barcos factoría produjo una muy pobre contribución al desarrollo económico y social del país y las regiones. Ello si se toma en consideración la calidad y cantidad de recursos marinos que han sido extraídos.

Hoy en día la operación de barcos factoría, en las actuales condiciones, no se justifica bajo ninguna consideración de orden técnico o económico. Muy por el contrario, constituye un derroche y un riesgo que es necesario evitar. Los armadores extranjeros ya obtuvieron una recompensa considerable por los riesgos asociados a la etapa de exploración y apertura de la pesquería, y es el momento de pasar a una fase diferente, en la

cual todavía, sin embargo, los barcos factoría extranjeros pueden jugar un rol.

Debe tenerse presente, por último, que no existe ningún país pesquero del mundo donde los barcos factoría extranjeros reciban un tratamiento tan favorable como el que tienen en Chile. Cabe mencionar que en USA -uno de los países desarrollados más permisivos en materia de inversión extranjero y donde en general no existe política industrial- hay prioridades claras en favor, primero, de las empresas " Fully American", segundo de las "Joint Ventures" y tercero de las " Directed Fishing" ( empresas extranjeras). Además, para que un barco factoría de origen extranjero obtenga bandera de los EEUU, un 75% debe ser propiedad de una empresa americana, cuyo directorio debe ser íntegramente compuesto por ciudadanos americanos.

Todo esto es sabido por los armaderos extranjeros que operan barcos factoría en Chile, y es por ello razonable esperar de su parte una posición de apertura y colaboración en la búsqueda de una nueva normativa para la PDA y para el sector pesquero en su conjunto.

#### 5.- PROPOSICIONES PARA UNA NUEVA NORMATIVA EN LA PESQUERIA DEMERSAL AUSTRAL

Tomando en consideración los antecedentes expuestos, así como la experiencia de otros países en la materia ( cuyo análisis se excluye por razones de espacio) y las recomendaciones contenidas en los documentos de la Subsecretaría de Pesca e IFOP se proponen las siguientes líneas de acción en relación a la Pesquería Demersal Austral:

1) Decretar un inmediato congelamiento de la flota pesquera en las regiones X y XI, quedando restringida la operación a las embarcaciones que se encuentran actualmente operando o que lo hayan hecho en forma continua por períodos prolongados en los últimos tres años. El resto de las autorizaciones otorgadas debieran quedar suspendidas hasta la dictación de una normativa definitiva para esta pesquería.

2) Desplazar la zona de operación de todos los buques factoría, excepto aquellos que estén efectivamente realizando faenas de exploración de nuevos recursos, al sur del paralelo 47.

3) Establecer cuotas de captura permisibles por separado para las distintas zonas. Ello implica perfeccionar y ampliar a la brevedad las investigaciones de recursos requeridas para ello. De particular importancia es la confirmación de las hipótesis de que las biomasas al norte y al sur del paralelo 47 constituirían unidades de stock separables, y que, en cambio, las capturas en aguas exteriores e interiores de la X y XI regiones estaría recayendo sobre un único stock.

4) Asignar la zona geográfica de los mares interiores de la X y XI regiones para la extracción exclusiva de los recursos por parte de los pescadores artesanales y armadores menores (por ej. esloras menores de 18 metros con capacidades restringidas de pesca)

5) Establecer sistemas de control de los barcos factoría, de tipo técnico (restricciones al arte de pesca) y económico (precios de venta, costos y otros) que garanticen una adecuada contribución al país, fruto de su operar en las nuevas zonas asignadas. En el futuro debiera propoenderse a una forma de trato a los factorías extranjeros del tipo de las que se utilizan corrientemente en otros países, esto es, considerando licitaciones, pagos por captura, por esfuerzo y otras medidas del tipo.

Las líneas de acción propuestas no pretenden ser las únicas posibles ni menos incluir todos los temas y problemas que existen hoy en esta pesquería. Más que ello deben considerarse como una invitación a un dialogo entre todos los agentes involucrados, con el único proposito de evitar el colapso de una rica fuente de riqueza nacional y de la industria asociada, escenario que a la larga perjudica a todos estos agentes, privados y públicos, nacionales y extranjeros.

## REFERENCIAS

1. Revista Chile Pesquero (1987) "Polémica sobre Buques Factoría", Mayo.
2. CORFO-IFOP (1989) "Diagnóstico de las principales pesquerías de mersales (peces). Zona Sur Austral", Julio.
3. IFOP (1987) "Análisis de la Pesquería Demersal Austral" (Febrero).
4. CORFO-IFOP (1987) "Sistema de Información Pesquera: Principales Indicadores Pesquerías Demersales".
5. CERDA OMAR (1984) "Diagnóstico de la Inversión Extranjera en la Pesquería Demersal Austral" (Noviembre). Documento preparado como funcionario de la Subsecretaría de Pesca (no publicado).
6. ASOCIACION DE INDUSTRIALES PESQUEROS X y XI Región (1987) "La Pesquería Demersal Austral en Chile" (Marzo).
7. Subsecretaría de Pesca (1982a) "Régimen de Administración de las Pesquerías Nacionales".
8. Subsecretaría de Pesca (1982b) "Bases para la definición de un Régimen de Administración para las Pesquerías Nacionales".
9. FORTUNE (1986) "A Sampler of Foreign Investment in the U.S.A (Diciembre).
10. Ministry of Agriculture and Fishing of New Zeland (1986) "Resource Management in the E.E.Z.
11. Asociación Gremial de Industriales Pesqueros de la X y XI Región (1989) "Informe para las Comisiones Legislativas, Industria Pesquera X y XI Región) (Junio).
12. Subsecretaría de Pesca (1989) Informe Técnico "Regulación del Esfuerzo Pesquero en la Pesquería Demersal de Peces en la Zona Sur Austral" (Enero).

TABLA 2  
EVOLUCION DE CAPTURAS Y FLOTA POR ARTE  
( MERLUZA DEL SUR)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
1. NUMERO EMBARCACIONES									
1.1. Factoría Arrasteros	10	11	11	11	11	11	10	10	11
1.2. Factoría Espireleros							1	6	6
1.3. Hieleros Arrasteros					2	5	6	7	6
1.4. Hieleros Espinelero								5	5
TOTAL	10	11	11	11	13	16	17	28	28
2. CAPTURAS (Merluza del Sur) (miles tons.)	37.8	38.3	44.6	30.0	33.1	33.1	39.5	58.7	69.7
2.1. TOTAL FACTORIAS							25.1	28.7	31.9
- Factoría Arrastero	36.9	36.2	41.4	28.2	30.0	23.7	24.4	24.3	21.2
- Factoría Espireleros							0.7	4.4	10.8
2.2. TOTAL HIELEROS	0.6	1.6	2.6	11	0.5	1.9	4.1	6.0	7.5
- Hieleros Arrasteros	0.6	1.6	2.6	11	0.5	1.9	4.1	6.0	6.1
- Hieleros Espireleros									1.4
2.3. ARTESANALES	0.3	0.4	0.6	0.7	2.6	7.5	10.2	23.9	30.2
3. CAPTURAS (otras especies)									
3.1. Industrial Total	34.6	45.2	34.8	45.2	34.9	36.9	35.9	39.4	58.1
- Congrio Dorado	3.9	5.1	5.4	5.2	5.4	5.3	5.4	8.1	13.6
3.2. Artesanal Total	2.4	1.6	1.3	0.6	3.2	2.2	3.0	3.7	2.6
- Congrio Dorado	0.2	0.3	0.1	0.1	0.4	0.5	1.0	1.9	0.7
4. TOTAL CAPTURAS PDA	68.3	83.4	78.8	75.4	65.6	61.1	64.2	72.6	97.6

TABLA 1  
ESTADÍSTICAS BÁSICAS  
PESQUERÍA DEMERSAL AUSTRAL  
(MERLUZA DEL SUR)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
(1) BIOMASA (miles tons) (1) (Mar exterior)		278	249	222	205	203	184	164	148
(2) CAPTURA (miles ton.) 2.1 - TOTAL	37.8	38.3	44.6	30.0	33.1	33.1	39.5	58.7	69.7
2.2 - Mar Exterior	37.5	37.9	44.0	29.4	30.6	25.6	28.6	30.3	33.7
(3) RENDIMIENTO POR (2) ARRASTRE (tons/milla náutica cuadrada)	60	49	59.4	39.3	34.2	30.7	29.2	32.8	23.7
(4) CTP (Captura Total (3) Permisible) (miles tons) (Mar exterior)	24	38.5	46	-	24	27	38	37	27.6
(5) CUOTA FIJADA (4) (Mar exterior)		38.5	50	50	-	30	30	40	28
(6) TALLA MEDIA (cm) - Machos		80.7	78.7	78.2	78.3	77.8	76.2	73.2	73.6
- Hembras		86.7	85.3	85.7	83.3	83.3	79.5	74.6	74.6
(7) Rendimiento por palangre (g/anzuelo)							144	89	74
(8) CAPTURA/CTP (Mar exterior)	1.56	0.98	0.96	-	1.28	0.95	0.75	0.82	1.22
(9) CAPTURA/BIDMASA (Mar exterior)		0.14	0.18	0.13	0.15	0.13	0.16	0.18	0.23

FUENTE: IFOP-CORFO - "Análisis de las Pesquerías Nacionales" (varios años)  
- "Diagnóstico de la Pesquería Sur Austral Demersal"

Notas (1) Calculado en Base a Modelo de Análisis de Población Virtual  
(2) Indicador empírico de abundancia aparente  
(3) Calculos realizados por IFOP  
(4) Cuotas fijadas anualmente por SUBPESCA

T A B L A N° 3

EMPRESAS Y BUQUES AUTORIZADOS EN PESQUERIA DEMERSAL AUSTRAL A SEPTIEMBRE DE 1989

---

	<u>N°</u>	<u>ESLORA MEDIA</u>
<b>1.- <u>BUQUES PALANGRESOS</u></b>		
1.1 Total	164	
1.2 Fábrica	24	44.64
1.3 Hieleros		
- eslora sobre 30 m.	20	46.08
- eslora entre 18 y 30 m.	30	22.54
- eslora menor 18 m.	64	16.87
<b>2. <u>BUQUES ARRASTREROS</u></b>		
2.1 Fábrica	12	86.76
2.2 Hieleros	14	53.68

---

Fuente : Subsecretaria de Pesca