

MAR

N° 249 — ENERO 1987



GLI AMMUTINATI DEL BOUNTY

DIRETTO DA
FRANK LLOYD

Charles **LAUGHTON** · *Clark* **GABLE** · *Franchot* **STONE**


Metro-Goldwyn-Mayer

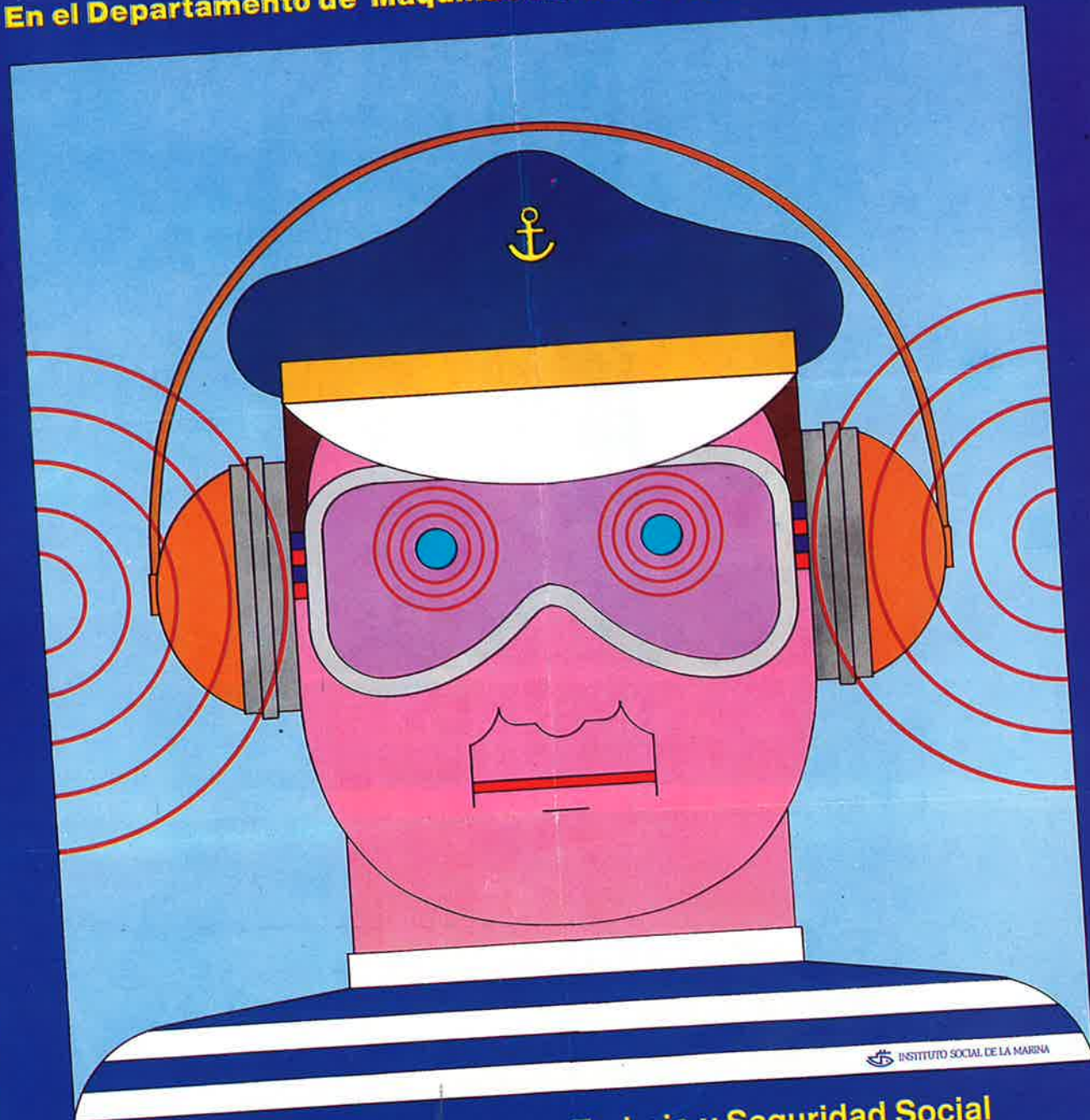
El Mar: lugar de
aventura, lugar de
encuentro, lugar de
lucha del hombre
contra sus fantasmas.
El Mar en el Cine:
permanente escenario
para una mirada
ajena, significativa
huella de un olvido.

*EL CINE
Y EL MAR*

SANIDAD MARITIMA

Tu salud también depende de Tu seguridad

En el Departamento de Máquinas utiliza los medios de protección



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA



Ministerio de Trabajo y Seguridad Social
Secretaría General para la Seguridad Social
Instituto Social de la Marina

EDITOR: INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA (Ministerio de Trabajo y Seguridad Social)

DIRECTOR GENERAL: CONSTANTINO MENDEZ

DIRECTOR: JOSE MARIA SULLEIRO

REDACTOR JEFE: JAVIER ORTIZ

REDACCION: CONCHA H. CARAZO VIDAL MATE

SECRETARIA DE REDACCION: BLANCA MURO

HAN COLABORADO EN ESTE NUMERO:

José-Manuel Montero-Llerandi (Sociología), Juan de Damborenea (Ecología), Rafael Chirbes (Libros del Mar), Javier Candial (Fotografía), Carlos González del Pie y María Antonia F. Sainz (Países Comunitarios).

PARA ENTRAR EN CONTACTO CON EL ISM:

Alicante: Casa del Mar. Muelle de Poniente - Tel. (965) 22 34 53. Almería: Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. Baleares: Muelle Viejo, s/n. - Tel. (971) 72 56 06. Barcelona: Casa del Mar. Varadero, 4 - Tel. (93) 319 05 66. Bilbao: Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. Cádiz: Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. Castellón: Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n. - Tel. (964) 22 14 08. Ceuta: Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. Gijón: Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. Guipúzcoa: Casa del Mar. Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. Huelva: Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. La Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal Tel. (981) 28 70 00. Las Palmas: Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. Lugo: Río Neira, 23, 1.º - Tel. (91) 241 97 60. Madrid: Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. Málaga: Avda. de Heredia, 35 - Tel. 22 72 75. Melilla: Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. Santander: Antonio López, 48 - Tel. (942) 21 46 00. Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. Tarragona: Casa del Mar. Francisco Bastos, 19 - Tel. (977) 21 03 87. Valencia: Avda del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (986) 29 09 50. Villagarcía de Arosa: Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (986) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

Redacción y Administración: Génova, 24. 6.ª planta. MADRID 28004. Teléfonos 419 84 61 y 419 80 00. Télex: 23746-22107

Imprime: GRAFFOFFSET, S. L. Getafe (Madrid) Depósito Legal: M. 16.516/1973 NIPO: 201-86-013-0

Gabinete de Información del ISM: Joaquín Vidal. Teléfonos (91) 419 39 64 y 419 07 24.

MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán opiniones de MAR aquellas que vayan suscritas por su director o aparezcan en forma editorial. Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR citando la procedencia y solicitando la autorización de la revista.



En el presente número de MAR, el profesor Montero Llerandi aborda el estudio de las relaciones entre condiciones de trabajo, productividad y accidentes laborales en el sector marítimo-pesquero. Los resultados de su estudio no pueden ser más significativos: el sector pesquero encabeza las listas de siniestralidad, y, además, los datos reflejan en toda su crudeza una realidad que no puede ocultarse: la industrialización no ha corrido pareja con la correspondiente elevación de los niveles de seguridad. Así, nos encontramos ante la aparente paradoja de que una mayor tecnificación y modernización en los métodos de producción no ha supuesto mejoras sustanciales en las condiciones de trabajo y seguridad de la actividad pesquera.

LA anterior consideración viene a sumarse a lo que, en varias ocasiones ha planteado MAR a sus lectores: que una política social para el sector no puede disociarse de una política global que tenga capacidad para incidir en todos los factores que condicionan y determinan su actividad. Definición de políticas sectoriales, estudio del medio, adecuación de los métodos de producción y vertebración de la Administración Marítima son aspectos que deben integrar una misma voluntad transformadora, de modo que la acción del Estado y los interlocutores sociales estén en condiciones de terminar con el carácter marginal y marginado del colectivo marítimo.

TAMPOCO deja de resultar paradójico que la relación entre el Cine y el Mar —estudio

que también se ofrece a los lectores en este mismo número— fuera más intensa en los primeros tiempos del séptimo arte, cuando tan escasos eran los medios técnicos para plasmar en imágenes el discurso cinematográfico. Diríase que el Cine, como algunos sectores que se titulan progresistas, haya ido perdiendo interés por la narrativa social del mar a medida que han avanzado los recursos tecnológicos y la rentabilidad de las producciones. De esta manera, el colectivo marítimo se convierte en simple «extra» que presta su escenario socio-laboral a intereses y discursos que le son ajenos. Afortunadamente, el debate sobre política social marítima está alcanzando ya ámbitos habitualmente despreocupados por esta cuestión. «Más vale tarde que nunca», pensarán algunos. Más vale siempre que alguna vez, contestarían las gentes del mar.

editorial POLITICA SOCIAL: DE PELICULA

POR otra parte, habrá observado el lector que a nuestra revista se le ha caído el «Hoja del». Ciertamente, ese desprendimiento ha supuesto una difícil decisión. A lo largo de sus casi dos décadas de existencia, «Hoja del Mar» ha contado con una presencia entrañable en el mundo marítimo. Haber mantenido su nombre hasta ahora era una concesión al efecto que por «La Hoja» sienten los que la hacen y la han hecho durante muchos años. Sin embargo, nuestro logotipo no se correspondía desde hace mucho tiempo ni con la realidad profesional de la revista ni con la del propio sector. Así que, a partir de ahora, MAR. ■

EL EJEMPLO FRANCES

Sr. Director:

En el número 248 de su revista aparece publicada una interesante entrevista con el ministro francés del mar. Me ha llamado la atención lo que dice sobre la organización marítima del Estado vecino: que allí tanto la pesca, como la mercante, como los puertos, están bajo un único organismo de la Administración. Me ha parecido muy razonable además lo que alega el señor Guellec sobre las ventajas que tiene haber unificado todas esas competencias en un solo Ministerio, aunque todos los otros deban colaborar de una u otra manera con él, teniendo en cuenta la complejidad de las cuestiones marítimo-pesqueras.

Ya no creo que haya que dedicarse a calcar lo que hacen los países avanzados. Soy consciente de lo que es bueno para una realidad no tiene por qué serlo para otra diferente. Pero, en este caso, las virtudes de ese modelo unificado me parece que saltan a la vista, sobre todo si lo comparamos con la situación de dispersión administrativa que tenemos en España en este campo.

Siempre que se habla de esto, nuestras autoridades responden apelando a la COMINMAR. Bien está. Pero la COMINMAR, o mucho me equivoco, se limitó a dibujar las diferentes posibilidades de integración de competencias que se estudiaron en ella, sin que su informe tenga otro valor que el de asesorar al Gobierno. Ese informe, por otro lado, fue emitido ya hace bastantes meses, y no vemos que se haya transformado en hechos.

¿No va siendo hora ya de que se pase del dicho al hecho? Tanto que se nos habla de la importancia marítima

CARTA DEL MES

ACCIDENTES

Sr. Director:

He leído con mucho interés el informe «La otra cara de los accidentes de trabajo», del que es autor el profesor José-Manuel Montero-Llerandi y que venía publicado en el número 248 de la revista de su digna dirección. Tanto los datos que presenta como los testimonios que incluye son sobrecogedores, sin duda. Es igualmente importante que todo eso sea publicado y difundido al máximo, porque la sociedad no es consciente de ello. Así como todo el mundo conoce que la minería es un sector económico particularmente castigado por los accidentes laborales, casi nadie sabe que el mar lo es todavía más.

Acabada la lectura del informe, he reflexionado sobre las cuestiones que en él aparecen y sobre las posibles soluciones. Es obvio que la causa principal del problema está en la exigencia de índices más y más elevados de productividad, lo que lleva a que se roben horas al sueño y al descanso, a que se busque ahorrar el máximo en el capítulo de inversiones en seguridad, a que se trabaje a ritmos superiores a lo prudente, etcétera. Es cierto que hay una legislación sobre todo ello, pero no es fácil hacerla cumplir cuando el centro de trabajo está en medio de la mar. Sólo las denuncias de los trabajadores permitirían a las autoridades tomar cartas en el asunto, pero los trabajadores se encuentran con una difícil papeleta: si el armador se entera, el puesto de trabajo peligrará. Además, una alta producción también significa mayores ingresos, y todos queremos llevar más dinero a casa.

En resumen, me parece un círculo vicioso, del que se diría que es imposible salir. ¿No sería ésta una cuestión a la que los sindicatos, tan poco presentes en nuestro mundo pesquero, deberían responder tajantemente?

Un cordial saludo de

Angel FERNANDEZ
Gijón

de España y de su gran peso europeo en este campo, ¿por qué no se sacan las conclusiones de ese discurso y se pasa a dar al mar la importancia que realmente tiene?

Le agradezco la publicación de esta carta y aprovecho la ocasión para felicitar el nuevo año a todos los lectores de MAR.

Ernesto CALDUCH
Barcelona

LA JUVENTUD Y EL MAR

Sr. Director:

En los últimos tiempos parece que se han generalizado en los países del sur de Europa las protestas de los estudiantes más jóvenes. Tanto mi hijo como sus amigos, todos ellos estudiantes de BUP, han participado con gran entusiasmo en ellas. Pues bien, cuan-

do el otro día les pregunté por sus reivindicaciones concretas, me dí cuenta de que, aunque me hablaran de exámenes de septiembre y de selectividad, tampoco estaban muy seguros de lo que planteaban. Es más: ni siquiera supieron explicarme cómo pensaban que podría funcionar la Universidad sin una u otra forma de selectividad.

A la vista de eso, podría deducirse superficialmente que salen a la calle y hacen huelgas por simple gana de alboroto. No faltará incluso quien piense que son manejados, como antes se decía, «por gentes pagadas desde el extranjero». Yo no creo nada de eso. Muy al contrario, pienso que tienen muy buenos motivos para sentirse profundamente incómodos en la vida, aunque no sean siempre capaces de expresar las verdaderas razones de su insatisfacción.

Para mí, el problema es que todos estos jóvenes no tienen la menor esperanza en el futuro. Aunque no conozcan las estadísticas, saben que es muy probable que el día de mañana, cuando terminen los estudios, sean carne de paro. Están perfectamente al tanto de la realidad de la crisis, de las titulaciones convertidas en agua de borrajas, del muro casi infranqueable del primer empleo.

En el caso de nuestro mundo marítimo, mi hijo, y los hijos de mis compañeros de trabajo en la Mercante, no pueden ver más negras las cosas. Es poco el trabajo que hay, la situación es cada vez más insegura y el porvenir no presenta trazas de ir a ser mejor, ni mucho menos.

Quisiera con esta carta no sólo llamar la atención sobre el problema, sino también animarles a que le dediquen ustedes uno de esos amplios *dosiers* que vienen publicando últimamente. ¿No creen que «La Juventud y el Mar» sería una excelente materia para la información y la reflexión?

Jon ETXEBESTE
Pasajes

EDITORIAL	3
CARTAS DE LOS LECTORES	4
MAREGRAMA	66

REPORTAJES

POLITICA COMUNITARIA DE ESTRUCTURAS	12
ASAMBLEA ANUAL DE ANAVE	20
NORUEGA: SALMONES EN LABORATORIO	24
COPA DE VELA DE LAS AUTONOMIAS	39
«TXINGURRI», «ANGELES BRAVO» Y «DIGNA», APRESADOS .	42

ENTREVISTAS

CONSTANTINO MENDEZ: «El mar ya no es una asignatura pendiente para este Gobierno»	6
FERNANDO MARTINEZ SALCEDO: «El Medio Ambiente y el Mar»	58

DOSSIER

EL CINE Y EL MAR	31
------------------------	----

SECCIONES

PAISES COMUNITARIOS: Bélgica	47
GENTES DEL MAR: Productividad y Accidentes de Trabajo	52
SUCEDIO EN TREINTA DIAS	61
LIBROS DEL MAR: «Tifón», de R. Kipling	64

Enero

1987

EN PORTADA



El mar ha servido de escenario para numerosas producciones fílmicas. Sin embargo, no siempre ha sido la realidad de las gentes del mar el objeto del discurso cinematográfico. En este número, MAR se ocupa, con la publicación de la primera parte de un informe, de las relaciones entre el séptimo arte y la vida cotidiana del colectivo marítimo-pesquero.

N.º 249



ENTREVISTA

A lo largo de los dos últimos años, esta revista ha procurado recoger las opiniones y criterios de todas las personas relacionadas con el sector, cuya difusión pudiera ser de interés general. En esta ocasión, MAR trae a sus páginas al director general del Instituto Social de la Marina, Constantino Méndez. Dada su condición de máximo responsable del organismo que edita esta publicación, la Dirección de la misma ha considerado conveniente que la entrevista fuera realizada por un profesional ajeno a la redacción y al Instituto, como es el caso del periodista y economista Alberto Fernández.

Este es el texto íntegro de la entrevista.

CONSTANTINO
MÉNDEZ

DIRECTOR GENERAL DEL ISM

**“EL MAR YA NO ES
UNA ASIGNATURA
PENDIENTE PARA
ESTE GOBIERNO”**

ENTREVISTA

PARECE que la confluencia de diversos factores ha puesto de moda hablar de la política social del sector.

CONSTANTINO MENDEZ.—Efectivamente, y hay que felicitarle por ello. El hecho de que comience a hablarse de política social en ámbitos que, hasta ahora, se mostraban más preocupados por la rentabilidad inmediata de la actividad me parece no sólo positivo, sino también muy significativo.

MAR.—¿Y por qué?

C. M.—Porque ese debate significa la aceptación de los planteamientos básicos de este Gobierno y del partido que lo sustenta. Significa aceptar que la gran tarea de la Administración es facilitar a la sociedad y al colectivo marítimo los instrumentos necesarios para terminar con su carácter marginal y marginado. Pero hay que ser serios. Para hablar de política social en los mismos términos que demandan sociedad y Estado hay que reflexionar previamente sobre cuatro aspectos básicos: el medio marítimo y los barcos; la forma en que se realiza el trabajo; la condición social de la gente del mar, y la necesidad de vertebrar una estructura marítima eficaz y moderna. Aferrarse a uno solo de esos aspectos es hacer demagogia, es hurtar el verdadero debate.

MAR.—Sin embargo, la actual dispersión de competencias, el complejo entramado burocrático, la herencia histórica, parecen condicionar seriamente esa transformación del sector.

C. M.—Mire, parece que eso se va convirtiendo en un tópico imprescindible a la hora de escribir artículos o pronunciar conferencias. Para nadie es un secreto que, históricamente, España ha carecido de política marítima. Está en el ánimo de todos que el afán desarrollista generó un crédito tan barato y carente de garantías que la actividad empresarial se desarrolló con gravísimos vicios de origen. No se discute que la política del pasado fue aberrante, desde la contingentación de caladeros hasta la planificación del tráfico marítimo. Pero esa reflexión no puede convertirse

en pretexto paralizante. Su utilidad radica en que, recuperando esa memoria histórica, podemos hacer un análisis de la realidad actual más acertado.

MAR.—En cualquier caso, la realidad social del sector mueve poco al optimismo.

C. M.—No comparto ese criterio. Estamos asistiendo a un cambio trascendental: Por primera vez, podemos constatar que se ha producido un descubrimiento social de lo que significa la realidad marítimopesquera. Y, también por primera vez, existe un Gobierno que es plenamente consciente de las profundas diferenciaciones y singularidades que entraña el sector. Ni la sociedad concibe una relación con las gentes del mar sin programas específicos de Estado; ni tampoco el Gobierno ha eludido su compromiso de realizar una política global y coherente con las peculiaridades del sector. La conjunción de estos dos factores nos coloca ante una situación excepcional: de un concepto fatalista estamos pasando a una profunda voluntad de transformación, al sentimiento de que existe un compromiso que posibilitará los cambios, lo cual es tarea harto difícil en un sector con tantos defectos estructurales.

MAR.—¿Eso quiere decir que el sector ha iniciado el camino hacia su normalización social?

C. M.—No exactamente. El camino iniciado es el que conduce al reconocimiento de que la actividad marítima siempre estará determinada por unas características singulares, y que, por tanto, siempre será singular la forma de atender sus demandas. El camino iniciado es el que parte del conocimiento serio y veraz de lo que es hoy el colectivo: un grupo de hombres y mujeres que sienten la marginación y el aislamiento, con muy escaso nivel de participación sindical, con un elevado grado de pesimismo laboral y existencial, con un sentido especialmente crítico hacia las instituciones locales y del Estado, y, sobre todo, que aún padecen lacras, como la del analfabetismo, que ya han sido erradicadas en otros sectores del país. Ante esta situa-

ción, no cabe una política de sobreprotección, porque esa política conduce a ocultar la desigualdad, pero no a terminar con ella.

MAR.—¿Cuál es, entonces, y a su juicio, la participación del Estado en ese camino de transformaciones?

C. M.—No puede ser más que uno: definir las políticas sectoriales en materia de recursos pesqueros, en el tráfico marítimo, en la actividad portuaria y en la construcción naval. Paralelamente, el establecimiento coordinado de una política social basada sobre esas políticas sectoriales; y todo ello en el marco de una administración marítima integradora, que ejecute las distintas políticas sectoriales desde una perspectiva global. La definición de ese marco político creará las condiciones para que los distintos interlocutores sociales puedan desarrollar sus esfuerzos y concretar sus acuerdos.

MAR.—¿Significa eso que el Gobierno se inclinará por una Administración Marítima única, de acuerdo con el modelo francés, por ejemplo?

C. M.—No necesariamente. La coordinación, y la ejecución de una política global admite fórmulas diferentes. Lo importante es que la coherencia sea un hecho real; sería peligroso confundir el medio con el fin. El modelo francés ha demostrado virtudes y defectos, como el resto de los modelos de administración marítima que funcionan en otros países con problemas similares a los nuestros.

MAR.—Pero, ya en el terreno de lo concreto, ¿qué realizaciones prácticas ha llevado a cabo la Administración para la consecución de esos fines?

C. M.—Muchas, muy variadas y eficaces. Ahí están los resultados de la COMINMAR, que ha elaborado el más ambicioso estudio realizado en este siglo sobre las estructuras marítimo-administrativas del país, y que ha puesto en manos del Gobierno un instrumento valiosísimo. Ahí está el Plan de Flota, que constituye ya el punto de partida para una reordenación real de la actividad mercante. Ahí está la labor del FROM y el importante trabajo del Ministerio de Agricultura,



Pesca y Alimentación, con la renovación del Instituto Español de Oceanografía, con los paneles de consumo, con su reciente política de relaciones internacionales, etcétera. Habría muchos ejemplos que citar, y que el sector conoce bastante bien.

MAR.—Pero el sector también conoce bien una política salarial insatisfactoria, un elevado grado de siniestralidad, unas jornadas laborales agotadoras...

C. M.—Vayamos por partes. No puede hablarse de una política salarial. Si acaso, del sistema salarial producto de la estructura de los medios de producción y de las relaciones laborales existentes en el sector. Sus carencias no pueden ser sustituidas a través de una di-



Relaciones sociales

«LA DINAMICA SOCIAL
NO PUEDE SER
DETERMINADA POR
UNA SIMPLE ACCION
ADMINISTRATIVA»

námica puramente administrativa. En primer lugar, son muy diferentes todos estos factores en subsectores como la bajura, el litoral, altura, gran altura, o Marina Mercante. Lo que sí es cierto es que el paso de la pesca pre-industrial a la industrial no ha corrido parejo con la transformación de las relaciones de producción. Del mismo modo que las pautas culturales y de comportamiento del colectivo marítimo no han evolucionado al mismo ritmo que el resto de la sociedad. Ello ha supuesto un grave trauma para las gentes del mar, y será necesario bastante tiempo hasta que pueda superarse. Pero, en lo que se refiere a la situación salarial, es imprescindible darse cuenta de que mientras no existan unos interlocutores sociales

en condiciones de sentarse ante una mesa y abordar los problemas globalmente, el Gobierno se verá muy limitado para participar determinadamente en una cuestión que es de todos. La dinámica social no puede determinarse por Decreto-Ley. Algo muy similar sucede con la seguridad, aunque, en este punto, el camino que le queda por recorrer a la Administración es largo y costoso.

MAR.—Ha citado usted al FROM, al Ministerio de Transportes, al de Agricultura. ¿Y el Instituto Social de la Marina?

C. M.—No parecía el momento ni el lugar, ni tal vez la persona idónea, para citarlo. El Instituto Social de la Marina se ha limitado a llevar a cabo la política social decidida por el

ENTREVISTA

Gobierno y dirigida por el ministro de Trabajo y Seguridad Social. Esto ha significado, en primer lugar, disponer de un aparato administrativo eficaz, que fuera capaz de prestar a los ciudadanos un servicio con la calidad y celeridad que demanda una sociedad como la nuestra. En segundo lugar, llevar a cabo una gestión transparente y democrática, con el más alto nivel de participación de los interlocutores del sector, además de mantenerle permanentemente informado en la medida de nuestras posibilidades. Y, en tercer lugar, definir claramente el conjunto de programas sociales que el sector marítimo requería. En todos esos aspectos me sería enormemente sencillo señalarle los logros y objetivos alcanzados, pero no dejan de ser hitos en un camino que nunca se recorre del todo.

MAR.—Antes, ha hecho usted un breve apunte sobre las características sociales del colectivo marítimo. ¿Podría extenderlo a la actividad misma, a las condiciones en que se desarrolla el trabajo?

C. M.—Verdaderamente, cualquiera de las cuestiones que estamos abordando requeriría una entrevista por sí sola, pero esta cuestión se puede sintetizar destacando el elevado grado de inestabilidad laboral. Fíjese en el siguiente dato y diga si no le parece ilustrativo: se producen tres movimientos de contrato de trabajo por año y trabajador. Esto significa, entre otras cosas, que las fórmulas jurídicas sobre las que se basa la contratación están también en el origen de la inestabilidad. Y ello se produce, además, sobre una población envejecida, en la que se registran 1,3 trabajadores en activo por cada pensionista. Sume usted a eso una escasa proporción de cuadros superiores, una elevada endogamia...

MAR.—En definitiva, ¿habla usted de una proletarización del sector?

C. M.—Efectivamente. Por eso hay que realizar un gran esfuerzo de comunicación. Hay que conseguir aumentar el grado de implicación y participación en la vida ciudadana de las gentes del mar. Hay que permeabilizar las fronteras de



colectivos que viven separados y desfasados. El Estado debe ser capaz de hacer una oferta cultural capaz de influir positivamente en los hábitos y pautas culturales de estos colectivos. Este es uno de los trabajos más apasionantes que se han venido realizando con las Casas del Mar. Piense que 120 de ellas están ubicadas en poblaciones costeras con menos de 50.000 habitantes, donde la protección estatal es aún precaria. Las Casas del Mar no sólo han sido el aglutinante de la acción del Estado sobre estos colectivos, sino el punto de encuentro de esos mismos colectivos antes separados. Gracias

Política de Estado:

«HAY QUE TERMINAR
CON LA SITUACION
DE MARGINALIDAD
DEL SECTOR»



ferenciación que siempre hay que tener en cuenta. Los bienes son escasos, y tienen que distribuirse sin distinciones entre el conjunto de la población. Es decir, que lo que desaparece es la discriminación derivada de la especificidad sectorial que puedan tener los beneficiarios. Lo que no desaparece es la atención específica que el Estado sigue prestando a colectivos cuya actividad profesional se desarrolla en un contexto singular, como es el marítimo.

MAR.—¿Se refiere a la Sanidad Marítima?

C. M.—Me refiero, entre otros Programas, al de Sanidad Marítima. Ya que ha citado usted el ejemplo, podría señalarle que, en esa materia, nuestro país está a la cabeza de la CEE en lo que se refiere a prevención y asistencia, y que este programa, dirigido a los profesionales del mar, está siendo un éxito.

MAR.—Siguiendo con las condiciones de trabajo del sector, ¿cuáles son las iniciativas que tiene previstas la Administración en un futuro próximo?

C. M.—Mire: el año 87 vamos a entrar de lleno en el proceso de normalización contractual. Los demás sectores de la economía nacional lo hicieron entre los años 60 y 70, cuando tomaron conciencia del verdadero significado de la discusión entre empresas y trabajadores. Los vicios estructurales del sector, y la carencia de interlocutores sociales con auténtica identidad, han impedido esa toma de conciencia en nuestro ámbito. Aquí, han comenzado a emerger las pautas de la industrialización, pero sin que aparezcan los nuevos empresarios. Hay que potenciar el fortalecimiento del asociacionismo para evitar que la atomización, y la dispersión, sigan siendo uno de los elementos más perturbadores del sistema.

MAR.—¿Y cómo piensa intervenir el Instituto Social de la Marina en ese proceso de fortalecimiento del asociacionismo?

C. M.—Hay varias fórmulas. Por ejemplo, el Instituto tiene previstos, incluso, unos cursos para empresarios, especialmente destinados a la adecuación de la pequeña y mediana em-

presas a las nuevas realidades económicas del sector.

MAR.—Una de las reclamaciones de ese área es el reconocimiento de los derechos a percibir el desempleo en el segmento inferior a 20 TRB.

C. M.—Y, efectivamente, este Ministerio reconoce el derecho de cualquier trabajador por cuenta ajena a las percepciones por desempleo, dando igual que perciba su salario «a la parte» o en otra modalidad. Lo difícil es discernir las verdaderas características de la empresa. Sin embargo, los derechos quedarán plenamente reconocidos con la próxima ordenación jurídica que será eficaz a lo largo de 1987. Esta ordenación tiene aún mayor trascendencia de lo que podría pensarse tras un análisis superficial. Supone poder racionalizar el diseño de la explotación pesquera y obtener, por tanto, mayores beneficios al programar la actividad de acuerdo con las condiciones reales.

MAR.—¿Y a cambio?

C. M.—A cambio, nada. Simplemente, exigir coherencia. Si se adoptan las pautas de industrialización exigidas a la Administración, lo único que hay que dar a cambio es una nítida respuesta industrial: una relación contractual normalizada, mediante la cual pueda saber el trabajador cuándo son sus vacaciones, cuánto son sus pagas extraordinarias, cuál es su auténtica jornada laboral. No creo que se pueda negar, bajo ningún concepto razonable, una respuesta de esa coherencia.

MAR.—De la lectura de los Presupuestos Generales de la Seguridad Social, cuyo extracto ha publicado esta misma revista, se desprende que se están realizando cuantiosas transferencias al sector por parte del Estado.

C. M.—Indudablemente, el Régimen Especial del Mar es deficitario, y hay que ser conscientes del esfuerzo que el Estado, y, por tanto, el contribuyente, tiene que realizar para cubrir ese casi 50 por 100 que diferencia la cobertura de los gastos. La pirámide de población y la escasa magnitud empresarial están en el origen de ese desfase entre gastos e ingre-

sos. Piense que de los 76.000 millones que tiene presupuestados el ISM, sólo 33.000 provendrán del cobro de cuotas. Sin ir más lejos, las bonificaciones de las cuotas sociales en la bajura ascenderán, en 1987, a 8.000 millones de pesetas.

MAR.—Pero, eso es una forma de subvencionar la actividad.

C. M.—Tal vez haya quien lo quiera considerar de ese modo.

MAR.—A lo largo de la entrevista, ha mencionado usted una serie de cambios sociales en relación con el colectivo marítimo. Parte de esos cambios, radican en los mensajes difundidos por los medios de comunicación. Mensajes que en general hablan de siniestralidad, conflictividad...

C. M.—Ciertamente, los medios de comunicación tienden a recoger, como es lógico, los hechos más noticiables, y esos suelen estar relacionados con siniestros, apresamientos y conflictos. Pero eso no deja de tener su vertiente positiva, en cuanto alerta al cuerpo social del país sobre su realidad periférica. Lo que sí es cierto es que la Administración tiene que profundizar mucho más en su tarea de explicar al país y al sector sobre la naturaleza de los conflictos, para que prime el contenido sobre la anécdota. Los problemas que estamos padeciendo radican en las gravísimas disfunciones que ha conllevado la transformación del orden pesquero internacional, por una parte, y los cambios experimentados por la actividad en nuestro ámbito. Estos trastornos provienen de la falta de asentamiento de las nuevas pautas, de la inadaptación a la nueva realidad.

MAR.—Más difícil será en el año 2000, con un futuro de grandes flotas multinacionales y de abanderamientos internacionales.

C. M.—Todo proyecto, sea político, social o económico, tiene que prever ese futuro. Tenemos que ser serios: los cambios serán muy radicales y España tendrá que prepararse para afrontarlos. Pero no podemos ser ingenuos: el mar ha dejado de ser una asignatura pendiente para este Gobierno. ■

a los acuerdos con el INSALUD, las Casas del Mar atienden en la actualidad a más de dos millones de personas. Son, por tanto, una auténtica red de solidaridad.

MAR.—Sin embargo, la tarea asistencial de las Casas del Mar tendrá que ser integrada en el Sistema Nacional de Salud.

C. M.—La Ley General de Sanidad indica que es facultad del Gobierno llevar a cabo la oportuna coordinación entre la red sanitaria del ISM y la red general, pero esta misma Ley le recuerda a la sociedad que el trabajo marítimo tiene carácter extraterritorial, y ello significa un importante elemento de di-

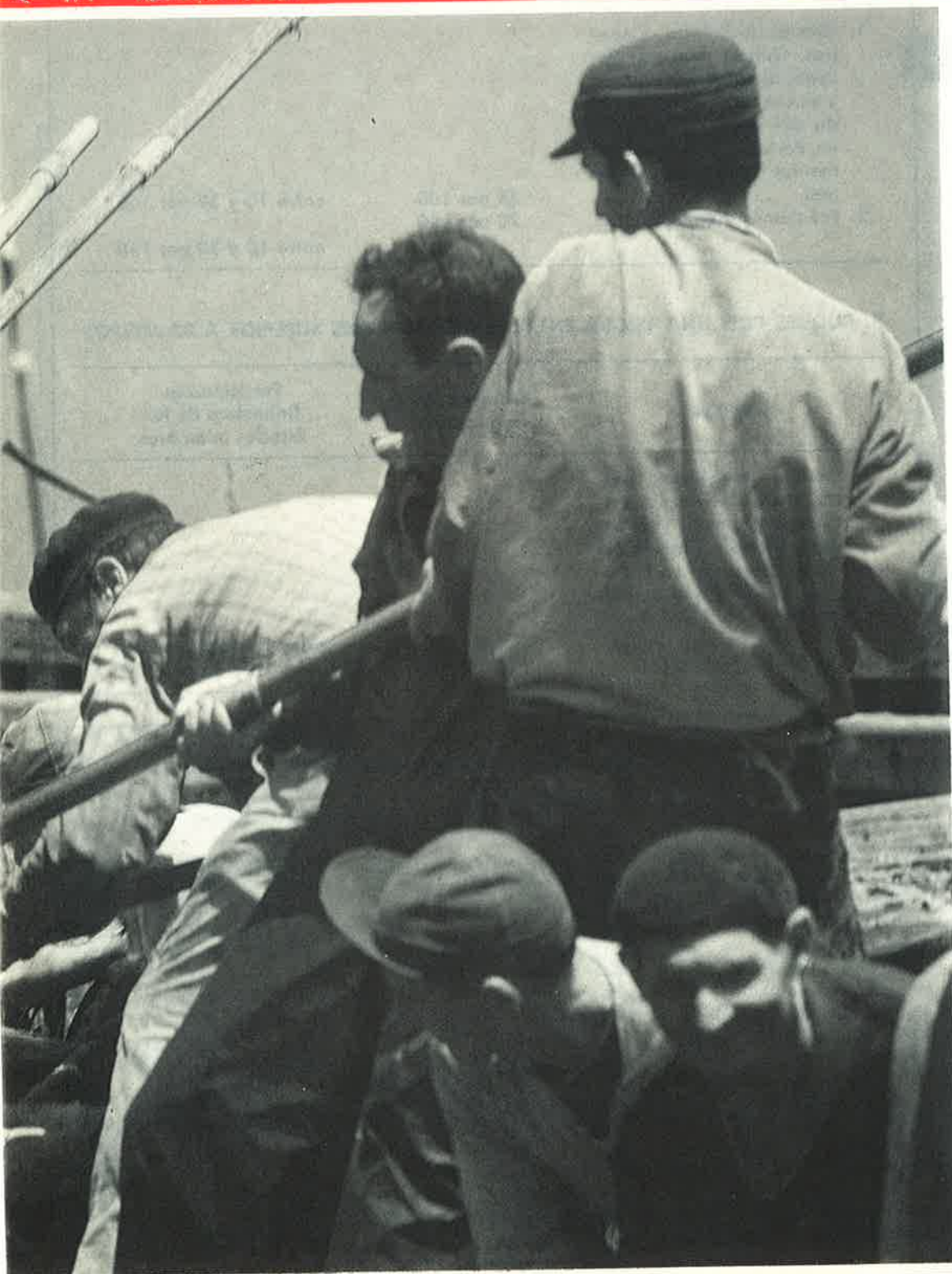
Política comunitaria de estructuras

UN PLAN PARA

El nuevo Reglamento de la CEE sobre política de estructuras se inscribe dentro del impulso modernizador global que la Comunidad trata de imprimir a las pesquerías de los países asociados, en ocasiones aún muy atrasadas y poco rentables.



UNA DECADA



El Consejo de Ministros de Pesca de la Comunidad Económica Europea aprobó, el pasado 4 de diciembre, el Reglamento por el que la CEE define su política de estructuras para los próximos diez años. Esta ordenación es aplicable a toda la península y Baleares y, en sus capítulos más importantes, también afecta a Canarias, Ceuta y Melilla. Para el cumplimiento de esta ordenación de estructuras, la Comunidad va a disponer de 800 millones de ecus, unos 112.000 millones de pesetas, en el presupuesto del próximo quinquenio. Nuestro sector aspira a lograr un mínimo de un 40 por 100 de esos recursos. En medios pesqueros españoles, las medidas dispuestas por la Comunidad han sido recibidas con optimismo, y se espera que contribuyan a mejorar la infraestructura de la pesca, y sirvan, además, para elevar el nivel de renta de los colectivos menos favorecidos.

A grandes rasgos, el nuevo Reglamento sobre política de estructuras en el marco de la Comunidad está referido a los siguientes aspectos: ayudas a los proyectos para construcción y modernización de buques; ayudas para proyectos de acuicultura y arrecifes artificiales; sociedades de capital en otros países, con asociaciones temporales; inmovilización temporal y definitiva; infraestructura de puertos, ayudas de publicidad para los

CONTRIBUCION COMUNITARIA Y PARTICIPACION FINANCIERA DE LOS ESTADOS MIEMBROS PARA LA REESTRUCTURACION; LA RENOVACION Y LA MODERNIZACION DE LA FLOTA PESQUERA

I. BUQUES CON UNA ESLORA ENTRE PERPENDICULARES INFERIOR O IGUAL A 33 METROS

Regiones	Contribución comunitaria	Participación financiera de los Estados miembros
1. Grecia, Andalucía, Canarias, Galicia, oeste de Escocia, distritos de Quimper y de Lorient, Irlanda, Irlanda del Norte, Mezzogiorno, Portugal y los Departamentos franceses de Ultramar	35 por 100	entre 10 y 30 por 100
2. Las demás regiones	20 por 100	entre 10 y 30 por 100

II. BUQUES CON UNA ESLORA ENTRE PERPENDICULARES SUPERIOR A 33 METROS

Regiones	Contribución comunitaria	Participación financiera de los Estados miembros
1. Grecia, Andalucía, Galicia, oeste de Escocia, distritos de Quimper y de Lorient, Irlanda, Irlanda del Norte, Mezzogiorno, Portugal, los Departamentos franceses de Ultramar y Canarias	25 por 100	entre 10 y 30 por 100
2. Las demás regiones	10 por 100	entre 10 y 30 por 100

CUADRO 1

Las actuaciones en esta materia están referidas a barcos superiores a los nueve metros de eslora y, por primera vez, a los que superen los 33 metros. España luchó para eliminar ese tope y se ha conseguido, aunque la asignación financiera para ese tipo de barcos no ha sido tan elevada como se pretendía. A efectos de la aplicación del Reglamento, la Comunidad dará prioridad a los proyectos donde se aporte una unidad para el desguace.

Para las actuaciones de renovación de flota en barcos entre los nueve y los 33 metros, los recursos asignados desde la Comunidad se elevan a 295 millones de ecus, unos 30.000 millones de pesetas. En la distribución de las subvenciones, la contribución comunitaria (Cuadro 1) será del 35 por 100 para las regiones de Andalucía, Canarias y Galicia del 20 por 100 para las demás regiones. La contribución del Estado deberá estar entre el 10 y el 30 por 100 en todas las regiones.

Los porcentajes de contribución comunitaria pueden elevarse hasta cinco puntos más en varios supuestos. El primero, que el interesado tenga menos de 40 años; segundo, que sea propietario del barco al menos en un 50 por 100; y, tercero, que se comprometa a permanecer embarcado durante al menos cinco años a partir de la fecha de entrada en servicio.

Mención especial merecen

las actuaciones cuando se trate de barcos superiores a los 33 metros de eslora. La Comunidad ha fijado una asignación para los cinco próximos años de 40 millones de ecus, unos 5.600 millones de pesetas, cantidad que se considera escasa para las posibles necesidades. En este caso (Cuadro 1) las ayudas desde la Comunidad se reducen al 25 por 100 cuando se trate de proyectos en Galicia, Andalucía y Canarias, y del 10 por 100 solamente en el resto de las regiones. La participación fi-

nanciera de cada Estado miembro estará entre el 10 y el 30 por 100 en ambos casos.

Para los proyectos de modernización de la flota, se tendrán en cuenta todas las operaciones que supongan una mejora de los métodos extractivos, que tiendan a conservar mejor las capturas y supongan ahorro de energía o mejora de las condiciones de trabajo. Las inversiones mínimas que se requieren para percibir una ayuda deberán ser de 25.000 ecus y, en los casos

de barcos entre los nueve y los 12 metros, de 12.000 ecus. Anteriormente, los techos estaban en 20.000 y 10.000 ecus respectivamente.

La asignación financiera para estos casos se eleva a 80 millones de ecus en los próximos cinco años, con subvención del 35 por 100 desde la Comunidad para las regiones de Andalucía, Canarias y Galicia y del 20 por 100 para el resto. La contribución de cada Estado estará entre el 10 y el 30 por 100. ■

REESTRUCTURACION Y RENOVACION DE LA FLOTA

SE TRATA, SEGUN LAS AUTORIDADES
ESPAÑOLAS, DEL MAS COMPLETO Y
ACABADO INSTRUMENTO LEGAL DE
LA CEE EN MATERIA PESQUERA

ACUICULTURA Y FRANJA COSTERA

POR medio de esta línea de trabajo, se pretende la concesión de ayudas para favorecer las inversiones materiales de construcción, equipamiento o modernización de instalaciones para la cría de pescado o molusco, para las acciones de protección y de valorización de las zonas marinas o costeras mediante la instalación, dentro de la isobara de 50 metros, de elementos fijos o móviles destinados a delimitar las zonas protegidas y permitir la protección o el desarrollo de los recursos halieúticos. Los proyectos que aspiren a estas ayudas deben tener unas inversiones con importe superior a los 50.000 ecus. Igualmente, en-

tre otras condiciones, se señala el compromiso de un seguimiento científico de al menos tres años, la prohibición, en el mismo tiempo, de toda actividad de pesca en la zona protegida y que la misma sea realizada por una Organización de Productores.

La contribución de la Comunidad para este tipo de proyectos se eleva hasta el 40 por 100 si se trata de las regiones de Galicia, Andalucía, Castilla-León, Castilla-La Mancha, Extremadura y Galicia; y del 25 por 100 en el resto de las regiones. Para la acuicultura, la participación financiera de cada Estado deberá ser entre el 10 y el 30 por 100 en las regio-

nes citadas como más desfavorecidas, mientras esa contribución se debe situar entre el 10 y el 25 por 100 para el resto.

Cuando se trate de zonas marítimas protegidas, la contribución comunitaria será del 50 por 100. Los Estados contribuirán con una aportación entre el 10 y el 35 por 100 para todas las regiones.

Para el conjunto de proyectos de acuicultura, la Comunidad ha dispuesto de unos recursos de 125 millones de ecus. Por su parte, para los arrecifes artificiales, las disponibilidades en el mismo periodo serán de 20 millones de ecus. ■

mercados, y programas específicos.

Todas estas actuaciones, menos las dos últimas, estaban ya recogidas en disposiciones anteriores. El nuevo Reglamento las engloba a todas en una sola normativa y, lo que es más importante, trata de dar una nueva organización al sector desde una perspectiva a medio plazo.

El Reglamento aprobado por el Consejo ha sido considerado en medios de la Administración española como la normativa más importante aprobada para la pesca durante los últimos meses.

Según la Dirección General de Ordenación Pesquera, el interés de esta disposición radica, en primer lugar, en que agrupa en una sola disposición toda la normativa anterior relacionada con estas cuestiones, incluyendo ya la incidencia de España y Portugal en el conjunto de la Política Azul a estos efectos. En segundo término, Rafael Jaén señala el hecho de haber logrado una financiación aceptable para el cumplimiento de los fines previstos, aunque se haya quedado todavía por debajo de las pretensiones españolas. Finalmente, de director general de Ordenación Pesquera indica que es éste un Reglamento que supera el marco de las disposiciones anuales, lo que permite programar actuaciones a medio plazo. Hasta ahora, las actuaciones de la Comunidad en los ámbitos de la política de estructuras, acuicultura, puertos, campañas

CONTRIBUCION COMUNITARIA Y PARTICIPACION FINANCIERA LOS ESTADOS MIEMBROS PARA EL DESARROLLO DE LA ACUICULTURA Y EL ACONDICIONAMIENTO DE LA FRANJA COSTERA

I. ACUICULTURA

Regiones	Contribución comunitaria	Participación financiera de los Estados miembros
1. Grecia, Andalucía, Canarias, Castilla-León, Castilla-La Mancha, Extremadura, Galicia, oeste de Escocia, distritos de Quimper y Lorient, Irlanda, Irlanda del Norte, Mezzogiorno, Portugal y departamentos franceses de Ultramar	40 por 100	entre 10 y 30 por 100
2. Las demás regiones	25 por 100	entre 10 y 25 por 100

II. ZONAS MARINAS PROTEGIDAS

CONTRIBUCION COMUNITARIA: 50 por 100.
PARTICIPACION DEL ESTADO MIEMBRO: entre 10 y 35 por 100.

CUADRO 3

BAREMO DE LA PRIMA POR INMOVILIZACION TEMPORAL

Tonelaje del buque	Importe máximo de la prima por buque (Ecu/día)	
	Buques de menos de 10 años	Buques de 10 años o más
Hasta 69 TRB	200	150
Entre 70 y 99 TRB	300	250
Entre 100 y 199 TRB	600	400
Entre 200 y 299 TRB	950	700
Entre 300 y 499 TRB	1.200	1.000
Entre 500 y 999 TRB	1.500	1.300
Entre 1.000 y 1.499 TRB	2.000	1.600
Entre 1.500 y 1.999 TRB	2.200	1.800
Entre 2.000 y 2.499 TRB	2.400	1.950
Entre 2.500 y 2.999 TRB	2.600	2.100
3.000 y más TRB	2.800	2.300

POR medio de esta fórmula, se pretende la paralización temporal o definitiva de determinados buques pesqueros. Los gastos corren a cuenta de la Comunidad y de cada uno de los Estados miembros. Para el caso de paralización temporal, se requiere que sean barcos con más de 18 metros de eslora y que detengan su actividad por un periodo mínimo de 45 a 145 días. Las ayudas se concederán en función del baremo establecido en el Cuadro 3, donde se tienen en cuenta los años del barco así como su tonelaje.

Cuando se trate de paralización definitiva, la Comunidad dispone de un sistema de ayudas en función del TRB del barco (Cuadro 4). A su vez, es posible también la concesión de ayudas cuando se trate de fomentar el cese de la actividad pesquera para hombres con edades entre los 50 y los 65 años que resultaran afectados por operaciones de paralización definitiva. En esta misma línea, se considera la posibilidad de nuevas ayudas cuando los afectados se encuentren en situación de paro total temporal.

Para el abandono temporal, el presupuesto asignado es de 32 millones de ecus en los próximos cinco años, y de 100 millones de ecus para la paralización definitiva.

INMOVILIZACION TEMPORAL Y PARALIZACION DEFINITIVA

CUADRO 4

ELEGIBILIDAD DE LOS GASTOS QUE RESULTAN DE LA CONCESION DE PRIMAS POR PARALIZACION DEFINITIVA

I. Buques con un tonelaje inferior a 150 toneladas.

El importe elegible por buque quedará limitado a:
48.000 Ecu + 1.080 Ecu/tonelada

II. Buques con un tonelaje igual o superior a 150 toneladas e inferior a 3.500 toneladas.

El importe elegible por buque quedará limitado a:
140.000 Ecu + 460 Ecu/tonelada

III. Buques con un tonelaje igual o superior a 3.500 toneladas

El importe elegible por buque quedará limitado a:
500 Ecu/tonelada

CANARIAS, CEUTA Y MELILLA

LOS proyectos deberán ser presentados ante la Comisión por cada uno de los Estados miembros, con el correspondiente dictamen favorable. La Comisión, previa consulta con el Comité Permanente de Estructuras, se reunirá dos veces al año para adoptar decisiones sobre los proyectos referidos a acuicultura, renovación y modernización de flota, aunque en 1987 esta decisión se producirá una sola vez y antes del 30 de noviembre. De este Reglamento están excluidos los proyectos que disfruten ayudas del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER). Las solicitudes que no se hayan podido aprobar en una determinada campaña por falta

de recursos, serán considerados en el ejercicio siguiente. El Reglamento prevé finalmente un complejo sistema para el seguimiento de los proyectos, con penalizaciones en caso de incumplimiento. Las ayudas de la Comunidad o de cada Estado miembro pueden concederse vía subvención a los tipos de interés, anticipos reembolsables o simple aportación de capital.

Mención especial, a la hora de analizar este Reglamento que marcará las directrices de la Comunidad en materia de estructuras pesqueras para los próximos diez años, es la situación en que ha quedado el sector en Canarias, Ceuta y Melilla.

De acuerdo con nuestro Tratado para la Adhesión a la Comunidad, estas zonas

no estaban incluidas en la política común. Sin embargo, el artículo 155 del Tratado permitía que Canarias, Ceuta y Melilla pudieran beneficiarse de lleno de la política estructural de la Comunidad. Con vistas a este fin, la Administración pesquera española ha llevado a cabo una fuerte ofensiva de gestiones, cuyos resultados positivos se han plasmado en este Reglamento.

Según el artículo 52, el Archipiélago Canario van a participar igual que el resto del Estado español de todas las ayudas previstas por esta disposición, salvo de las actuaciones previstas para mejora en la infraestructura pesquera de los puertos, en las referidas a la prospección de mercados y en las campañas experimentales. ■

experimentales y empresas asociadas, se regían por un conjunto de disposiciones que databan de hace varios años. Así, estaba en vigor el Reglamento 2908/83, que regulaba las actuaciones en materia de construcciones, modernización y acuicultura; el Reglamento 2909, referido a las campañas experimentales y a las sociedades de capital. Igualmente, existía la normativa 515/83, sobre las inmovilizaciones temporales y definitivas. Finalmente, a efectos de actuaciones en la infraestructura de puertos para el sector pesquero, ha funcionado, también ya para España el Reglamento 355/77, que afectaba a las actuaciones de lonjas, redes en frío, etcétera. Todo ello va a quedar englobado a partir del 1 de enero de 1987 en el nuevo Reglamento aprobado por el Consejo de Ministros. «Nosotros —señala Rafael Jaén— solicitábamos unas disponibilidades de 900 millones de ecus para este período. Pero, otros países, como Alemania, apoyaban solamente unos gastos de 600 millones de ecus. Al final, se ha llegado a un punto intermedio que no satisface plenamente nuestras demandas, pero que es importante en el caso español. Por ejemplo, es interesante que no se hayan recortado las partidas referidas a las paralizaciones temporales de flota para España, donde, en ocasiones, sería recomendable dar descanso a un caladero. En la misma línea, es destacable que se hayan incluido los barcos de más de 33 metros de eslora a efectos

PESCA EXPERIMENTAL Y ASOCIACIONES TEMPORALES

SE entiende por pesca experimental las operaciones realizadas en una zona determinada para evaluar la rentabilidad de una explotación regular y duradera de sus recursos. Se podrán llevar a cabo en aguas de un Estado miembro o en las de un tercer país con el que la Comunidad tenga acuerdos de pesca en negociación. Para poder acceder a estas ayudas, serán necesarias embarcaciones de más de 18 metros de eslora y que las campañas tengan una duración mínima de 60 días al año.

La nueva normativa tiene sensibles variaciones respecto a la anterior. Hasta este momento, en una campaña

experimental, la Comunidad corría con todo lo que supusieran pérdidas en la operación.

Con las nuevas disposiciones los armadores tendrán que ir más a lo seguro. La Comunidad aportará el 20 por 100 de los gastos y cada Estado miembro entre el 10 y el 20 por 100, sin tener en cuenta los posibles resultados. Los recursos asignados se elevan a 55 millones de ecus.

En lo que se refiere a asociaciones temporales, España dió la batalla en Bruselas por lograr una mayor aceptación de nuestra fórmula sobre empresas conjuntas y que, según el Tratado de Adhesión está llamada a

desaparecer en los próximos años. No se obtuvieron los resultados deseados y la Comunidad aprobó una fórmula de Asociaciones Temporales de empresas para la constitución de entidades entre armadores comunitarios y personas físicas o jurídicas de terceros países con los que la CEE tenga acuerdos en materia de pesca para explotar en común los recursos y repartir costes. En estos casos, la ayuda comunitaria, podrá alcanzar los 40 ecus por TRB, aplicados a períodos de tres meses consecutivos, siempre que estos períodos no superen los 24 meses de duración. Hay unos recursos de 20 millones de ecus. ■

CUADRO 5

CONTRIBUCION COMUNITARIA Y PARTICIPACION FINANCIERA DE LOS LOS ESTADOS MIEMBROS PARA EL EQUIPAMIENTO DE LOSS PUERTOS PESQUEROS

Regiones	Contribución comunitaria	Participación financiera de los Estados miembros
1. Mezzogiorno, Irlanda, Irlanda del Norte, Grecia, distritos de Quimper y Lorient, Portugal, departamentos franceses de Ultramar, Galicia, y provincias de Granada y Huelva	50 por 100 máximo	entre 5 por 100 y 25 por 100
2. Languedoc-Rousillon, Bouches du Rhône, Var, Asturias, Cantabria, provincia de Guipúzcoa, provincias de Gerona y Tarragona, Comunidad Valenciana, Murcia, provincias de Cádiz, Málaga, Almería y Sevilla, Islas Baleares	35 por 100 máximo	entre 5 por 100 y 30 por 100
3. Las demás regiones	25 por 100 máximo	entre 5 por 100 y 25 por 100

EQUIPAMIENTO PRIMARIO Y PROSPECCION DE MERCADOS

CON ayudas al equipamiento portuario se trata de mejorar las infraestructuras portuarias para el sector de la pesca, con el fin de mejorar los niveles de conservación y comercialización de los productos del sector. Para acceder a estas ayudas, es indispensable que los proyectos hayan sido elevados por organizaciones de productores. Las ayudas de la Comunidad pueden llegar, aunque todavía es posible que se produzcan algunos retoques, al 50 por 100 en las regiones menos favorecidas; al 35 por 100 en las semidesfavorecidas; y del 25 por 100, en el resto. La previsión de gastos para estas actuaciones se elevan solamente a 11 millones de

ecus en los próximos cinco años.

Ligada a la política de recursos, la Comunidad incluye también en el nuevo Reglamento dos nuevas actuaciones. Una está dirigida a la investigación de mercados, con el fin de acercar los productos de la pesca al consumo, conocer las apetencias de la demanda y, a partir de ahí, determinar nuevas actividades de pesca. Para este conjunto de actividades, la Comunidad pone a disposición del sector cinco millones de ecus para cinco años. La CEE correría con el 50 por 100 de los gastos y el resto correspondería a cada Estado miembro. No es una cantidad elevada, pero puede ser una ayuda para apoyar actuaciones

que en España han resultado muy importantes, como las realizadas por el FROM.

En su último apartado, el Reglamento abre un nuevo capítulo, denominado medidas específicas, que realmente parece un cajón de sastre, donde el sector puede hacer diferentes ofertas para su estudio por la Comisión. En este apartado no hay límites en el marco de las actuaciones, aunque las posibilidades vienen determinadas por una asignación de recursos de 15 millones de ecus.

Finalmente, el Reglamento señala la asignación de dos millones de ecus para el funcionamiento de los técnicos encargados de coordinar y llevar adelante este Reglamento. ■

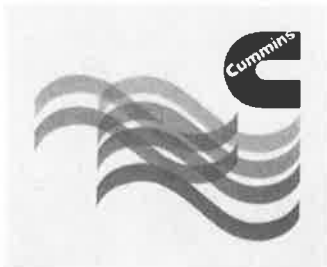
de acogerse a las ayudas para la modernización. Aunque los recursos no son muy elevados, es muy probable que en su mayor parte vayan a parar al sector español.»

Según los datos de 1986, existían para toda la Comunidad, a efectos de actuaciones estructurales y de acuicultura, un total de 70 millones de ecus. De esa cantidad, a pesar de ser el primer año de nuestro ingreso, España recibió 22,5 millones de ecus, lo que supone el 29 por 100. Especialistas españoles esperan que, en 1987, nuestro país pueda obtener el 40 por 100 de las disponibilidades económicas que tenga la Comunidad para estos fines.

En el caso de las actuaciones sobre renovación, construcción y modernización de flota, cada uno de los Estados debe presentar un plan antes del 30 de abril. En el mismo se deben exponer los proyectos y el presupuesto referido al próximo quinquenio. Sin embargo, es posible proceder a la modificación anual de los apartados que se consideren oportunos, en función de la evolución del sector.

En el resto de las actuaciones previstas por la nueva normativa no es necesario la elaboración de planes plurianuales. Basta con la redacción de proyectos y su estudio por el Comité Permanente de Estructuras.

El nuevo Reglamento prevé la inclusión de Canarias en toda la política de estructuras. ■

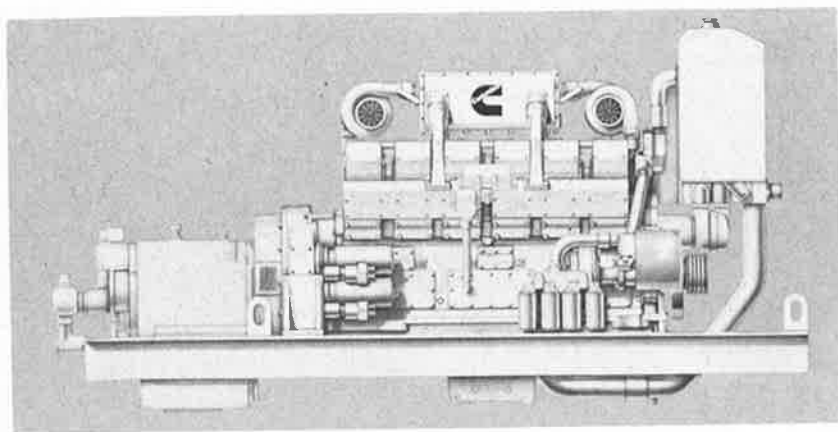


Cummins

PRIMER FABRICANTE INDEPENDIENTE MUNDIAL
DE MOTORES DIESEL



**Amplia gama de potencias para
motores propulsores y auxiliares
marinos, desde 50 a 1.600 B.H.P.**



- 36 Puntos de Servicio en España.
- 3.000 Puntos de Servicio en el Mundo.
- Disponibilidad de recambios, 94 por 100 en 24 horas.
- Ahorro de combustible demostrado.
- Avanzada tecnología, sencillez de construcción y robustez.

Cummins Ventas y Servicio, S. A.

C/ Torrelaguna, 56
28027 MADRID

Tels.: 267 20 00 (5 líneas)
Telex: 22668 motor e

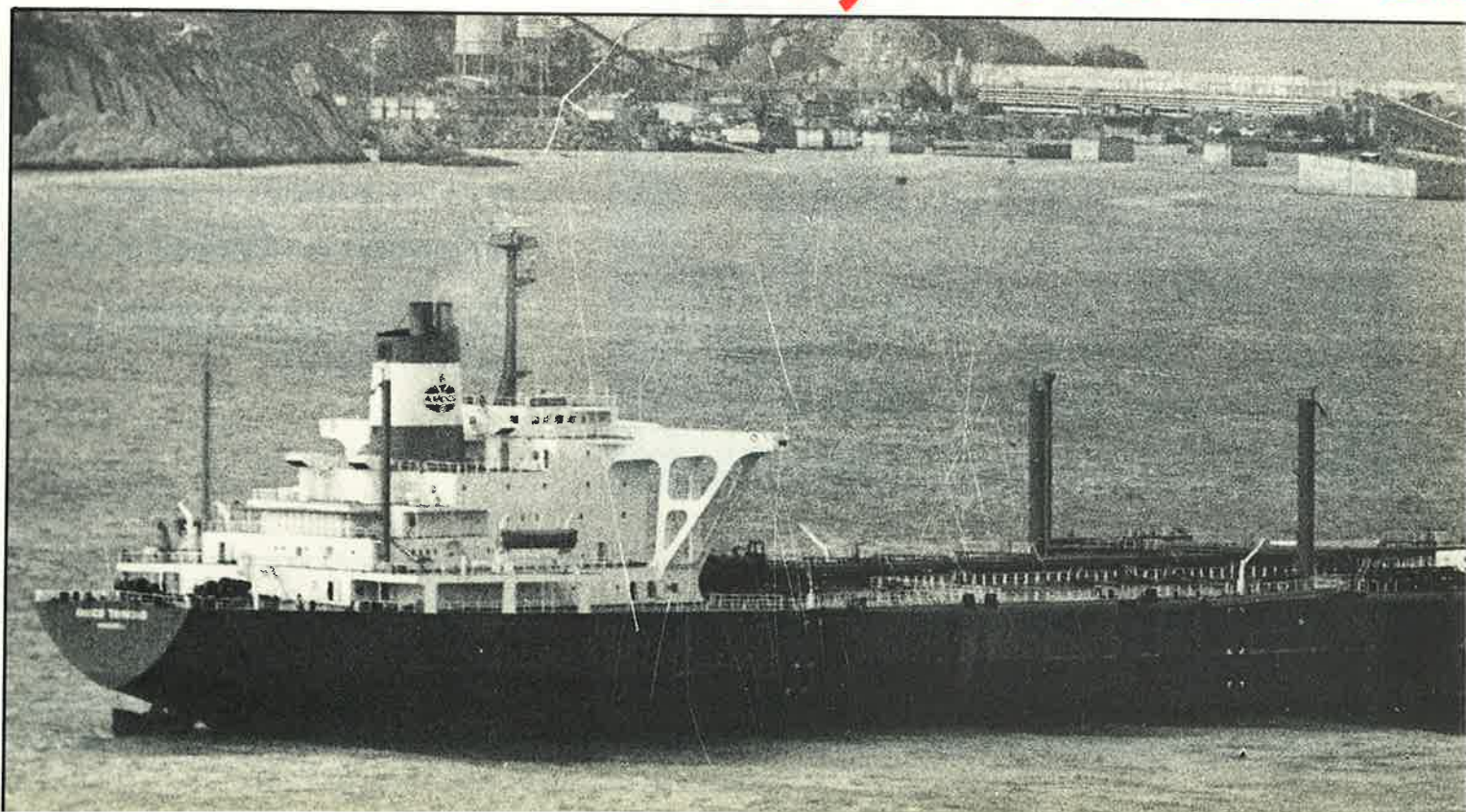
Dirección telegráfica: Cumspa.

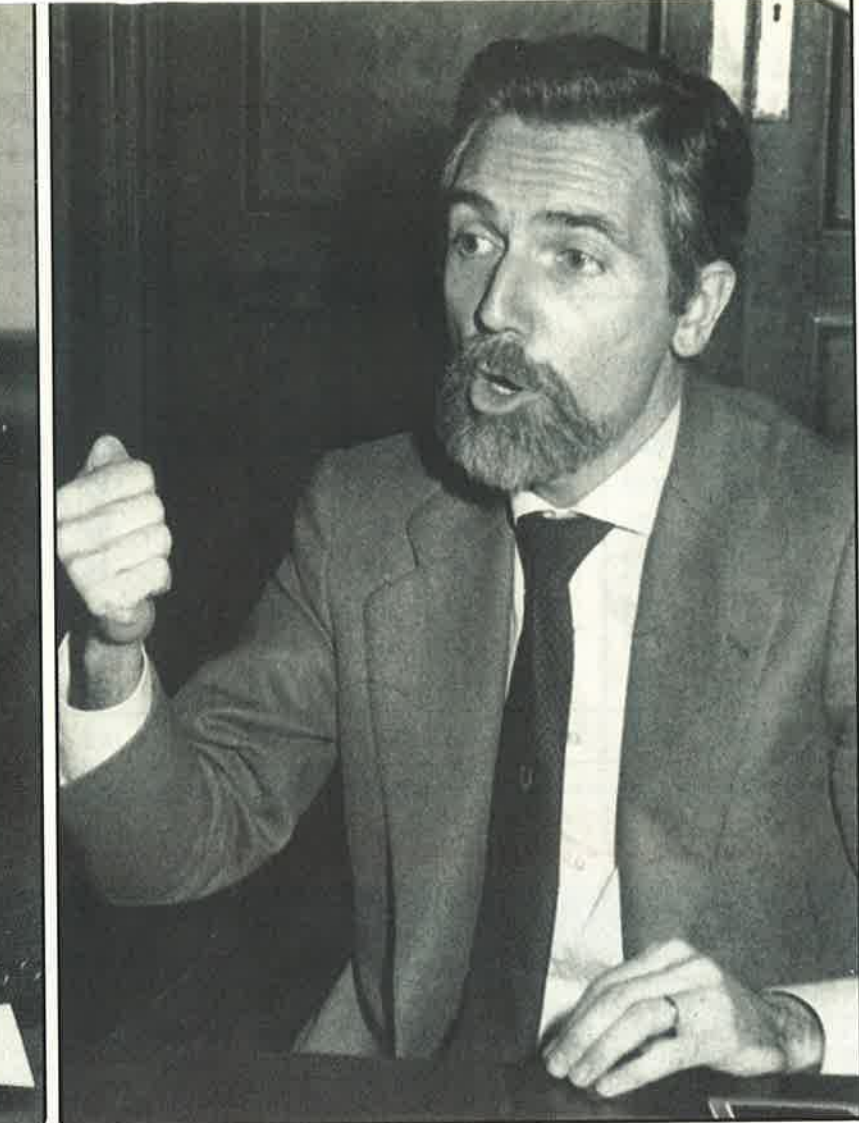
ASAMBLEA ANUAL DE ANAVE

Durante los dos primeros días del pasado mes de diciembre, la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) celebró su habitual Asamblea anual, en la que los empresarios participantes debatieron sobre los principales problemas que aquejan a la Marina Mercante española, dentro del marco de crisis internacional que sufre el sector de los transportes marítimos.



LOS NAVIEROS, POR LA CO





Juan María Gómez de Mariaca, presidente de ANAVE, y Fernando Casas, secretario general de la Asociación de Navieros Españoles.

EN los debates de ANAVE participaron empresarios españoles y extranjeros. El primer «panel» se refirió a «La competitividad de las empresas navieras europeas» y fue presentado por Ángelo Mouzourou-poulos —director de Nautconsult Shipping Co. Limited (Londres)— y por el abogado Luis de Figaredo. Otro de los «paneles» estuvo dedicado a «La competitividad de las empresas navieras españolas», y estuvo a cargo de Miguel Pardo, del Instituto Marítimo Español y de Carlos Barrera, de Marítima Petroquímica.

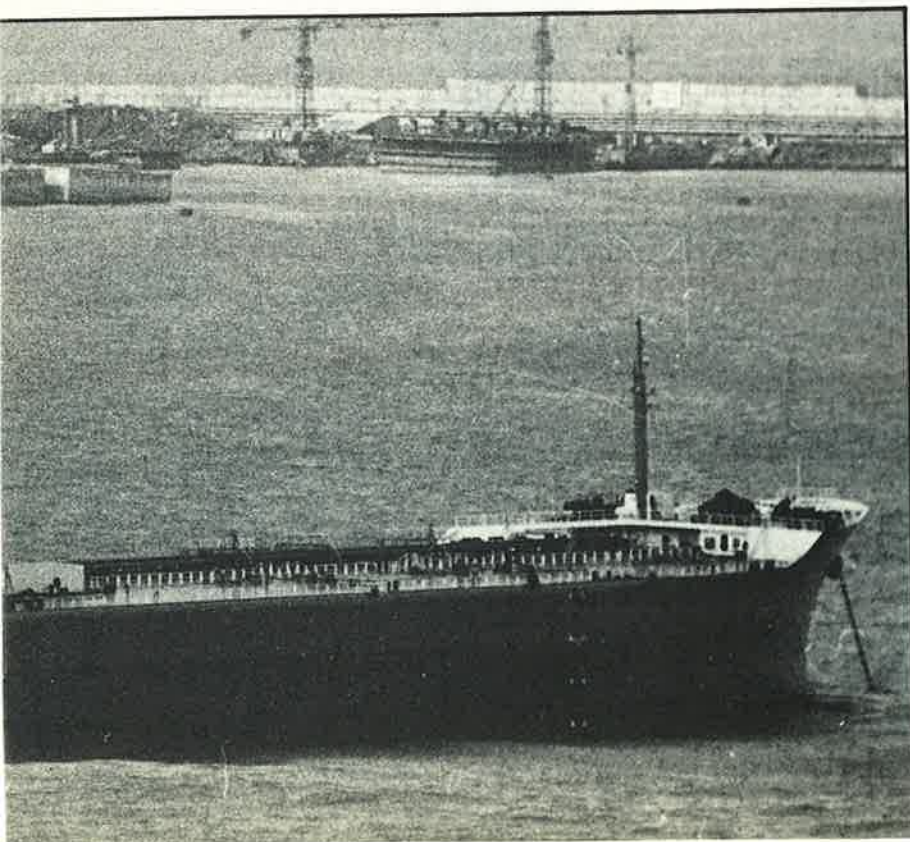
Entre los invitados especiales a la Asamblea figuraron José Antonio Madiedo, director general de Marina Mercante, el director general de Industrias Siderometalúrgicas y Navales, José Antonio Sánchez-Junco; el director general del Instituto Nacional de Industria, Antonio Rodríguez Andía; Pedro Sancho Llerandi, director de la División Naval del INI, así como los presidentes de Construnaves e Indunares, Manuel García Gil y Fernando García Tomás, respectivamente.

Según las conclusiones obtenidas por los navieros, un marco de actuación competitivo para la Marina Mercante española sólo puede conseguirse de acuerdo con uno de los modelos prácticos adoptados por los más importantes países marítimos: flexibilización del régimen legal interno, o renuncia a él en favor de los registros abiertos.

Destacan los empresarios que, dentro de la primera opción, les resulta sumamente

La crisis por la que atraviesa la Marina Mercante tiene rasgos internacionales y también peculiaridades nacionales. Las desiguales condiciones legales en que trabajan unas y otras flotas ponen en desventaja a las que están sometidas a legislaciones sociales más avanzadas.

COMPETITIVIDAD



FLOTA ESPAÑOLA DE TRANSPORTE (en miles de TRB)
(al 31 de diciembre de cada año)

	1982		1984		*1984		1985		*1985		**1986	
	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB
Petroleros	100	4.102	84	3.556	81	3.537	72	2.540	72	2.540	68	2.227
Combinados	3	191	2	128	2	128	2	128	2	128	2	128
Granaleros	68	1.100	71	1.231	70	1.159	66	1.235	66	1.225	62	1.114
Carga gral.	396	782	375	749	218	683	346	688	178	548	175	521
Portacontenedores	87	278	90	290	83	273	85	252	75	219	72	212
Ro-Ros	39	61	46	78	50	90	48	82	51	94	51	94
Frigoríficos	52	86	52	87	48	79	49	93	45	85	42	76
Gases licuados	15	64	15	64	15	64	16	67	16	69	16	67
Especiales	55	178	62	185	61	182	58	183	55	178	55	178
Pasaje	56	184	50	160	36	135	56	149	41	128	40	128
TOTAL	871	7.116	847	6.528	664	6.330	798	5.418	601	5.214	583	4.745

* Estos datos corresponden a la flota española de transporte en 1984 y 1985 después de haber realizado una depuración que ha afectado principalmente a buques de bajo tonelaje de registro bruto.

** Datos del primer semestre de 1986.

difícil modificar la serie de obstáculos legales y señalan cómo el factor tiempo juega en contra de la supervivencia de las empresas afectadas por la crisis. De ahí que muchos países hayan optado por conservar el viejo pabellón para registros especiales.

El Presidente de Anave, Juan María Gómez de Mariaca, aseguró en su informe que «en España la crisis es todavía más grave si se tienen en cuenta los mayores costes de explotación para nuestro buques, con un precio de adquisición más alto, y con diferencias sustanciales en los gastos de combustible, Seguridad Social, etcétera.»

También señaló que «la flota mercante española, a causa de la crisis internacional, ha visto cómo su tonelaje se ha reducido prácticamente a la mitad en los últimos ocho años, y parte de esa flota, la que se construyó a finales de los años 70 y principios de los 80, tiene grandes dificultades para hacer frente a sus vencimientos de pago con el Banco de Crédito Industrial». A tal efecto, Gómez de Mariaca demandó una actitud comprensiva hacia los navieros por parte del Banco de Crédito Industrial, con el que existe contraída una deuda de casi doscientos mil millones de pesetas. El ni-



vel de impagados se situaría en unos 90.000 millones, aunque el presidente de ANAVE dijo no poseer «datos concretos», sino informaciones aproximadas.

El portavoz de la asociación afirmó también que no «se debe seguir apretando» a la flota mercante, mostrándose partidario de una renegociación de la deuda. «Esto evitaría —dijo— un hundimiento de la marina mercante española, que acarrearía consecuencias mucho peores para la economía nacional».

Por su parte, el secretario general de ANAVE, Fernando Casas, se refirió a la flexibilización del marco institucional en el que se mueve nuestra flota y que, a su juicio, impide su competitividad a nivel internacional. «El desafío es adaptar los costes de la marina mercante española a los de nuestros competidores que se benefician, en muchos casos, de pabellones de conveniencia o semiconveniencia». Fernando Casas se mostró partidario de que los poderes públicos faciliten la integra-

un fondo para la reestructuración de las empresas que se comprometan a alcanzar unos mínimos de competitividad preestablecidos y establecimiento de un calendario para la liberalización de los inputs. Ello exigiría una modificación de la actual estructura de protección de los sectores industriales o de servicios implicados. También pidieron los navieros más adaptación, mediante la creación de registros especiales en el país (posiblemente en Canarias) y la supresión de los actuales

tonelaje ha seguido produciéndose durante los seis primeros meses de 1986, con un descenso de casi medio millón de TRB. El volumen de flota queda con esto situado al mismo nivel de existencia de hace doce años, en 1974 (ver cuadro adjunto). Como en años anteriores, la disminución se ha concentrado en el sector de buques petroleros, afectando también a las de graneleros. Actualmente, estos tipos de buques apenas superan los 2,2 y 1,1 millones de TRB, respectivamente.

CONTRATACION DE LA FLOTA ESPAÑOLA (en miles de TRB)

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985*
Petroleros	140	259	—	25	72	—	—	—	—	—	0,5
Combinados	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Graneleros	46	—	2	—	241	59	172	32	32	—	—
Carga gral.	92	66	104	56	57	44	45	43	14	4	—
Portacontenedores	23	24	38	27	25	32	9	3	2	—	—
Ro-Ros	8	5	16	12	20	13	5	2	2	—	—
Frigoríficos	—	1	9	—	13	9	2	9	7	—	—
Especiales	7	6	6	16	68	19	12	2	3	—	8
Pasaje	—	—	15	12	15	—	—	2	1	—	1,5
TOTAL	316	361	190	148	511	176	245	93	61	4	10

ción de la flota en el mercado abierto al que tiende la Comunidad Europea, estableciendo un calendario para un período transitorio en el que se irían acompasando la liberalización de costes y el proceso de integración.

Aunque el excedente de la flota mundial ha disminuido en los últimos años, los navieros españoles creen que sigue existiendo un exceso de oferta de buques, mientras los fletes continúan siendo muy bajos, por los que «la búsqueda de la competitividad pasa por reducir los costes y suprimir las obligaciones y restricciones que imponen los mercados nacionales».

Aunque para los navieros españoles toda solución para el futuro pasa por el pleno desarrollo del Plan de Flota, han propuesto al Gobierno que lleve adelante las siguientes actuaciones: creación de

gravámenes a la explotación de buques por la aplicación del Impuesto de Sociedades.

Finalmente, los navieros propusieron estímulos más amplios que las actuales ayudas de primas al desguace con reposición de buques, y las ayudas a tráficos y a la renovación tecnológica. Estas ayudas han de complementarse, en opinión de ANAVE, con otras como la libertad de adquisición de buques de segunda mano en los mercados internacionales y su financiación exterior.

En el análisis anual que ANAVE ha hecho de la Flota mercante española y mundial se refleja que nuestra flota de transporte sufrió, durante 1985, un descenso en su tonelaje de más de 1,1 millones de TRB, la mayor disminución registrada desde el inicio del proceso regresivo de la flota en 1978. Esta pérdida de

En lo referente a la flota mundial, los datos facilitados por ANAVE indican que, por tercer año consecutivo, se ha registrado una disminución del tonelaje mundial, prosiguiendo el proceso de ajuste a la capacidad de oferta de flota. El sector de buques-tanque ha sido el principal protagonista de este descenso, con 9 millones de TRB.

El crecimiento de la flota nacional, sufrió, en 1985, un ligero descenso respecto al año anterior, situándose en torno a los 105 millones de toneladas. Este descenso, debido a las importaciones, no ha sido compensado por el ligero aumento observado en los tráficos de exportación y de cabotaje. La actividad en tráficos extranacionales se mantuvo a un nivel similar al de 1984. ■

Concha H. CARAZO

NORUEGA

En la actualidad, dos de cada tres ejemplares de salmón atlántico que llegan a los mercados del mundo proceden de Noruega. Es el resultado de un ambicioso programa

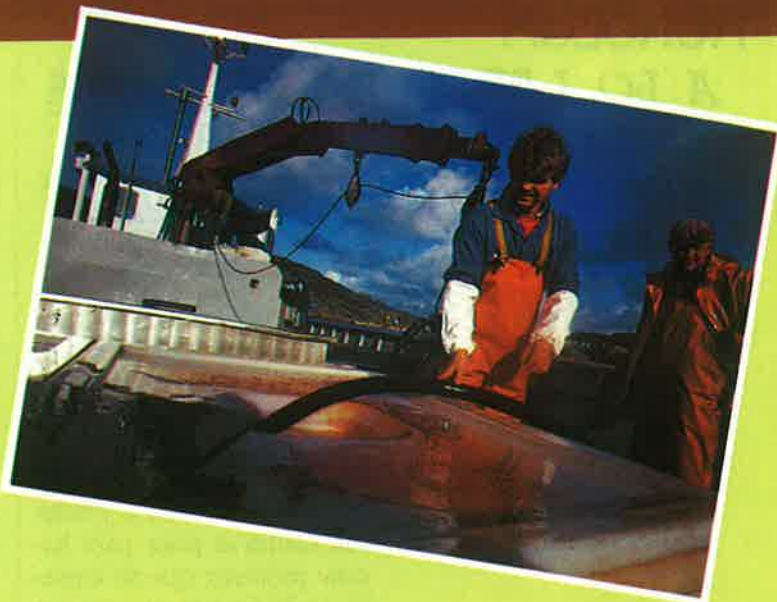
SALMONES

EN

LABORATORIO

de cría de peces en granjas marinas. En el fascinante paisaje de los fiordos puede estar gestándose una de las principales fuentes de alimentación del futuro.





DE las diversas especies de salmónidos que pueblan las aguas del planeta, el salmón atlántico —*salmo salar*, en la clasificación del naturalista Linneo— ha sido siempre la más apreciada. Entre los aficionados a la pesca deportiva, por lo espectacular de su captura; entre los amigos de la buena mesa, por la finura de su carne; entre los científicos, por los misterios que aún encierra su ciclo biológico.

Sería un animal perfecto, de no ser por ese poderoso instinto que lo conduce a reproducirse en el curso alto del mismo río donde nació, después de haber pasado en él su juventud y haber iniciado más tarde una travesía oceánica —de la que se sabe muy poco a ciencia cierta—, durante la cual alcanza su madurez sexual. Un instinto que lo ha llevado a darse de bruces con el progreso: presas que le impiden llegar al lugar de apareamiento, pesca intensiva en la desembocadura de los ríos, contaminación creciente de los mismos, cuando no letal, como acaba de demostrarse en uno de los países presuntamente más civilizados de Europa.

En la década de los 50, el salmón atlántico era ya una especie amenazada de extinción, de la que se calculaba

Los salmoneros noruegos observan escrupulosamente dos reglas de oro con el fin de asegurar la calidad del producto: extraer los salmones en el punto justo de su crecimiento máximo antes del período reproductor y proceder con sumo cuidado a la hora de recoger las redes.

EN LOS AÑOS 50
EL SALMON
ATLANTICO ERA
YA UNA
ESPECIE EN
PELIGRO DE
EXTINCION.
AHORA LA
PRODUCCION
MUNDIAL HA
VUELTO A
RECUPERARSE,
GRACIAS A LA
ACUICULTURA

NORUEGA

A LO LARGO DE LA COSTA DE FIORDOS HAY MAS DE MEDIO MILLAR DE GRANJAS MARINAS EN NORUEGA

un volumen mundial de capturas cercano a las 12.000 toneladas. Definitivamente habían quedado atrás los tiempos en que los monjes de un monasterio francés situado junto al río Allier se rebelaron contra el prior para hacerle prometer que no comerían salmón más que una vez al día y no más de tres días a la semana. O aquellos otros en que se asegura que los mineros de cierta cuenca asturiana desencadenaron su primera huelga por negarse a recibir, como parte del salario, una ración diaria de salmón.

Hoy, contra todo pronóstico, el salmón ha pasado a ser

una especie con futuro y la producción mundial se ha recuperado hasta situarse en una cifra de 43.500 toneladas. Una buena parte de la culpa la ha tenido Noruega, país que en 1985 extrajo por sí solo cerca de 30.000 Tm. y que espera alcanzar las 60.000 en el plazo de dos o tres años.

¿Cómo se ha llegado hasta aquí?

Todo empezó en la primera mitad de siglo con intentos esporádicos de cultivo de trucha marina que abrieron paso a experimentos más coherentes a partir de los años cincuenta. A principios de la década de los 60 la acuicultura ya era en Noruega una industria incipiente pero con grandes perspectivas, y en los 60 se produjo el gran salto adelante, en parte impulsado por la necesidad de encontrar salidas a la fuerte crisis que em-

pezaba a sufrir la flota pesquera de este país.

Hoy, a lo largo de la costa de los fiordos se extiende una red de más de medio millar de granjas marinas, la mayoría de ellas dedicadas a la cría del salmón, y la acuicultura ha pasado a convertirse en una parte sustancial de la industria pesquera noruega. Valga un dato: en 1985, las ventas procedentes de estas instalaciones crecieron en un 40 por 100 con respecto al año anterior y alcanzaron un valor en origen de 1.400 millones de coronas (unos 28.000 millones de pesetas), cifra equivalente a las dos terceras partes del valor de las capturas de bacalao durante ese mismo año. Si se tiene en cuenta que la acuicultura proporciona empleo directo a unas 2.500 personas, se podrá obtener, mediante un sencillo

En 1985, las ventas procedentes de estas instalaciones crecieron en un 40 por 100 con respecto al año anterior, y alcanzaron un valor en origen de unos 28.000 millones de pesetas: dos tercios del valor de las capturas de bacalao de ese año.



cálculo, una idea bastante aproximada de los niveles de productividad alcanzados.

La importancia que ha adquirido la acuicultura en Noruega puede medirse también por los fondos que destina el Estado a las investigaciones relacionadas con la misma: 1.400 millones de pesetas en 1985 y 2.000 millones en 1986. Lo que significa que se encuentra entre los cuatro sectores de la producción más favorecidos desde este punto de vista.

En el centro del negocio está el salmón atlántico, del que Noruega exportó en 1985 la nada despreciable cantidad de 26.000 toneladas, por un valor total de más de 26.000 millones de pesetas. Ello explica la confortable vida que llevan estos peces: nacen, son alimentados puntualmente varias veces al día, se repro-

ducen y mueren, sin dejar de recibir en ningún momento las más exquisitas atenciones de su cuidador.

El salmón que llega a los mercados de todo el mundo con la denominación «noruego superior» ve la luz en una granja especial de cría de alevines, de las que funcionan en la actualidad unas 200 en todo el litoral, con una producción máxima autorizada de un millón de unidades.

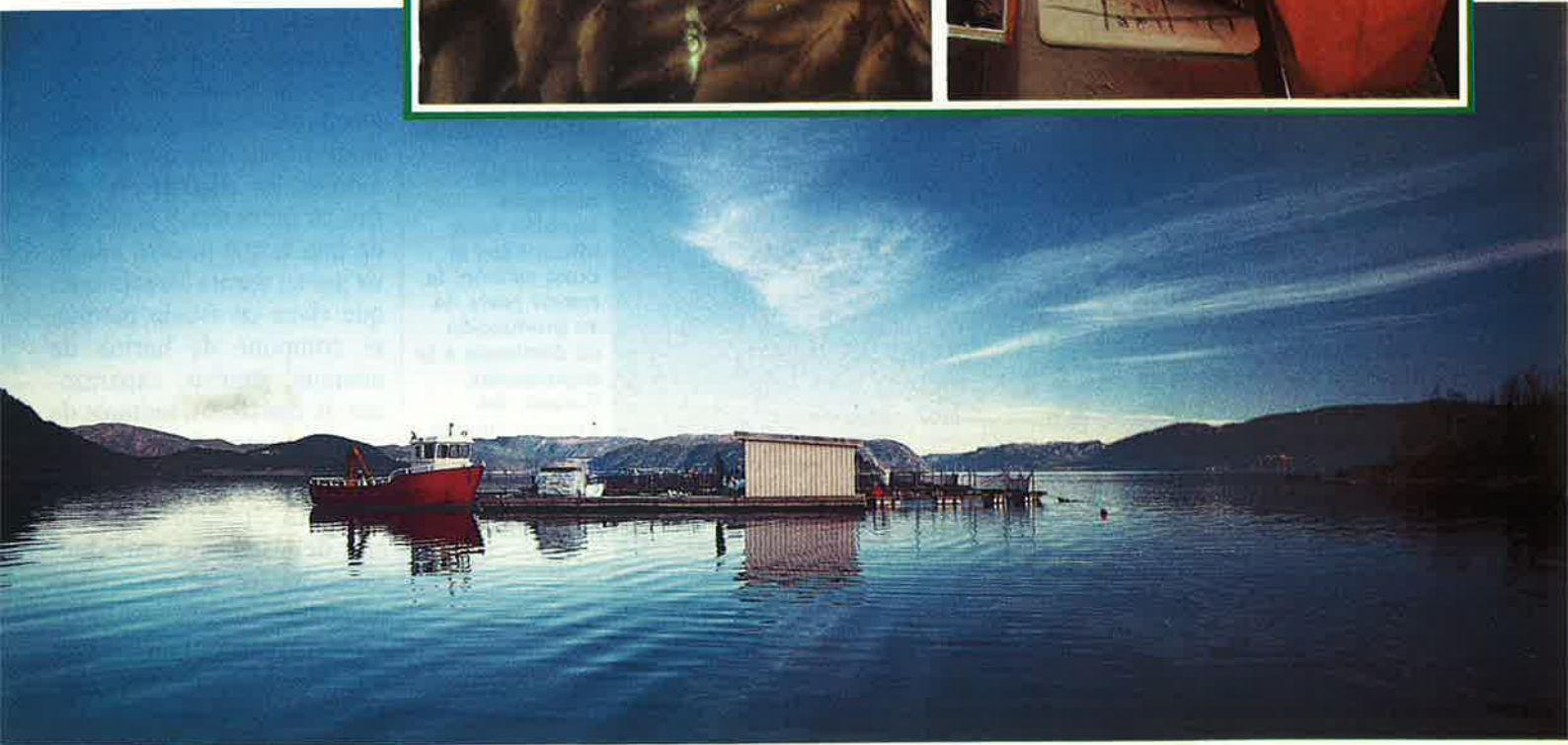
Aquí, una vez al año, en los meses de noviembre y diciembre, se extrae el material re-

productor a los salmones seleccionados para tal fin, algunos de los cuales, si son de gran tamaño, pueden llegar a proporcionar hasta 10 litros de huevos. Estos son fecundados a la temperatura de 8°, con un porcentaje de pérdida de alrededor del 30 por 100, lo que representa una clara ventaja sobre la propia naturaleza. Estamos en lo que podría llamarse la fase estratégica del proceso de cría del salmón: la más delicada, la que mayores inversiones precisa y la que ha requerido más es-

fuerzos en investigación y tecnología. También es la que las autoridades noruegas tratan de poner más a salvo de las miradas curiosas.

Una vez fecundados los huevos, operación que debe realizarse en condiciones de higiene absoluta, las larvas permanecen casi un mes alimentándose de su propio vitelo. Cuando ya tienen un centímetro y medio, los alevines son trasladados a una cadena de cubetas con agua dulce que se renueva constantemente, donde empiezan a

El manipulado eficaz, perfectamente higiénico y extremadamente rápido del salmón es una de las condiciones fundamentales que aseguran la calidad y, en consecuencia, el mantenimiento de su alta cotización en el mercado internacional.



ser alimentados por el hombre. En su carrera por imitar a la naturaleza, los técnicos noruegos han conseguido diseñar unas bolitas alimenticias que flotan durante un tiempo antes de sumergirse, con el fin de evitar que la voracidad de los pequeños peces les lleve a indigestarse. A pesar de estos cuidados, se trata del momento más crítico en la vida del salmón: el que supere las primeras semanas de esta nueva fase tendrá muchas posibilidades de convertirse en uno de esos bellos ejemplares plateados que vemos brillar en las pescaderías de lujo.

Los alevines permanecen aquí durante algo más de un año, mientras crecen y desarrollan una misteriosa capa blanquecina que les permitirá pasar del agua dulce de las cubetas a la salada de las granjas de engorde situadas en el fiordo. Es una etapa que se corresponde con la que viven en el río los jóvenes salmones salvajes antes de iniciar su correría oceánica.

Curiosamente, este tipo de instalaciones desempeñan una importante labor de repobla-

ción de los ríos y la plataforma continental. Se calcula que de cada millón de pequeños salmones, unos 80.000 no llegan a adquirir las facultades que le permitirán aclimatarse al agua salada. Estos son arrojados al fiordo para que consigan por sí solos lo que el hombre no ha sido capaz de proporcionarles. Al cabo de uno o dos años de vagar en mar abierto, estos salmones retornan al mismo

lugar donde fueron puestos en libertad para iniciar por su cuenta un nuevo ciclo procreador. Mientras la ciencia se esfuerza en alterar (reproducir) el medio natural, éste pugna por restituir su equilibrio interno.

Cuando han alcanzado 10 centímetros de talla y entre 70 y 80 gramos de peso, los alevines ya están listos para pasar al siguiente criadero, donde se desarrollarán hasta ad-

quirir los 80 centímetros de longitud y los cuatro kilos de peso que tendrán en el momento de ser sacrificados.

Por lo general, este nuevo tipo de criaderos están instalados en zonas abrigadas de los fiordos, aunque bien batidas por la corriente, a fin de asegurar una renovación permanente del agua. Se trata de empresas de reducido tamaño, casi familiares, debido a un sistema de licencias implantado por el Gobierno noruego para impedir el crecimiento incontrolado de las grandes firmas del sector, algo que no se corresponde con la política de creación de empleo en zonas con dificultades que pretende impulsar. Cada criador de salmones puede disponer de un máximo de 8.000 metros cúbicos de agua del fiordo atrapada entre sus redes.

Los peces nadan ahora en el interior de una especie de jaulas marinas que apenas sobresalen medio metro del nivel del agua. Permanecen aquí alrededor de año y medio, mientras son alimentados de manera automática, con la ayuda de un depósito flotante dotado de un temporizador que proporciona la cantidad exacta de comida en el momento exacto en que la necesitan. La comida, que en opinión de los criadores es más rica en nutrientes y equilibrada que la que pueden adquirir por su cuenta los salmones que viven en estado natural, se compone de harina de arenque, gambas, caparzones de crustáceos, hidratos de carbono y proteínas.

Algunas de estas instalaciones están especializadas en la cría de ejemplares reproductores que normalmente dan un peso de entre ocho y 10 kilos y realizan su función una sola vez. Si continuaran creciendo después de serles extraído el semen y los huevos,

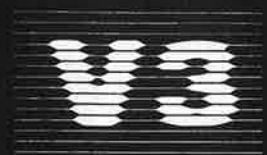
NORUEGA EXPORTO **EN 1985 LA NADA** **DESDEÑABLE CIFRA** **DE 26.000 TM**



Aunque los noruegos también sean aficionados al buen salmón, la mayor parte de su producción es destinada a la exportación. Europa, los Estados Unidos de América y Japón son los principales destinatarios.



A LOS HOMBRES DE MAR



TORRE DE MADRID
PLAZA DE ESPAÑA, 18-20, 1.º
28008 MADRID
TELS. 242 27 04/05
TELEX: 41428 ITEL-E
45663 CEOR-E

Queridos compañeros
Nos dirigimos a vosotros para presentar la
empresa de video "V-3" S.A.
Por que queremos por experiencia la vida
a bordo y queremos ayudaros a que ésta
sea más llevadera.

Hemos seleccionado para vosotros más de
2.000 títulos y en más de 50 buques,
ya están nuestras películas y videos,
que enviamos a cualquier puerto del
mundo.

Después de analizar varias marcas,
hemos llegado a la conclusión que los
videos MITSUBISHI son los más apro-
piados para las condiciones del mar, por
su dureza y calidad de imagen y
sonido.

A lo que habeis confiado en nosotros
os damos las gracias y lo que trata-
ría os os conocéis contactar con nos-
tros que os procuraremos singladuras
más provechosas y divertidas.
Hasta la vista, buena suerte.

F.F. Garcia
Capitán de la Marina M.



MITSUBISHI

Paradójicamente, el cultivo artificial de salmones está representando un factor importante de repoblación de los ríos y de la plataforma continental de Noruega. Plataforma de exquisita belleza, en cuya conservación ecológica ponen gran interés las autoridades del país nórdico.



podrían alcanzar de 20 a 30 kilos y sería mucho más difícil manipularlos.

Los salmoneros noruegos observan escrupulosamente dos reglas de oro con el fin de obtener el nivel más alto de calidad en su producto. Una es que los animales deben encontrarse en su plenitud al ser sacrificados, pero sin haber llegado al momento de la reproducción, sin haber efectuado el desove. En este caso se debilitarían y su carne perdería el sabor y la textura en que se ha cimenta-

do su fama de manjar exquisito. Es algo que les ocurre también a los salmones salvajes: tras entregarse a una intensa actividad reproductora en la cabecera de los ríos pierden hasta un 40 por 100 de su peso, en su piel aparecen manchas de color pardo, se debilitan y más del 90 por 100 mueren atacados por parásitos y otras enfermedades.

La segunda ley sagrada es que hay que proceder con sumo cuidado en el momento de extraer el salmón del agua del fiordo. Al recoger las

redes, el animal ve reducirse su espacio vital y puede sufrir estrés, lo que repercutirá negativamente en la calidad de su carne. La maniobra exige manos expertas, que procedan muy lentamente, casi acariciando al salmón. No en vano esta es una de las operaciones más atentamente vigiladas por los inspectores del Gobierno encargados del control de calidad.

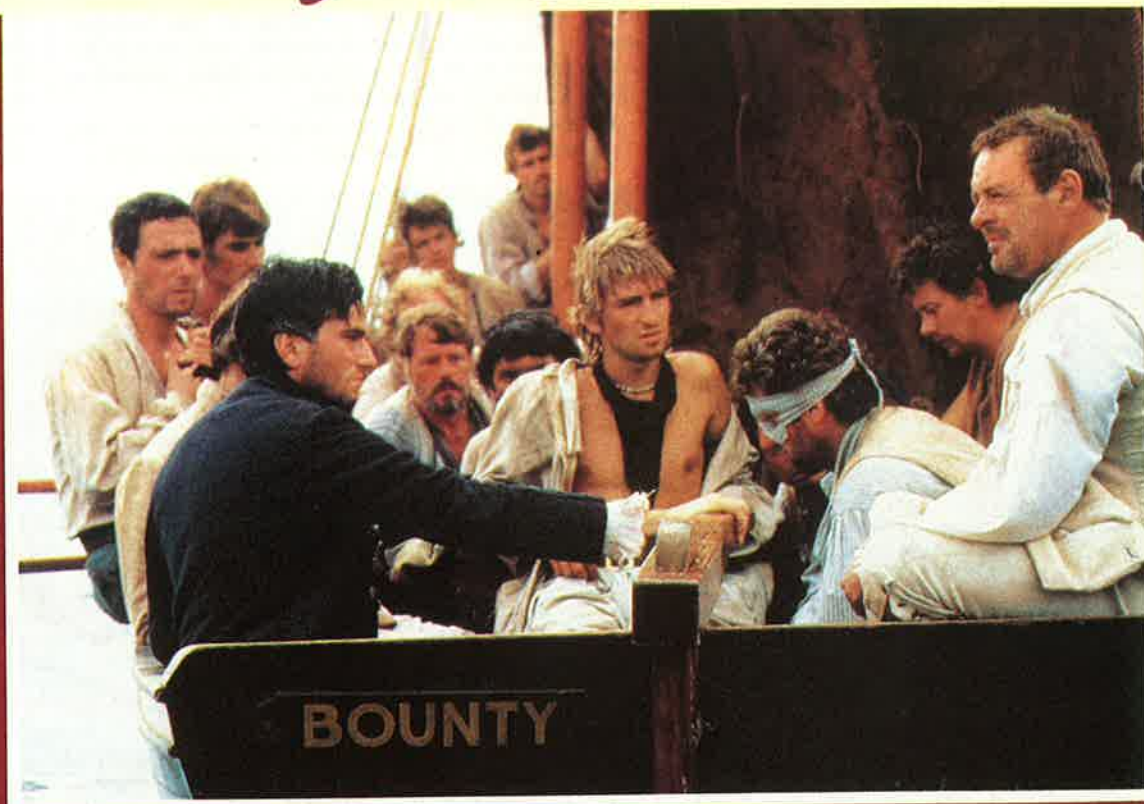
La vida del salmón termina en el momento en que es sacado del agua con la ayuda de una grúa flotante de la que cuelga una gran nasa. En ese momento los salmones exhiben esa vitalidad que les permite, cuando viven libres, salvar de un poderoso salto los obstáculos que encuentran al remontar los ríos. Algunos consiguen volver al agua. Los demás son trasladados inmediatamente hacia un tren de limpieza instalado en el mismo criadero, donde son despojados de las vísceras y minuciosamente lavados.

Aún no ha pasado media hora desde que salieron del agua y ya se encuentran acomodados sobre un lecho de hielo en las cajas de material aislante en que llegarán a manos de los importadores americanos o europeos. Los exportadores noruegos de salmón saben que una parte importante de su éxito comercial reside en una ágil y eficaz red de distribución. Si el destino es un país europeo (Francia, Alemania Federal, Gran Bretaña y España son los principales importadores continentales), el pescado viajará a bordo de camiones especialmente acondicionados. Y en avión si se dirigen hacia los Estados Unidos o Japón, los mayores clientes de ultramar. En ninguno de los casos el salmón tardará más de cuatro días en llegar al punto de venta al público. ■

Texto:
Ramón MARTINEZ
Fotos:
Pablo NEUSTADT

DOSSIER

EL CINE Y EL MAR



MEL GIBSON • ANTHONY HOPKINS

MOTIN A BORDO

*Después de 200 años,
por fin la verdad*

DINO DeLAURENTIS PRESENTA

MEL GIBSON - ANTHONY HOPKINS

"THE BOUNTY" CON EDWARD FOX Y LAURENCE OLIVIER COMO ALMIRANTE HOOD
PRODUCIDA POR BERNARD WILLIAMS DIRIGIDA POR ROGER DONALDSON



UNA PELICULA UNIVERSAL
DISTRIBUIDA POR CINEMA INTERNATIONAL CORPORATION

El mar ha sido en muchas ocasiones contexto y pretexto en el séptimo arte, pero son muy pocas las veces en las que la realidad marítima es objeto del discurso cinematográfico. La relación entre el cine y el mar es abordada en la primera parte de este Dossier de MAR por Alberto Fernández Torres, con la colaboración de José Manuel Masip Sagarra y M. Román G.

EL CINE Y EL MAR

Los cuatrocientos golpes», de François Truffaut, es uno de los films más importantes de la historia del cine moderno. Rodado en 1959, fue una de las primeras manifestaciones de un movimiento renovador —la *nouvelle vague* (nueva ola)— que dio lugar a una nueva forma de narración cinematográfica cuyas huellas son aún rastreables en mayor o menor medida en todo el «cine de autor» producido en Europa y los EE. UU. desde entonces. Cuenta la infancia de un jovencito parisino de clase media baja, Antoine Doinel (Jean-Pierre L aud), que, atormentado por los problemas conyugales que minan la coexistencia pacífica en el seno de su familia, y atosigado por la manifiesta hostilidad de sus profesores, decide huir de

casa. La última escena nos muestra a Antoine cruzando una playa. Al llegar a la orilla, se queda observando fijamente el mar. Después, vuelve una mirada atónita hacia la cámara...

Si se nos permite un símil un tanto fácil, la mirada de Antoine Doinel resume en buena medida el punto de vista de la mayor parte de los cineastas hacia el mundo del mar. Para la narración cinematográfica, el mar ha sido siempre un recurso expresivo constante: el lugar de la libertad («Los cuatrocientos golpes»), el lugar de la aventura («El teniente burlón»), el lugar de la lucha del hombre contra sus fantasmas («Moby Dick») o contra la soledad («Robinson Crusoe»), el origen de la amenaza exterior («Tiburón» o «Tentáculos»), el

escenario de la guerra («La batalla de Midway») o de la revolución («Acorazado Potemkin»), el espacio de la lucha por la supervivencia («Náufragos»), etcétera. Pero la propia realidad del colectivo marino rara vez ha jugado un papel protagonista en la historia del cinematógrafo.

En efecto, las apariciones del mar en el cine son innumerables. Sin embargo, casi todas ellas parten de un punto de vista ajeno al propio mundo del mar, una mirada exterior que descubre en el mar antes su capacidad simbólica o su belleza, que el hecho de ser el lugar de vida y trabajo de una numerosa comunidad, con sus conflictos vitales, sociales, culturales, laborales...

No debe haber por ello motivo para el escándalo. Al fin y

al cabo, cada cineasta es muy libre de emplear los referentes y recursos expresivos que le venga en gana. Ni siquiera es honestamente posible sostener que la colectividad del mar haya sido peor o menos frecuentemente tratada por el cine que otras colectividades sociales o laborales. No obstante, resulta tentador ver en esa mirada ajena al mundo marítimo la huella o el síntoma de un significativo olvido.

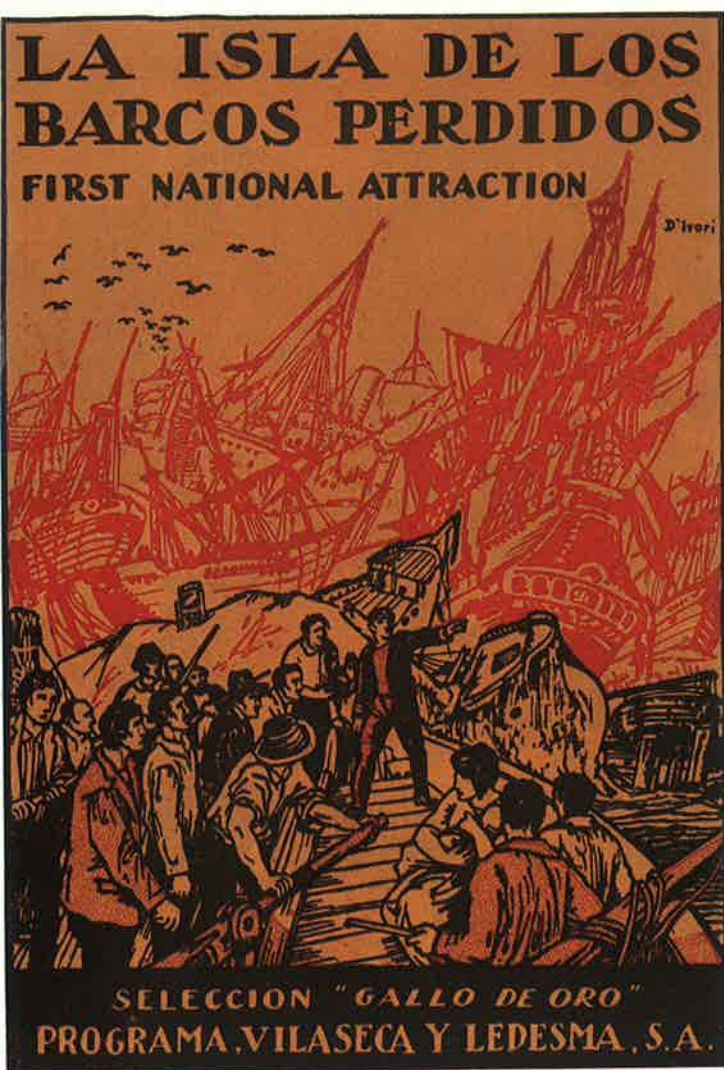
Sobre todo, si se tiene en cuenta que, al principio, el mundo del mar recibió un **tratamiento directo y sincero por parte del cine documental y semidocumental**. En fecha tan temprana como 1910, Alfred Collins exponía en «Crueldades en alta mar» los desmanes que cometían los patronos de la pesca con sus trabajadores.



"Moby Dick" 

© 1956 MGM

Para la narración cinematográfica, el mar ha sido siempre recurso expresivo constante: lugar de lucha del hombre contra sus fantasmas, lugar de aventura, lugar de libertad.



Después, en los 30, fueron realizados varios filmes sobre la vida de los pescadores que han quedado como ejemplo de documental cinematográfico: «Tiramos las redes» y «A través de dunas vírgenes», del holandés Hermann van de Horst; «La pesca del arenque», del belga Henri Storck; «El harponero», del sueco Andres Henrikson; «Redes», del norteamericano Paul Strand, realizada en México; o «La canción del pescador», un filme chino de Tsai Tsu-sen que ganó el premio de Festival de Moscú en 1935 y que es un buen ejemplo de la mayor preocupación que han mostrado tradicionalmente las cinematografías de los países del Tercer Mundo por los trabajadores de la pesca, preocu-

pación cuyos frutos, lamentablemente, rara vez han sido exhibidos suficientemente en Europa.

En definitiva, resulta curioso que la escasa atención dedicada al mundo marítimo por el *cine de ficción* en los primeros años de la historia de la cinematografía —descuido al que lógicamente no eran ajenas las propias dificultades técnicas y económicas que existían en aquel entonces para rodar en el mar— se viera acompañada por una cuidadosa preocupación hacia el colectivo de la pesca por parte del *cine docu-*

mental. Para éste, el mar se convertía así en una de las mejores ejemplificaciones de *lo real, de la vida*, hasta el punto de ser frecuente que los directores optaran por un tratamiento semidocumental, es decir, por hacer que los propios pescadores de las comunidades en las que se realizaban los films «actuaran», «representaran» ante la cámara las escenas de su propia existencia laboral y familiar.

Este tratamiento alcanzó su culmen con dos de las películas que se consideran puntales en la historia de la cinemato-

grafía mundial: «Nanouk, el esquimal» y «Hombre de Aran», ambas de Robert Flaherty. Este director estadounidense convenció a los miembros de una familia esquimal y de una familia asentada en la desértica isla irlandesa de Aran, respectivamente, para que se convirtieran en protagonistas de los films, «escenificando» frente al objetivo sus actividades diarias. Si de «Nanouk, el esquimal» podemos retener cómo la pesca queda integrada armónicamente en las costumbres sociales y familiares del colectivo esquimal, de modo que parece una prolongación «natural» de otros gestos y acciones —la construcción de la casa, la vida en familia, la preparación de la comida— de «Hombre de

**EL DESARROLLO DE
LOS RECURSOS TECNICOS
NO HA SUPUESTO UN ACERCAMIENTO A LA REALIDAD
MARITIMA**

EL CINE Y EL MAR



Arán» cabe destacar —por lo que a la pesca se refiere— casi lo contrario. Los habitantes de la isla de Aran viven —es un decir— de la agricultura y de la pesca. Pero la agricultura ha de realizarse sobre un suelo pedregoso, en el que apenas puede encontrarse tierra, improductivo, casi estéril. Y la pesca se efectúa con medios no ya artesanales, sino primitivos, en una isla cuyas condiciones orográficas son particularmente singulares (sin playas, sometida a fuertes vientos y oleajes en la propia orilla), hasta el punto de que los pescadores se ven obligados a lanzar las redes al agua desde lo alto de un acantilado... La pesca se convierte en «Hombre de Aran» en un símbolo de resistencia: las labores son tan complejas y duras, que exigen el concurso organizado

de la totalidad de la familia, para ser así una actividad que, siendo irracional desde el punto de vista de la lógica económica actual, es el último lazo que mantiene unida a las familias de Aran, y a éstas con la tierra en la que habitan.

Resulta curioso comprobar que algunos críticos reprochan a Flaherty haber sido menos fiel a la realidad antropológica en «Hombre de Aran» que en «Nanouk, el esquimal». En algún sentido, efectivamente, la primera es la inversión de la segunda. En «Nanouk, el esquimal» los protagonistas son claramente los miembros de la colectividad. En «Hombre de Aran», por el contrario, Flaherty se deja llevar más por la violenta belleza del paisaje marino y, en muchas escenas, los seres humanos no aparecen o

se convierten casi en un subordinado de la naturaleza, auténtica protagonista del film.

Esta hipnosis que el mágico atractivo estético del mar ejerce sobre la mirada del ser humano, «aunque» —o precisamente «porque»— el ser humano en cuestión sea un cineasta, lastró poderosamente una incursión que en el tema pesquero efectuó uno de los más grandes directores de la historia del cine: Josef von Sternberg. Hizo, por encargo de Charles Chaplin, un film titulado «The Seagull» (La gaviota) en el que tenía que narrar la vida de una pequeña comunidad de pescadores. Sin embargo, el realizador germano-norteamericano quedó tan subyugado por la belleza del mar, que la película terminó siendo más una recreación estética y fotográfica que

una narración de ficción. Curiosamente, se debe también a la cámara de Von Sternberg una de las primeras utilidades del ambiente pesquero como escenario de pasiones morales y amorosas particularmente encendidas: «Salvation Hunters». Sin embargo, hay que esperar hasta «Pasto de tiburones», de Howard Hawks, para encontrar un filme de ficción que, aun en tono melodramático, mantenga una cierta fidelidad a lo que acontece en el mundo de la pesca.

En «Pasto de tiburones» se encuentran implícitas buena parte de las constantes sociales que caracterizan a las comunidades pesqueras. A través de un personaje francamente entrañable, el capitán Mascarenhas (Edward G. Robinson), van desfilando por la película

Arriba, a la izquierda, cartel anunciador de «Rebelión a Bordo», de Frank Lloyd. A la derecha, programa original del estreno de «Capitanes Intrépidos».

Rara vez aparecen en la pantalla los rasgos distintivos de la realidad marítima. Lo habitual es que el mar sirva como escenario para un discurso ajeno a la vida e inquietudes de las gentes del mar.

las relaciones de amistad y compañerismo entre los miembros de una tripulación entendidas como algo inviolable e inquebrantable; la solidaridad de la comunidad pesquera hacia sus miembros más desfavorecidos (el amor de Mascarenhas por la huerfanita —la «chica» en el filme— es posterior a su sentimiento de protección hacia un ser humano que pasa hambre y se encuentra acosado); las dificultades de los pescadores que carecen de familia para rodearse de un entorno afectivo esta-

pesca que con otra película anterior —«Una mujer en cada puerto»—, que le dio bastante fama pero en la que el realizador estadounidense había extremado notablemente el tono melodramático y sórdido de la historia de amores conflictivos que narraba. En el lado opuesto, es decir, en el lado de una ternura rayana a veces en la cursilería, «Capitanes valientes» —una película de Victor Fleming, basada en la novela homónima de Rudyard Kipling— le permitía a Spencer

con un marcado tono afectivo, épico y sentimental.

Dos filmes italianos, realizados con apenas dos años de diferencia en las postrimerías de la década de los 40, ofrecen probablemente los mejores relatos de ficción sobre la vida de los pescadores que haya proporcionado hasta el momento la cinematografía europea: «La terra trema», de Luchino Visconti, y «Stromboli», de Roberto Rossellini.

«La terra trema» iba a ser una trilogía dedicada a Sicilia

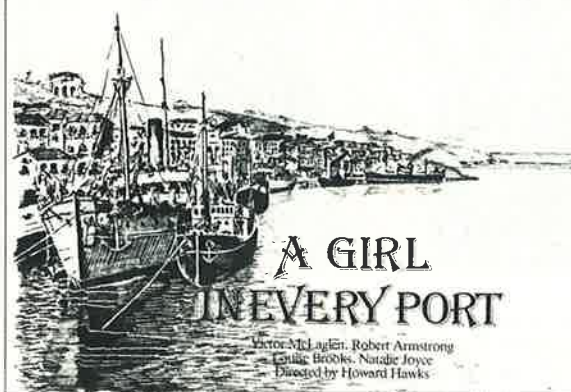
virtieran en actores, en protagonistas de un relato de ficción que, pese a serlo —o por serlo—, era un relato de sus propias vidas.

El filme de Visconti narra, con actores y actrices «naturales», la traumática irrupción de los tratantes de pescado, de los sistemas capitalistas y de las nuevas formas de trabajo y de producción pesquera en una comunidad que hasta entonces había subsistido merced a una actividad realizada con criterios familiares y artesanales. Sólo



Dirigida por: Howard Hawks
Interpretada por: Victor McLaglen,
Robert Armstrong,
Louise Brooks, Natalie Joyce
Duración: 80 minutos
Película muda

UNA NOVIA EN CADA PUERTO



1928



ble (Mascarenhas se refugia en las bromas con los compañeros, en la amistad... y en una interminable sucesión de mentiras, es decir, en su conversión en «clown», para ser admitido y querido); la fatalidad ante la muerte (en el fallecimiento de Mascarenhas hay menos heroísmo o patetismo que la asunción épica de un destino ya conocido...). Con «Pasto de tiburones», Howard Hawks logró un filme bastante más medido y más fiel al mundo de la

Tracy componer un personaje un tanto lacrimoso en un filme que cuenta la iniciación a la vida («es decir», a la pesca) de un grumete adolescente. En ella, en cualquier caso, se encuentran también presentes constantes como la solidaridad, la abnegación, la dureza del trabajo marino y la muerte como destino fatal, expuestas

que se quedó en un solo filme. Visconti utilizó en esta película a habitantes del pueblecito pesquero de Acitrezza como protagonistas. Pero no se trataba de que —como en «Nanouk, el esquimal» o «Redes»— estos hombres y mujeres representaran ante la cámara escenas de su vida laboral o familiar, sino de que actuaran, de que se con-

una familia del pueblo se rebelara contra la introducción de los sistemas modernos de explotación. Una resistencia inútil: al final, su barca quedará destruida por una tormenta, perderá su casa a manos de los acreedores, sus miembros se disgregarán y el cabeza de familia se verá obligado a enrolarse como asalariado de los tratantes de pesca. Visconti terminaba el filme, no obstante, con una imagen esperanzadora: en la cara del pescador que

**EL CINE OBSERVA
LA REALIDAD MARITIMA
CON UNA MIRADA AJENA
A SUS GENTES**

EL CINE Y EL MAR



MARLON BRANDO
TREVOR HOWARD - RICHARD HARRIS
en
REBELIÓN A BORDO
(MUTINY ON THE BOUNTY)
Dirigida por LEWIS MILESTONE
Una producción METRO GOLDWYN MAYER
technicolor



rema en barca ajena se dibuja la luz de una toma de conciencia obrera.

«La terra trema» es uno de los mejores ejemplos de cine «neorrealista» y se encuentra más cercano a la técnica semidocumental que la mayor parte del resto de los filmes del movimiento neorrealista italiano. En la película, la ficción se pone al servicio —por decirlo de una manera superficial— de la sociología: si hay una indiscutible belleza en la filmación de las labores que las mujeres efectúan en la casa, no es sólo por concesión estética, sino para subrayar el papel activo, de cimiento esencial de la economía familiar, que la mujer juega en la comunidad pesquera. Por otro lado, «La terra trema» no es el primer filme de la historia del cine que refleja la irrupción de nuevas formas de

trabajo en una comunidad pesquera: Gerard Rutten en un filme semidocumental de 1933 —«Aguas muertas»— exponía los problemas de una colectividad de pescadores holandeses del Zuyderzee, obligada a convertirse en agrícola tras la desecación de las aguas.

Si «La terra trema» (y «Aguas muertas») es un relato cinematográfico que se cons-

**RESULTA
TENTADOR
VER EN ESA
MIRADA
AJENA
AL MUNDO
MARITIMO LA
HUELLA DE UN
OLVIDO**

truye desde dentro de la colectividad de pescadores, adoptando el punto de vista de los miembros de la misma, «Stromboli» sigue el camino opuesto: adopta el punto de vista —a la hora de construir la narración— del «extranjero», del que viene de fuera. En la película, una exiliada lituana, Karin (Ingrid Bergman), se casa con un pescador de Stromboli para poder abandonar un campo de refugiados. La llegada de Karin a la isla, en compañía de su esposo, no puede ser más reveladora: la primera persona con la que el matrimonio entabla conversación es el cura, que les da la bienvenida, subrayando así que el papel de la religión en la comunidad pesquera cumple una función más de organización y cohesión de la vida social de la colectividad, que la de promo-



En la foto inmediatamente inferior, un fotograma de «Los Balizadores del Desierto», de Nacer Ahemir, realizada en Túnez en 1984.



ver una serie de ritos y celebraciones.

A continuación, Karin se da cuenta de cómo es la casa, la tierra y el pueblo en el que ha de vivir y pronuncia una frase terminante que es casi un pecado: «Soy diferente, muy diferente.» Después, intenta entablar conversación con un niño que llora y con unas mujeres jóvenes, sin lograr que le dirijan la palabra. La comunidad comienza a hacerle el vacío y tía Rosario le aclara la razón: «Te comportas mal porque no te comportas como nosotros.» Karin creía ser el sujeto activo de un rechazo y se da cuenta de que, muy al contrario, es el objeto pasivo del mismo: no es ella quien rechaza a la comunidad, sino la comunidad quien la rechaza a ella.

La desconfianza hacia el extranjero, la convicción de que las costumbres que éste trae e intenta imponer terminarán por minar y herir su núcleo social, la cerrazón en definitiva al cambio cultural se encuentran fuertemente presentes y transparentemente narradas en «Stromboli», hasta el punto de que los elementos de la colectividad que son más conscientes de la existencia de ese rechazo al cambio (el cura, por ejemplo) terminan por razonarlo. En definitiva, por asumirlo.

Karin no entiende por qué una comunidad entera sigue aferrada a una pesca improductiva, a una tierra reseca y a un pueblo constantemente amenazado por la furia del vecino volcán. Intentará huir a pie, atravesando la cima del volcán. Pero no tendrá la resistencia física suficiente. Al final, en medio de la soledad de la montaña, elevará al cielo un grito que, en el fondo, no es más que la versión histérica y desesperada de la misma actitud fatalista que los pescadores de Stromboli asumen con entereza, resignación y tozudez: «¡Dios mío, ayúdame!» ■

Alberto
FERNANDEZ TORRES



SERVICIO DE MEDICINA MARITIMA

Asistencia Sanitaria y Acción Social a bordo y en el extranjero a través de:



a) Centro Radio-Médico

RADIOTELEFONIA: Onda Corta (a través de Pozuelo)
Onda Media (a través de Costeras Nacionales)

RADIOTELEGRAFIA: a través de Aranjuez-Radio

CONEXION DIRECTA: Teléf. (91) 410 34 75 / Tx.: 43340 GRM E

b) Buque Esperanza del Mar BANCO CANARIO-SAHARIANO

RADIOTELEGRAFIA: a través de Aranjuez-Radio

RADIOTELEFONIA: EHOA

Apoyo Sanitario (hospitalización, radio-consulta, evacuación)

Apoyo Logístico (asistencias mecánicas, eléctricas, buzos, etc.)



c) Centros en el Extranjero

St. Pierre. FRANCIA

Dispensaire Espagnol, Saint Pierre et Miquelon, 97.500 (France)

Médico: Teléf. 41 21 32 / Tx.: 020424 Ardybia

□ A. Social: Teléf. 41 21 32

St. John's. CANADA

Hogar del Marino Español, Saint John's, Newfoundland A1C-1A9 (Canadá)

Médico: Teléf. 754 00 77



Nouadhibou. MAURITANIA

Dispensario Español, B. P. 155

Médico: Teléf. 2183 / Tx.: 448

Dakar. SENEGAL

Instituto Social de la Marina, B. P. 3149

Médico: Teléf. 21 35 13 / Tx.: 451

□ A. Social: Teléf. 21 35 13



Maputo. MOZAMBIQUE

(En fase de creación)

Luanda. ANGOLA

Rua 4 de Fevereiro, 94, r/ch. C.P. 3810

Médico: Teléf. 71952 / Tx.: 3332

Walvis Bay. SUDAFRICA

Casa del Marino, P. O. Box 1191 - Walvis Bay 9190

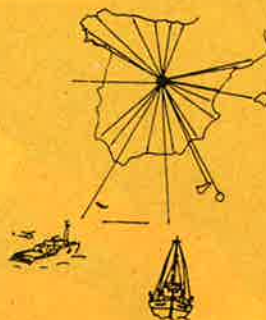
Médico: Teléf. 4155 / Tx.: 0908792

□ A. Social: Teléf. 5250

H Hospedería: Teléf. 4902

ALICANTE: Casa del Mar.	Teléf. (965) 22 89 43 22 04 68
ALMERIA: Casa del Mar.	Teléf. (951) 23 82 22 23 84 23
BALEARES: Casa del Mar.	Teléf. (971) 22 26 01 22 26 02
BARCELONA: Casa del Mar.	Teléf. (93) 319 03 62 319 03 66
BILBAO: Casa del Mar.	Teléf. (94) 411 77 00 412 72 89
CADIZ: Casa del Mar.	Teléf. (956) 25 17 03 25 17 04
CEUTA: Casa del Mar.	Teléf. (956) 51 22 99 51 11 24
CARTAGENA: Casa del Mar.	Teléf. (968) 50 20 50 50 58 50
CASTELLON: Casa del Mar.	Teléf. (964) 22 14 08 22 00 08
GIJON: Casa del Mar.	Teléf. (985) 32 70 00 32 70 09
GUIPUZCOA: Casa del Mar.	Teléf. (943) 39 86 40 39 86 41
HUELVA: Casa del Mar.	Teléf. (955) 25 84 11 25 74 11

**Centros de Reconocimiento y
Medicina Preventiva Marítima
en Direcciones Provinciales**

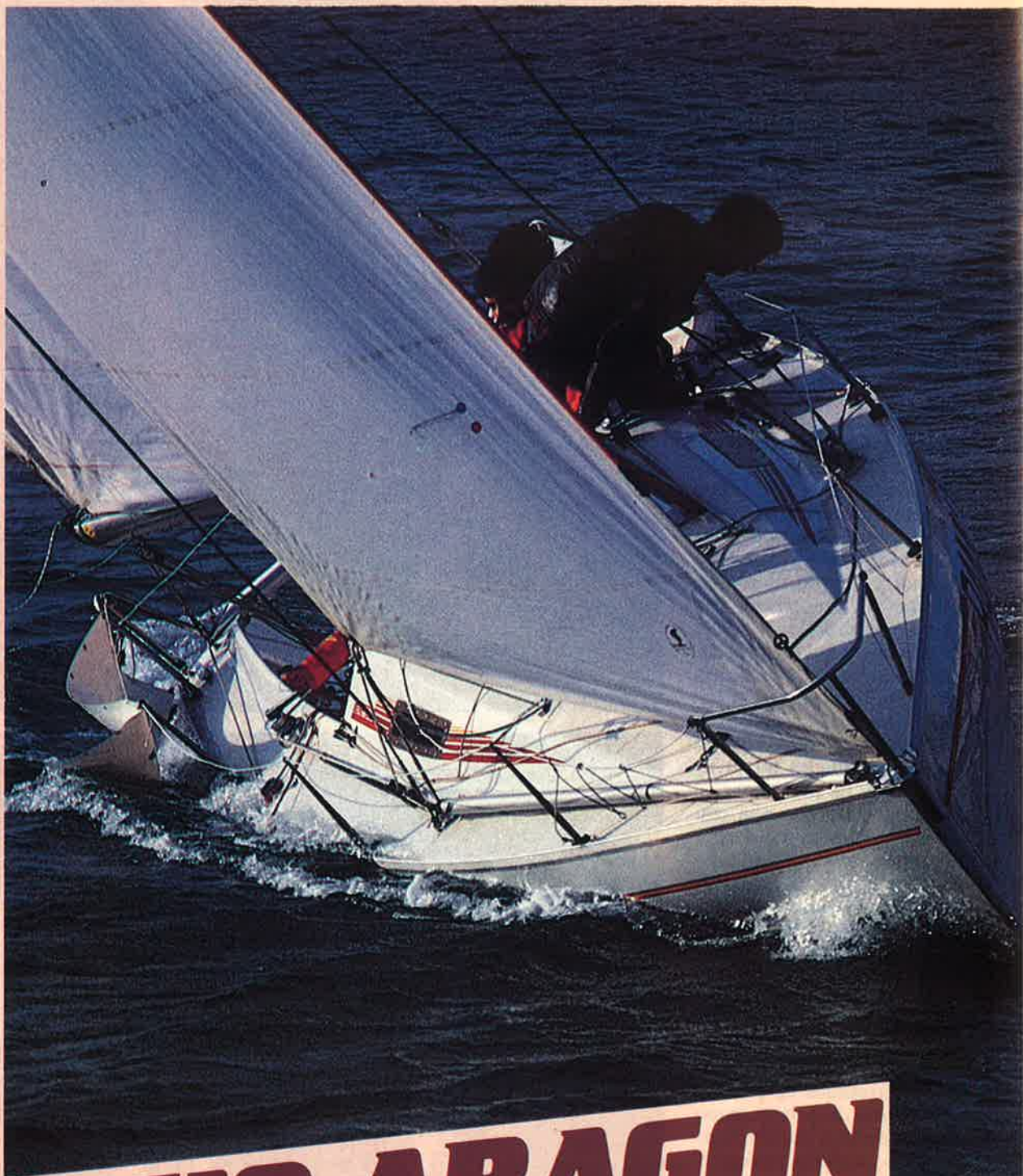


LA CORUÑA: Casa del Mar.	Teléf. (981) 28 70 00 28 78 93
LAS PALMAS: Casa del Mar.	Teléf. (928) 26 80 12 26 80 16
LUGO: Casa del Mar.	Teléf. (982) 22 34 54 22 34 50
MADRID: Policlínica.	Teléf. (91) 442 64 34 442 68 23
MALAGA: Casa del Mar.	Teléf. (952) 22 72 76 22 72 75
MELILLA:	Teléf. (952) 68 16 64
SANTANDER: Casa del Mar.	Teléf. (942) 21 20 97 21 46 00
SEVILLA:	Teléf. (954) 27 80 03 27 80 04
TARRAGONA: Casa del Mar.	Teléf. (977) 21 03 87
TENERIFE: Casa del Mar.	Teléf. (922) 27 11 50 27 11 54
VALENCIA: Casa del Mar.	Teléf. (96) 323 10 86 323 51 97
VIGO: Casa del Mar.	Teléf. (986) 29 27 00 29 02 58
VILLAGARCIA: Casa del Mar.	Teléf. (986) 50 05 71 50 17 81



**MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
SECRETARIA GENERAL PARA LA SEGURIDAD SOCIAL
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA**

La liguilla previa, en la que participaron veleros representativos de la totalidad de las comunidades autónomas del Estado, permitió seleccionar a los dos monotipos que serían los finalistas: el de la Aragón y el de las Islas Canarias.



VENCIO ARAGON

La I Edición de la Copa de Vela de las Autonomías fue otorgada el pasado 19 de noviembre en el muelle principal del puerto de Aiguadolç, en Sitges, a la tripulación representante de Aragón. Esta se impuso holgadamente en el *match-race* al velero que enarbolaba la bandera canaria, logrando para sí el trofeo.

FUERON diecisiete veleros iguales, en representación de las diversas comunidades autónomas existentes en el Estado español, los que partieron el pasado 8 de noviembre en busca del premio y el honor para la bandera representada por cada uno. Las embarcaciones, monotipos *First Class 8*, estaban comandadas por varios de los más expertos y reconocidos navegantes de vela de toda España.

En realidad, la carrera se había iniciado bastante tiempo antes, con las pruebas locales destinadas a seleccionar las tripulaciones que llevarían la bandera de cada una de las comunidades autónomas. Euskadi y Madrid fueron las primeras en emprender esta tarea, organizando a finales del pasado julio las pruebas preeliminatórias. Andalucía les siguió, como luego lo harían Cantabria, en agosto, y Cataluña en octubre. Algunas otras comunidades no tuvieron ocasión de seleccionar, al no contar sino con una embarcación monotipo o al estar disponible una sola tripulación: fue el caso de Castilla-León, en la primera circunstancia, y de las Islas Baleares, en la segunda. El resto de las comunidades autónomas —diez en total— no tienen flota monotipo, por lo que hubieron de recurrir a la solidaridad de aquellos que habían salido derrotados en pruebas preliminares del primer grupo de comunidades citadas. Gracias a ello, pudieron presentar-

**LA CARRERA
SIGUE EL
MODELO
DE LA
«AMERICA'S
CUP» EN LO**

**REFERENTE AL SISTEMA DE
ELIMINATORIAS Y AL MODO
DE DISPUTARSE LA FINAL**



Los veleros lucían en sus *spinnakers* los colores de las banderas de las comunidades representadas. Fuera de esto, eran todos ellos perfectamente iguales, dado que el reglamento no permitía mejoras que alteraran las posibilidades.



se en la salida con los monotipos necesarios.

La prueba, organizada según el modelo de la *America's Cup*, constaba de dos fases. En la primera, los diecisiete veleros compitieron, todos contra todos, en una liguilla eliminatoria de siete regatas, celebradas desde el 8 de noviembre hasta el 14 del mismo mes. La lucha fue encarnizada, pero no tardó en ponerse de manifiesto las posibilidades superiores de dos embarcaciones: la de Aragón y la de Canarias.

Puede parecer extraño que fuera el velero de una comunidad sin mar, Aragón, el que desde el principio se colocara como uno de los más firmes aspirantes a la obtención del

por encima de los 170 puntos. Galicia, Euskadi, Madrid y la Comunidad Valenciana completaban la primera decena de puestos. Castilla-León, en una actuación plena de dignidad, supo ocupar el último lugar sin dar la menor muestra de desánimo: sus tripulantes, de una gran deportividad, se hicieron acreedores de la simpatía de todos, lo que les valió un premio de consolación.

Siguiendo el esquema de la *America's Cup*, tocaba a los dos primeros clasificados de la fase previa enfrentarse entre sí, mano a mano, en un combate de siete regatas. Es el llamado *match-race*. El objetivo de que sean siete regatas las destinadas a otorgar el campeonato,

tajas que Canarias, pese a su esfuerzo enorme en las empujadas, no fue capaz de recuperar. Un factor decisivo en ello fue, desde luego, el mayor peso de la tripulación de Aragón, al igual que su mayor veteranía, que no compensaba el entusiasmo de los canarios, impresionante por los demás. La victoria fue para Aragón.

Canarias logró igualar el marcador en la primera etapa del domingo, tras obtener una gran ventaja sobre la embarcación de Gorostegui, que optó por el abandono. Esta actitud suscitó numerosas críticas de los observadores, quienes la calificaron de «antideportiva». Gorostegui contestó a esa acusación afirmando: «Sabía que no podíamos hacer nada, y me ahorra tres viradas y, por tanto, mayor cansancio para mi tripulación. Creo que no hay nada de antideportivo en tirar la toalla cuando sabes que ya no puedes hacer nada.»

De hecho, a partir de ese momento, el velero de Aragón ya no cedió ni una sola victoria más. La quinta regata, con tres a uno a favor de los aragoneses de Gorostegui, se presentó como la más emocionante, en la medida en que significaba la última oportunidad para los canarios. No obstante, gracias a su gran maestría y, tal vez sobre todo, al mayor peso de su tripulación —que superaba a la canaria en unos 100 kilos—, la embarcación de Aragón se impuso a la canaria, que contó con el apoyo directo del presidente de su Comunidad Autónoma, Jerónimo Saavedra. El resultado de 5 a 1 hacía ya innecesaria la celebración de las dos regatas restantes.

El acto de entrega de premios se realizó con los *spinnakers* de las dos embarcaciones, campeona y subcampeona, con los colores de sus correspondientes comunidades, izados en los mástiles respectivos. La próxima Copa de las Autonomías, organizada por ADENOC, tendrá el próximo año como escenario las propias aguas de Sitges, o bien las de Cádiz. ■

F. E.

MAR 41



A la hora de los premios, Aragón, con Toño Gorostegui al frente, fue la primera en recibir el galardón de campeona. Fernando León pudo hacerse con la copa que acreditaba a la Comunidad Canaria como subcampeona de esta primera edición.



trofeo. La extrañeza disminuye, sin duda, cuando se sabe que la tripulación de Aragón contaba con el «fichaje» excepcional de Toño Gorostegui, dos veces campeón del mundo de Star, campeón del mundo en 1974 de la clase 470 y medalla de plata de esta misma categoría en los Juegos Olímpicos de 1976. Por su parte, Canarias llevaba como patrón a Fernando León, asistido por una tripulación joven pero eficaz.

La liguilla de la fase previa terminó, en efecto, con Aragón en el primer puesto, Canarias en el segundo —a un solo punto de distancia de los aragoneses— y, ya a cierta distancia, Andalucía, Cantabria y Castilla-La Mancha, todos

y no una sola, es evitar que alguna circunstancia aleatoria o excepcional permita decidir sobre el triunfo. Se considera que quien se impone en una lucha tan prolongada demuestra más fehacientemente su superioridad.

El sábado 15 de noviembre se inició la primera regata del *match-race*. Desde el primer momento, pudo comprobarse que la embarcación representante de Aragón tenía mejores condiciones para imponerse. La regata, de tres ceñidas y dos popas, estuvo sujeta a un viento de Levante de fuerza 5 y mar con olas de hasta dos metros. Con Toño Gorostegui en la caña, el velero de Aragón realizó unas ceñidas impecables, en las que logró ven-





“Txingurri”, “Angeles Bravo” y “Digna”

APRESADOS EN GUINEA-BISSAU

La historia se repite con tozudez digna de mejor causa: buques faenando en demarcaciones dudosas, apresamiento, algún armador que se desentiende y el Estado —léase el contribuyente— que tiene que intervenir en socorro de los ciudadanos en apuros. Ninguno de estos ingredientes falta en la peripecia de los tres congeladores apresados por la Armada de Guinea Bissau.





N OSOTROS estábamos faenando en aguas de Senegal y teníamos todos los papeles en regla», aseguran los tripulantes de los pesqueros españoles apresados. Las autoridades guineanas sostienen justamente lo contrario: que estaban pescando en aguas territoriales de Guinea-Bissau. El caso es que la demarcación que fue escenario del conflicto viene siendo motivo de un antiguo contencioso entre ambos países, Guinea y Senegal. Contencioso pendiente de sentencia del Tribunal Internacional de La Haya.

En la sentencia contra el patrón del «Digna», el Tribunal Popular de la Región de Bissau va aún más lejos, y acusa al patrón del buque español de intentar escapar rumbo hacia Senegal cuando fue detectado por la patrullera guineana. Según la sentencia, el congelador español fue interceptado quince minutos después de su avistamiento,

Las fotografías muestran a las tripulaciones de los tres barcos apresados por la Armada de Guinea Bissau (el «Txinguri», el «Angeles Bravo» y el «Digna») cuando se encontraban todavía en el puerto de Bissau esperando ser repatriados.

cuando navegaba en latitud 11ª 58' con 15 toneladas de pescado a bordo. El Tribunal condenó al patrón, y solidariamente al armador, al pago de una multa de 40 millones de pesetas, además de ordenar la confiscación del pescado que albergaba la bodega.

No fue muy distinta la peripetia seguida por el «Txingurri» y por el «Angeles Bravo». Entre los tres pesqueros, incluyendo al «Digna», tendrían que satisfacer unas multas que rondaban los 140 millones de pesos guineanos (lo que viene a ser su equivalente en pesetas). En las bodegas del «Angeles Bravo» había, en el momento de la detención, 20 toneladas de marisco que fueron también decomisadas, junto al producto de la pesca del «Digna» y, según algunas fuentes, vendidas a un intermediario francés que, a su vez, pudo haberlas comercializado en el puerto de Las Palmas.

De acuerdo con la legislación guineana aplicada a los tripulantes de los buques españoles, sólo los patronos estaban obligados a permanecer en la Región de Bissau hasta la finalización del juicio. Por tanto, el resto de las tripulaciones quedaba en libertad de

regresar a sus casas, de acuerdo con las instrucciones y medios que, en cada caso, facilitara el armador de los respectivos buques. «Sin embargo —declaran los pescadores—, nos tuvieron diez días incomunicados, sin poder utilizar la radio. No nos levantaron la información hasta la llegada del secretario de la Embajada de España en Dakar. Ni bajar de los barcos nos dejaban.»

Por su parte, el Instituto Social de la Marina desplazó hasta el puerto de Bissau al doctor Carlos Riestra, médico del Servicio de Sanidad Marítima del Organismo, para prestar asistencia sanitaria a los tripulantes y comprobar si sus condiciones de vida resultaban aceptables. Como resultado de su gestión, se controló un caso de paludismo —que ya había sido tratado por un médico de la Organización Mundial de la Salud—. El ISM cursó telegramas a las empresas armadoras de los tres buques, requiriéndolas para que adoptaran de forma inmediata todas las medidas que garantizaran la integridad física y la seguridad e higiene a bordo. Del mismo modo, el Instituto Social de la Marina previno a las empresas arma-

EL ISM HUBO DE INSTAR A LOS ARMADORES PARA QUE GARANTIZARAN LA SEGURIDAD DE SUS TRABAJADORES Y TOMARAN LAS MEDIDAS NECESARIAS

«Le pedimos al armador que nos enviara a casa, pero contestó que no tenía dinero», declararon ocho tripulantes del «Digna». Tanto éstos como otros seis marineros del «Txingurri» y del «Angeles Bravo» fueron repatriados por el ISM.

doras sobre la posibilidad de repatriar a aquellos marinos que lo solicitaran si no existía el debido respeto hacia las condiciones de vida de los trabajadores retenidos, advirtiéndoles a las mismas empresas de que se ejercerían sobre ellas todas las acciones legales derivadas del incumplimiento de sus responsabilidades.

El tiempo no tardaría en dar la razón a las previsiones del ISM: el 16 de noviembre, ocho tripulantes del «Digna» solicitaron ser repatriados. «Le pedimos al armador que nos enviara a casa, pero contestó diciendo que no tenía dinero», declaraban los marineros afectados. Cinco días después, sería el segundo patrón del buque, Manuel Díaz Salguero, el que requeriría la repatriación: «El armador no se hacía cargo de mi billete y la situación cada vez era más precaria.»

Finalmente, fueron diez los tripulantes del «Digna» repatriados por el ISM, junto con otros seis del «Txingurri» y del «Angeles Bravo», cuya repatriación se realizó por motivos sanitarios. Los senegaleses que formaban parte de las tripulaciones habían salido hacia su país a los pocos días del apresamiento, y la Compañía Sánchez Guzmán se hizo cargo de 14 marinos de su buque «Angeles Bravo». Los dos grupos más numerosos de los pescadores afectados correspondían a Galicia y a Lepe (Huelva).

Finalmente, cabe señalar que, de acuerdo con las fuentes consultadas por esta revista en Marín (Pontevedra), el armador del «Digna», Manuel Rivas Paz, tenía previsto llevar a cabo un expediente de regulación de empleo poco tiempo antes del apresamiento de su buque, que, por cierto, tiene su base en Cádiz. Por lo que respecta al Instituto Social de la Marina, responsables de este Organismo señalan que se han puesto en marcha los procedimientos para el resarcimiento de los gastos ocasionados por el incumplimiento de la responsabilidad del armador. ■





**MUTUA DE SEGUROS DE
ARMADORES
DE BUQUES DE PESCA DE ESPAÑA**

FUNDADA EN 1928

SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS

Delegaciones en los principales puertos españoles

DIRECCION:

Plaza de las Cortes, 3 - MADRID

Tels. 429 26 76 y 429 47 69

• Télex: 46483 •

Apartado 249



**25 Salón Náutico
Internacional
4º Sector
Pesca**

25 años con viento en popa y a toda vela
exhibiendo las últimas novedades del
mercado le esperan. Ponga rumbo al
Salón Náutico y conozca las últimas
tendencias del mundo de la pesca.



**Barcelona
31 Enero - 8 Febrero 1987**

IBERIA


Feria de Barcelona

A FLOTE O EN NAVEGACION

En cualquier puerto

NET, s. a.

Para cubiertas, tanques, bodegas, cascos, interior de tuberías...

- ▶ Arenado y granallado convencional.
- ▶ Arenado húmedo a alta y muy alta presión.
- ▶ Desincrustación y eliminación de óxidos y pinturas por agua, sistema automatizado HR hasta 920 Kg/cm².
- ▶ Aplicación de todo tipo de revestimientos y pinturas.

OTROS SERVICIOS:

- ▶ Limpieza química.
- ▶ Limpieza por agua de enfriadores, colectores de mar, calderas.
- ▶ Cepillado y pulido de superficies y hélices.
- ▶ Inspecciones por cámara submarina.
- ▶ Inspecciones técnicas de tratamientos superficiales.
- ▶ Válvulas y medición de espesores.

Central: VALENCIA · Cl. Mendizabal, 123 · BURJASOT
Tel. 363 96 61 · Telex 61018 NET
Delegación: MADRID · Tel. 275 80 04



EL CALAMAR: LIMPIO DE TINTA Y PLUMA

Ahora las Industrias del Mar, se lo ponen más cómodo; y mucho más fácil. Calamares limpios, ultracongelados, tiernos y apetitosos. Preparados para que usted gane tiempo al tiempo. Rellenos o listos para freír.

Ahora del mar... lo Mejor el Calamar.

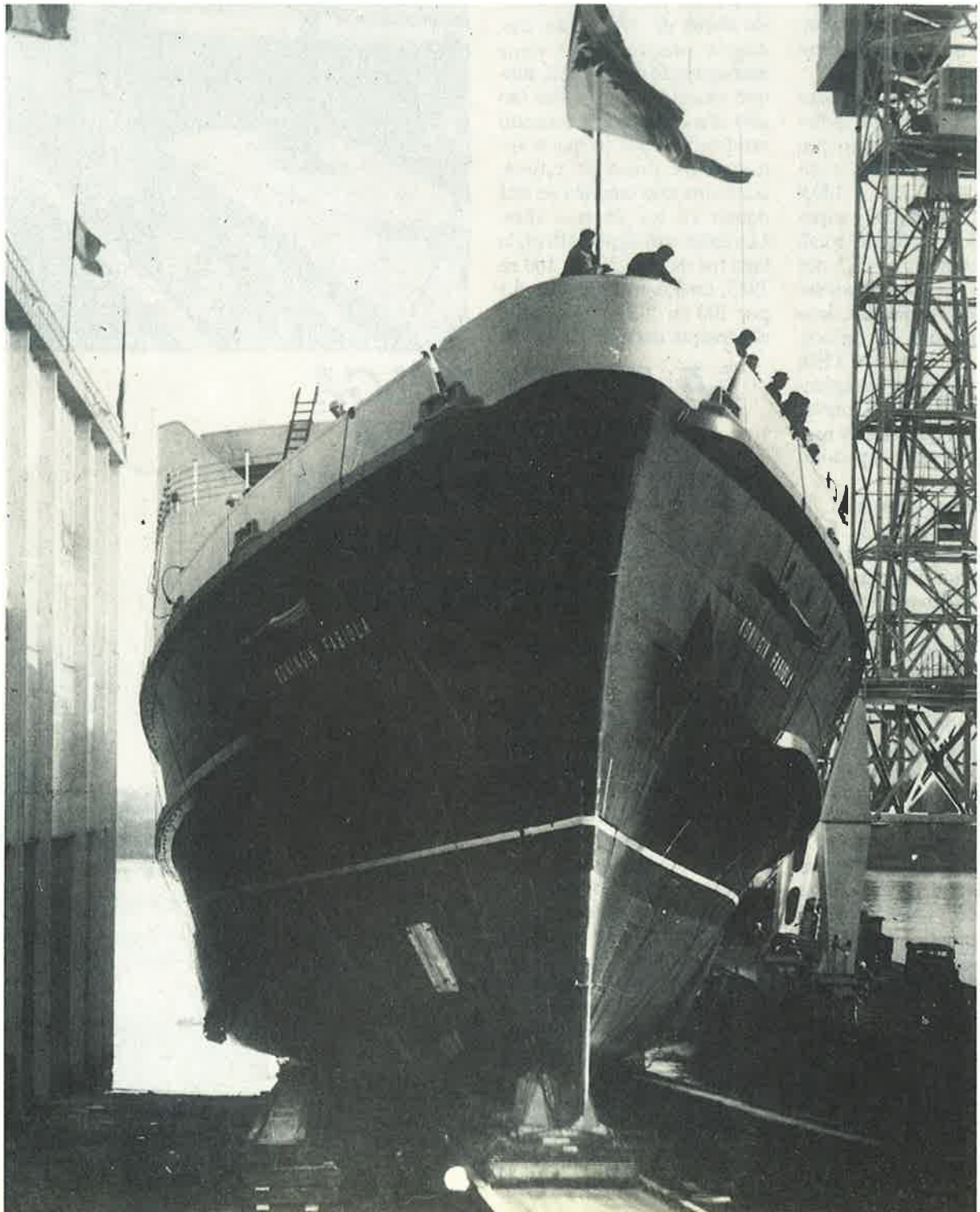
Una recomendación del

FROM

MINISTERIO DE AGRICULTURA,
PESCA Y ALIMENTACION

COLABORA LA ASOCIACION NACIONAL DE INDUSTRIAS
DE ELABORACION DE PRODUCTOS DEL MAR

Con sus 30.514 kilómetros cuadrados de extensión, que alojan a 10 millones de personas, Bélgica no es sólo el país marítimo más pequeño en superficie de la Comunidad Económica Europea, sino también el que cuenta con la menor flota pesquera y el de una longitud de costa más reducida: tan sólo 65 kilómetros de suaves y arenosas playas que dan al Mar del Norte. Este litoral, al estar a un nivel muy poco superior al del mar, necesita diques de defensa; ocurre igual que en Holanda, que la tierra gana constantemente terreno a las aguas y, por ello, se consiguen excelentes *polders*.



BELGICA

La belga es la flota pesquera más modesta de la Europa comunitaria, pues tan sólo posee 197 unidades, que totalizan 23.096 toneladas de registro bruto.

Los barcos artesanales, en número de 55 y con 2.026 TRB, acaparan únicamente el 8,7 por 100 total de esta pequeña flota, porcentaje inferior de la CEE, después de Holanda. Con 49 embarcaciones, que suman 3.876 TRB, las unidades comprendidas entre 50 y 99,9 toneladas ocupan un porcentaje del 16,8, más acorde con los índices comunitarios para este tipo de embarcaciones.

Tal como se ve en el cuadro número 1, el grueso de la flota belga está compuesto por pesqueros medios. Los comprendidos entre 100 y 149,9 TRB son 42 unidades y suponen el 22,6 por 100 del total. Mayor presencia, el 49,3 por 100, tienen los que oscilan entre 150 y 499,9 toneladas, donde hay censados 50 barcos. Uno solo, que tiene 555 TRB, representa el grupo comprendido entre 500 y 999,9 toneladas, mientras que no hay barcos con un tonelaje superior a 1.000.

En términos generales, la reestructuración de la flota pesquera belga sigue la política de sustituir buques viejos por otros de nueva construcción o bien mejorar los ya existentes. Dado que el número de construcciones es inferior al de barcos desguazados, se observa una constante tendencia a la disminución del número de unidades, si bien la potencia total de las embarcaciones subió un 2,6 por 100 en el año 1985, con respecto a 1984, y lo mismo sucedió con el tonelaje total, que creció un 0,3 por 100. Durante 1986, hay 13 unidades nuevas en construcción, que seguirán el proceso de sustituir a los buques ya obsoletos.

El número de pescadores, al 31 de diciembre de 1985, era de 1.266, cifra que prácticamente está estabilizada a lo largo de los últimos años.

El volumen de capturas fue superior en 1985 que en el año anterior, en concreto, crecieron en un 7,4 por 100. El total obtenido alcanzó las 44.308 toneladas de pescado en vivo, de las cuales los crustáceos y los moluscos llegaron a las 2.899, mientras que se obtuvieron otras 3.543 toneladas de especies pelágicas; el resto fue de pescado en general.

El valor total de estas capturas ascendió a 3.139,8 millones de francos belgas, y también en esto se registró un aumento del 18,3 por 100 sobre los datos de 1984. Esta tendencia progresiva se viene manteniendo desde 1982, aunque nunca con un índice tan alto. Sin embargo, se constató un descenso por lo que a volumen de pesca se refiere, constante que también se está dando en los últimos años. Los datos son significativos: la baja fue de un 2,33 por 100 en 1983, un 1,6 en 1984 y un 5,1 por 100 en 1985. Por sí solo, el arenque decreció en un 31

LA FLOTA BELGA OBSERVA UNA TENDENCIA HACIA LA DISMINUCION DE UNIDADES

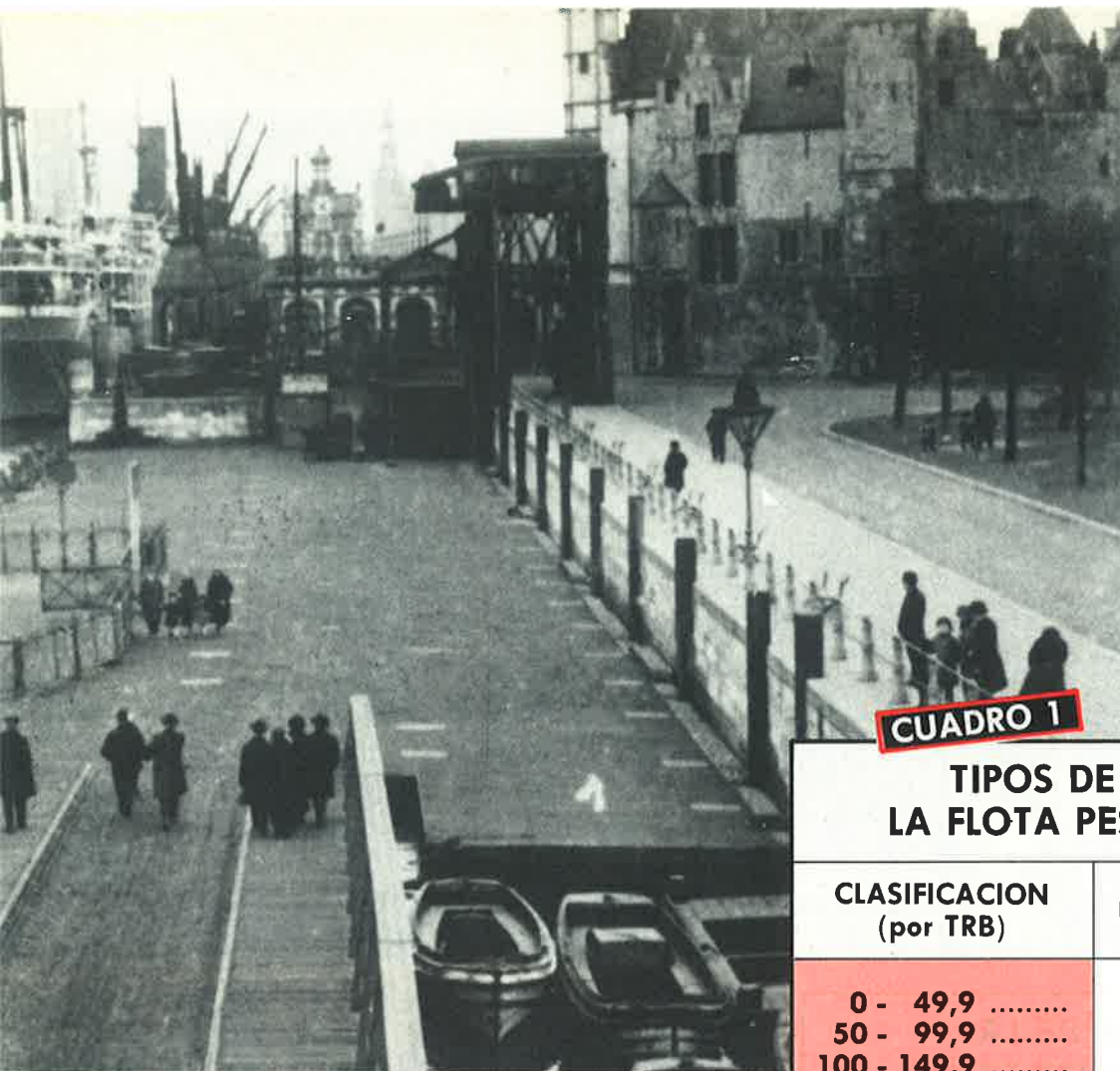
por 100, mientras que los crustáceos y los mariscos lo hicieron en un 4 por 100.

Teniendo presente el criterio del valor, las especies más importantes capturadas han sido el lenguado (1.049 millones de francos belgas), la solla (376), el bacalao fresco (312) y el rape (164 millones).

Precisamente la solla fue la más importante de las especies desembarcadas en puertos extranjeros, capítulo que contabilizó las 4.704 toneladas, lo que se traduce en un descenso del 23,4 por 100 con relación al año anterior, y un 15,2 por 100 menos de valor.

Durante 1985, fue retirado del mercado un 5 por 100 de



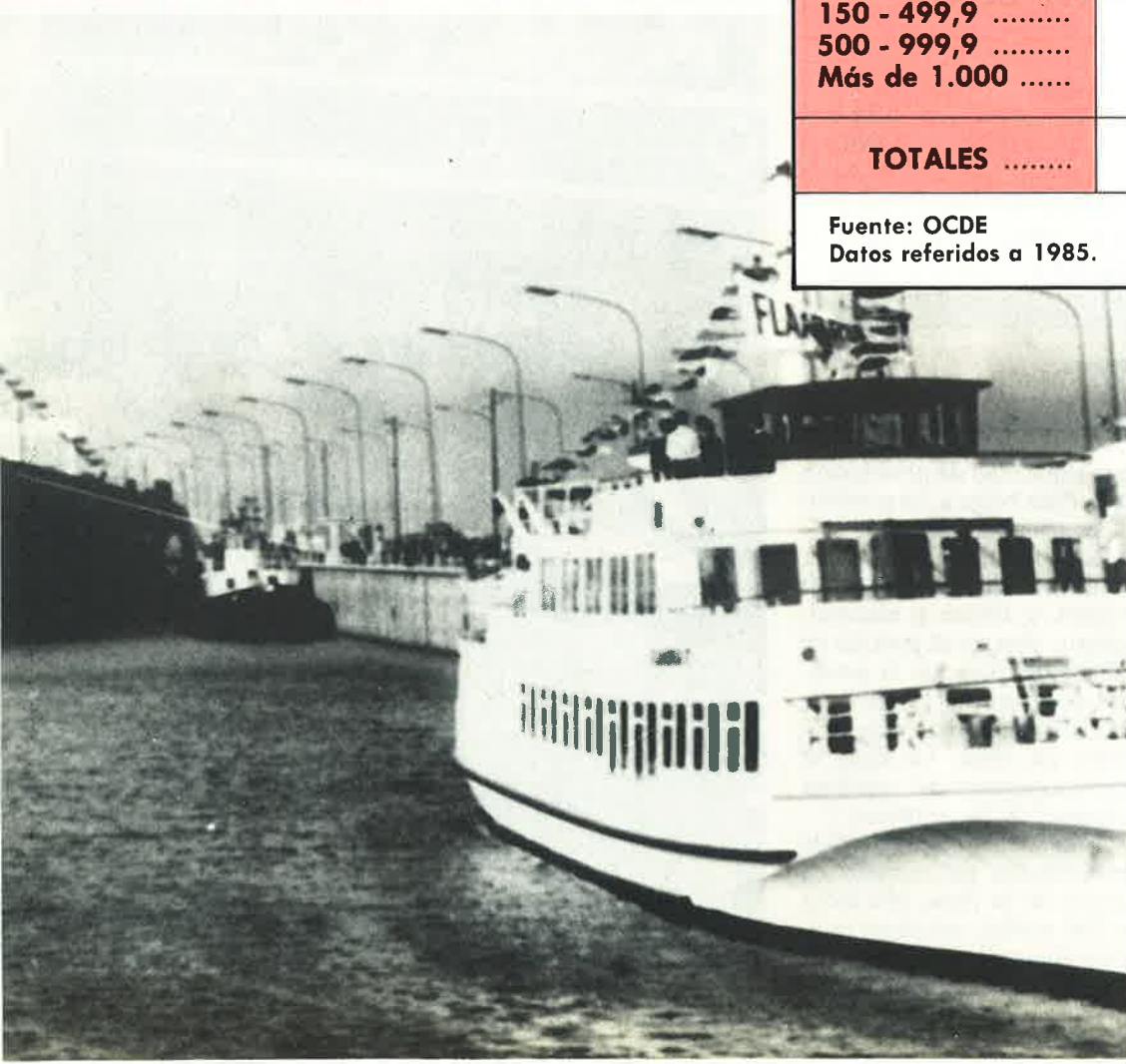


CUADRO 1

TIPOS DE BARCOS DE LA FLOTA PESQUERA BELGA

CLASIFICACION (por TRB)	UNIDADES	Total TRB
0 - 49,9	55	2.026
50 - 99,9	49	3.876
100 - 149,9	42	5.230
150 - 499,9	50	11.409
500 - 999,9	1	555
Más de 1.000	—	—
TOTALES	197	23.096

Fuente: OCDE
 Datos referidos a 1985.



las capturas, al no alcanzar el precio mínimo de cotización. En términos absolutos, fueron desechadas 1.815 toneladas, 800 menos que en 1984. Las especies más afectadas por esta medida fueron la platija y el arenque. A pesar de los buenos resultados obtenidos con las capturas de arenque en la última parte del año, se sigue el criterio de ir sustituyendo esta especie, que tiene dificultades para alcanzar un precio rentable, por otras que están en alza en los mercados de la Europa comunitaria.

Por último, el precio medio del carburante se cifró en

13,97 francos belgas por litro, lo que significa que fue un 4,3 por 100 más caro que durante 1984.

Dentro del mercado interior, el precio medio general del pescado experimentó un incremento del 23,4 por 100, hasta alcanzar los 80,53 francos belgas por kilo. Este incremento se ha debido, fundamentalmente, no sólo a la subida general de los precios sino a un cambio en el tipo de especies ofertadas, que suelen tener un valor medio más alto.

En lo que al comercio internacional se refiere, las importaciones, incluidas harina y aceite de pescado, también registraron un aumento en comparación con 1984: el 4 por

100, por valor de 17.820,6 millones de francos belgas. También creció su peso total, que fue de 214.245 toneladas, que se traducen en una subida del 2,8 por 100.

Como contrapartida, las exportaciones bajaron de forma sustancial, un 37 por 100. Esta espectacular caída fue ocasionada, sobre todo, por el hundimiento de las ventas exteriores de harina y aceite de pescado, que registraron una baja del 60 por 100. Si se excluyen estos dos productos, el resto de las exportaciones aumentó su tonelaje en un 21,5 por 100, por valor de 4.521,1 millones de francos belgas, cifra prácticamente igual a la contabilizada en 1984.

Por países, los principales suministradores de Bélgica son Holanda, Dinamarca, Francia y República Federal Alemana, además de Perú en



CUADRO 2

ESTRUCTURA DE LA MARINA MERCANTE BELGA

Número de buques	316
TRB (miles)	2.271
TPM (miles)	3.586
Petroleros (miles de TRB)	274
Graneleros y mineraleros (miles de TRB)	1.086
Carga convencional (miles de TRB)	251
Portacontenedores (miles de TRB)	164

Fuente: Lloyd's Register of Shipping.
 Datos referidos a 1982.

lo que concierne específicamente a harina de pescado. Los clientes más importantes de los belgas son los mismos países que les venden, pero incluyendo a Argelia como principal comprador de la harina de pescado.

En el mes de enero de 1985, la comisión correspondiente de la Comunidad Económica Europea aprobó el programa de orientación plurianual de la flota de pesca presentado por Bélgica, conforme al Reglamento CEE 2908/83, con vistas a adaptar permanentemen-

te la capacidad de producción de la flota belga a las posibilidades reales de capturas.

Este programa se articula en cuatro ejes esenciales. El primero se refiere al mantenimiento, durante el período de validez del plan, de la actividad pesquera de la flota, de acuerdo con los baremos existentes en 1982. Le sigue el mantenimiento del carácter artesanal de las empresas.

Como tercer objetivo está la conservación del número de barcos de la flota, alrededor de 200 navíos, así como la limitación estricta de 65.000 CV





A la izquierda, frontera Belga-Holandesa. A la derecha, puerto de Ostende. Abajo, imagen de una feria marítima celebrada en Bruselas.



de potencia motriz global para los grandes arrastreros. Termina el programa con lo referente a la renovación y modernización de la flota, donde se estima que la prioridad debe ser acordada siguiendo los criterios fundamentales del plan y con especial atención hacia la flota de pesca artesanal y los navíos de pesca polivalentes.

En lo que concierne a la ayuda para el desarrollo de la pesca en los países del Tercer Mundo, los cursos de perfeccionamiento y formación de los cuadros han sido adaptados a programas equivalentes en Bélgica. Así, durante el año 1985, grupos de funcionarios del sector pesquero, tanto francófonos como anglófonos, siguieron cursos intensivos y multidisciplinarios principalmente en Bélgica, pero también fueron a países vecinos.

Es interesante destacar, en otro orden de cosas, que, de acuerdo con una disposición tomada en 1973, se acordó una ayuda financiera para investigación en el campo de pesca experimental, concretamente para la captura de la

pesca semipelágica del bacalao fresco.

La estructura cooperativa es claramente deficiente en Bélgica, puesto que la «Boerenbond Belgie», organización miembro efectivo de CO-GECA, no representa los intereses de las cooperativas belgas de pesca. Este hecho sitúa a Bélgica como único país comunitario donde sucede semejante problema que afecta a los trabajadores del mar.

Bélgica es una nación que ha tenido intenso tráfico desde la Edad Media, gracias a una tupida red de ríos y canales. Entre éstos y los ríos Escalda, Lys y Mosa, los belgas cuentan con 1.595 kilómetros de vías navegables. Dentro de los canales, destacan el que une Gante con el mar y los que conectan los ríos Sambre-Mosa con Escalda-Lys.

Los puertos, todos ellos fluviales, tienen gran relieve. El de mayor entidad es el de Amberes, que se sitúa en tercer lugar en el mundo, después de Rotterdam y Nueva York, por lo que se refiere a tráfico mercante. Son también importantes los de Lieja, Gante y Bruselas.

Teniendo en cuenta el volumen de pesca desembarcada, los puertos de Ostende y Blankenberge ocupan la primacía.

Tal como se comprueba en el cuadro número 2, la marina mercante belga se sitúa en una posición discreta dentro de la Comunidad Económica Europea. Sólo está por delante de Irlanda por número de buques, mientras que aventaja a este país y a Portugal en tonelaje de registro bruto y de peso muerto. Estos datos reflejan tonelaje medio de los barcos mercantes relativamente alto. En total, la flota belga se compone de 316 navíos, con 2.271.000 toneladas de registro bruto.

Desglosando su composición se observa que el total de TRB de graneleros y mineros es de 1.086.000, con lo cual Bélgica supera en esta clase de embarcaciones a varios países comunitarios, tales como Irlanda, Portugal, Holanda, Dinamarca y Francia. Sin embargo, los belgas retornan a posiciones modestas en lo referente a buques de carga convencional y portacontenedores. ■

Carlos GONZALEZ DEL PIE
María Antonia F. SAINZ

Hay una cierta cultura social que mitifica el valor de las estadísticas, como si éstas, por sí mismas, ofrecieran explicaciones de los hechos. La realidad es que las estadísticas sólo cobran valor como instrumento para validar o refutar unas u otras explicaciones de la realidad: unas u otras teorías. Así ocurre con las estadísticas sobre los accidentes laborales en el sector pesquero. José Manuel Montero-Llerandi aborda en el siguiente artículo la necesidad de un marco teórico general para el análisis de este grave y doloroso fenómeno social.



CONDICIONES DE TRABAJO, PRODUCTIVIDAD Y ACCIDENTES



POR qué cada vez que se habla de las condiciones de vida y trabajo en el sector pesquero no puede evitarse la referencia a los accidentes laborales? La respuesta es sencilla: una de las características que hacen más significativo a este sector es su alto grado de siniestralidad laboral. Así lo indican las tasas de siniestralidad mortal en el centro de trabajo (ver Cuadro número I) (1).

En efecto, los valores de las tasas medias anuales de accidentes mortales producidos en el centro de trabajo muestran

que, durante el período estudiado, cada año, por cada 100.000 trabajadores empleados en España, 11 murieron a consecuencia de un accidente. Pero la mortandad no se distribuye homogéneamente entre los trabajadores de todos los sectores. Anualmente, por cada 100.000 trabajadores murieron: 27 en el sector de la construcción; 12 en el sector industrial; siete en el sector de servicios, y 84 en el sector pesquero. Dicho de otra forma, en cada uno de los años del período 1976-1982, proporcionalmente se han producido en la mar 12 veces más acciden-

tes mortales que en el sector de servicios; siete veces más víctimas que en el sector industrial, y tres veces más accidentes mortales que en el sector de la construcción, sector considerado habitualmente como paradigma de la siniestralidad laboral.

Con las estadísticas de accidentes se ha hecho y se hace mucha demagogia, utilizándolos como arma arrojadiza con la que se pretende herir a difusos responsables. Pero las estadísticas no son más que un instrumento de la investigación: importante, sí, pero auxiliar. A pesar de lo que algunos creen,

«En los barcos no se cumple eso de que no se puede trabajar más de doce horas seguidas, y de que es obligatorio descansar seis horas sin interrupción», reprochan muchos marineros. En el sobreesfuerzo laboral hay que buscar uno de los principales factores generadores de accidentes.



CUADRO 1

TASAS MEDIAS ANUALES DE ACCIDENTES MORTALES (*) PRODUCIDAS ENTRE LA POBLACION EMPLEADA EN ESPAÑA SEGUN LOS SECTORES. PERIODO 1976-1982

SECTORES	TASA MEDIA ANUAL
Pesca	0,084
Construcción	0,027
Industria	0,012
Servicios	0,007
Total nacional	0,011

(*) Accidentes mortales en el centro de trabajo. Incluye las víctimas por enfermedades profesionales. No incluye los accidentes *in itinere*.
 Fuentes: Investigación sobre los expedientes de accidentados (ISM), Mutuas Patronales de Accidentes de Trabajo, Dirección General de Pesca, SSHST y Encuesta de Población Activa.
 Elaboración propia.

CUADRO 2

TASAS MEDIAS ANUALES DE ACCIDENTES MORTALES (*) PRODUCIDAS EN EL SECTOR PESQUERO SEGUN EL TIPO DE FLOTA. PERIODO: 1976-1982

TIPO DE FLOTA	TASA MEDIA ANUAL
Artisanal	0,031
Litoral	0,051
Altura	0,162
Gran altura	0,181

(*) Accidentes mortales en el centro de trabajo. Incluye las víctimas por enfermedades profesionales. No incluye los accidentes *in itinere*.
 Fuentes: Investigación sobre los expedientes de accidentados (ISM), Mutuas Patronales de Accidentes de Trabajo y Dirección General de Pesca.
 Elaboración propia.

los datos no hablan por sí mismos; las estadísticas sólo cobran significación cuando las incorporamos, como ilustración o como prueba, a la interpretación o teoría de un fenómeno. Claro que no siempre se es consciente de cuál es la teoría: esto es, precisamente, lo que diferencia la charlatanería de la investigación rigurosa, aunque también los investigadores estén

sujetos a los riesgos del error. Entre las gentes del mar se dan modos de vida y trabajo muy diferentes. Ordenar estas diferencias es un primer paso para establecer comparaciones. Una clasificación ampliamente aceptada en la literatura sobre el sector pesquero, e incluso de uso común en las estadísticas que se publican oficialmente, es la que considera cuatro tipos de

flota: artesanal (buques de hasta 20 TRB), litoral (de 20 a 100 TRB), altura (de 100 a 250 TRB) y gran altura (más de 250 TRB). Pues bien, siguiendo esta clasificación, puede decirse que la distribución de la mortalidad producida por accidentes laborales en el sector pesquero no es homogénea (ver Cuadro número II). Entre los diferentes tipos de flota se aprecian diferen-

cias muy importantes, especialmente entre los barcos de menos de 100 TRB (flota artesanal y litoral) y los que superan ese tonelaje (altura y gran altura) (2). Otro dato relevante: a medida que aumenta el tamaño de la embarcación es mayor la tasa de siniestralidad mortal.

Resulta obligado, por tanto, hacer una breve referencia a las características técnicas de las

La organización del trabajo a bordo de los buques de las flotas de altura y gran altura se articula en torno a un principio fundamental: pescar el máximo en el menor tiempo posible.

lo que es lo mismo, hay más toneladas por tripulante (TRB/Tripulantes). Así pues, el desarrollo técnico —la mecanización— tiende a reducir la proporción pescador/TRB. Los barcos de la flota de altura tienen unas características medias de 491,4 TRB por barco y 22,4 tripulantes por embarcación; y una potencia media de 1.288,3 CV por buque. Para poder llegar a esas 491,4 TRB con unidades de la flota artesanal se necesitarían 104 embarcaciones (3). Pero estos 104 buques de la flota arte-

lante indican un mayor grado de mecanización (5).

Otro factor más que se distingue en cada uno de los tipos

«A medida que aumentan las TRB del barco, la tasa de accidentes es más alta.»

de flota considerados es la productividad. De modo indicativo (puesto que es demasiado evidente que, en general, la productividad crece con el tamaño de la embarcación), nos referimos al valor medio de la pesca

Ahora bien, las diferencias en la productividad no se explican exclusivamente por el grado de mecanización. La media de horas trabajadas a la semana en las flotas de altura y gran altura es de 95 y 92,5, respectivamente, lo que supone más del doble del número medio de horas que se trabajan en el resto de los sectores: 42,6 en la industria, 42,7 en la construcción y 45 en el sector de servicios. En la flota de litoral la media es de 92,5 horas por semana, muy superior a las 74 horas que se trabaja por término medio en la flota artesanal (7). El análisis no puede soslayar el elevado número de horas que se trabajan en la flota de litoral, una flota que tiene más semejanzas con la flota artesanal que con las de altura y gran altura. Para intentar explicar esta circunstancia hay que referirse a algunas de las magnitudes fundamentales que caracterizan a las flotas de litoral y de altura (ver Cuadro número III). Los barcos de la flota de altura son varias veces mayores que los de la flota de litoral, pero el número de tripulantes por barco no muestra diferencias importantes. Según esto, parece haber un «exceso» de personal en la flota de litoral. El informe elaborado por el equipo GAUR ya mencionó esta desproporción: «Es evidente el exceso de personal de esta flota de litoral (...). Esto significa que los resultados de la pesca descansan en los esfuerzos de los hombres y no en una adecuada mecanización que facilite las labores de pesca» (8). Este hecho parece confirmar el carácter pre-industrial de esta flota.

La organización del trabajo a bordo de los buques de las flotas de altura y gran altura se articula en torno a un principio fundamental: pescar el máximo en el menor tiempo posible. En los barcos de altura, donde se da el sistema de retribución «a la parte», la acción de los tripulantes tiende a reforzar el principio fundamental: trabajar a destajo. Pero también en la flota de gran altura se impone el principio del máximo rendimiento, a pesar de que el sistema de retribución en esta flota es por salario fijo y prima de pesca. Y es que los mandos —patrones y jefes de máqui-

flotas (ver Cuadro número III). El tamaño medio del barco (TRB/Barco), el número medio de tripulantes por buque y la potencia media de la embarcación van en sentido descendente desde la flota de gran altura a la flota artesanal. Cuanto mayor es el tonelaje del buque, menor es la potencia por tonelada y también se reduce el número de tripulantes por tonelada o,

sanal tendrían un total de 334 tripulantes y una potencia total de 3.430 CV. Con lo cual se cumple la ley general de desarrollo: «a barcos mayores, menor proporción de hombres empleados por TRB» (4). El tamaño del buque (TRB) y la potencia (CV) por tripulante señalan el grado de desarrollo técnico. Mayor potencia por tripulante y más toneladas por tripu-

desembarcada por buque. La estimación, referida a los desembarcos de la flota pesquera de Huelva en el año 1979, ofrece las siguientes cifras: el valor medio de la pesca desembarcada por buque en gran altura fue de 148,4 millones de pesetas; de 29,7 millones en la flota de altura; de 13 millones en la flota de litoral, y de 1,8 millones en la flota artesanal (6).

nas— llevan un porcentaje sobre el valor final de la pesca. Un marinero señalaba: «La economía del armador es lo máximo para el patrón. Es la agonía del dinero; el dinero es muy malo.» De modo que se dan las condiciones para que la ordenanza laboral sobre el trabajo en la pesca de gran altura se convierta en papel mojado. «En los barcos no se cumple eso de que no se puede trabajar más de doce horas seguidas, y de que es obligatorio descansar seis horas sin interrupción. No, no se cumple en ningún barco. Al principio de salir la Ordenanza Laboral, los marineros se empeñaron en cumplir los horarios de trabajo y descanso que había recogido la Ordenanza. Y estuvieron así dos meses. Pues bien, al patrón de mi barco le dio una congestión y tuvieron que traérselo para acá.» La ordenanza sólo parece cumplirse cuando no hay pesca: «La reglamentación sobre horas de trabajo y des-

canso no se cumple. Ahora que si hay poco marisco, pues en vez de seis horas puede que se descansen ocho y hasta doce. Se descansa porque no hay marisco, pero la ley no se cumple» (9).

El sistema de retribución «a la parte» no es, como se supone habitualmente, la causa fundamental de los accidentes. De

hecho, las tasas de siniestralidad mortal que se producen como consecuencia de la acti-

«La economía del armador es lo principal para el patrón.»

vidad laboral cotidiana a bordo son más altas en los buques en los que el sistema de retri-

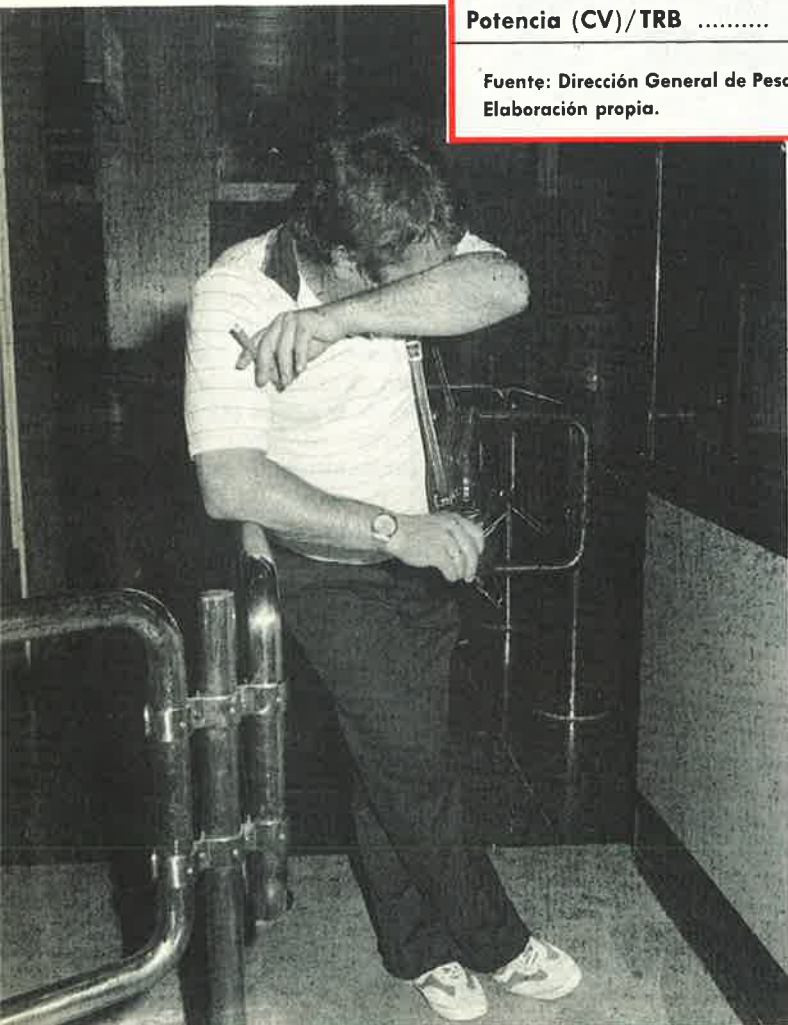
bución es a salario fijo (ver Cuadro número IV). El trabajo a destajo, con el excesivo número de horas de trabajo, los ritmos intensos y la ruptura permanente de los escasos tiempos de descanso sí pueden generar situaciones potenciales de accidente. Pero, como ya se ha visto, también se pueden encontrar formas de trabajo a destajo con sistemas de retribución a salario fijo.

CUADRO 3

CARACTERISTICAS TECNICAS MEDIAS DE LA FLOTA PESQUERA ESPAÑOLA. PERIODO: 1976-1982

CARACTERISTICAS TECNICAS	TIPO DE FLOTA			
	GRAN ALTURA	ALTURA	LITORAL	ARTESANAL
TRB/Barco	491,4	166,3	51,2	4,7
Tripulantes/Barco	22,4	15,1	12,5	3,2
Potencia (CV)/Barco	1.288,3	532,6	250,2	32,8
Potencia (CV)/Tripulantes	57,4	35	20	10,2
TRB/Tripulantes	21,9	10,9	4,1	1,4
Potencia (CV)/TRB	2,6	3,2	4,8	6,9

Fuente: Dirección General de Pesca Marítima. Anuarios: 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981 y 1982. Elaboración propia.



En contra de lo que comúnmente se cree, el sistema de retribución «a la parte» no es una causa principal de los accidentes. De hecho, éstos son más numerosos donde funciona el sistema de salario fijo.

Las tasas de siniestralidad mortal entre las diferentes flotas, junto a factores como el tipo y tamaño de las empresas, la productividad y las condiciones de trabajo, inducen a una ordenación más precisa de la actividad pesquera: pesca pre-industrial y pesca industrial. Aunque no puede hacerse una identificación mecánica entre los tamaños de los buques y los dos tipos de actividad estableci-

dos, sí puede hablarse de *tendencia* entre ellos, de tal manera que los buques de menor tonelaje estarían englobados en lo que se ha llamado pesca pre-industrial y los de mayor tonelaje en la pesca industrial. Mientras que los buques grandes pueden asimilarse a una típica organización empresarial industrial, los pequeños pertenecen a lo que se conoce como organización artesanal-familiar (10).

CUADRO 4

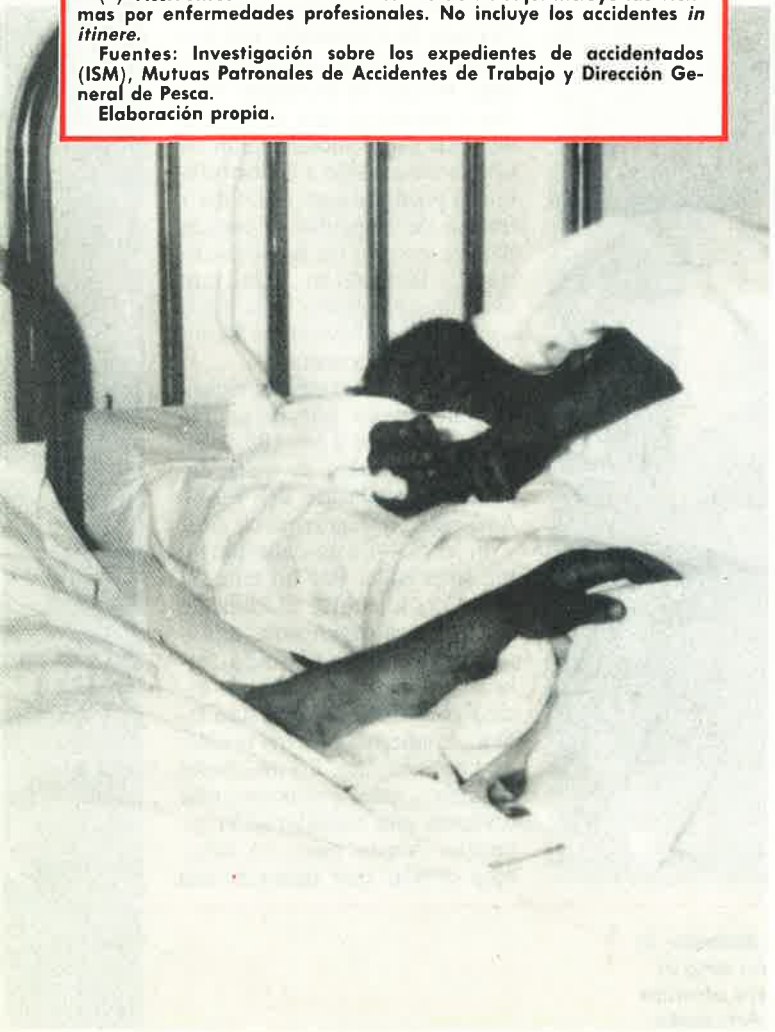
TASAS MEDIAS ANUALES DE ACCIDENTES MORTALES (*) PRODUCIDAS EN LA ACTIVIDAD PESQUERA INDUSTRIAL SEGUN EL TIPO DE ACCIDENTE Y EL TIPO DE FLOTA. PERIODO: 1976-1982

TIPO DE ACCIDENTE	ALTURA	GRAN ALTURA
	Accidentes producidos durante la actividad laboral cotidiana	0,131
Accidentes marítimos ..	0,031	0,048

(*) Accidentes mortales en el centro de trabajo. Incluye las víctimas por enfermedades profesionales. No incluye los accidentes *in itinere*.

Fuentes: Investigación sobre los expedientes de accidentados (ISM), Mutuas Patronales de Accidentes de Trabajo y Dirección General de Pesca.

Elaboración propia.



El tipo y tamaño de la empresa se refiere a: la organización de la empresa, la forma de la propiedad, el número de embarcaciones y de tripulantes, así como el grado de desarrollo tecnológico y la autonomía de las embarcaciones. Las condiciones de trabajo hacen referencia a: el grado de división del trabajo a bordo, la jerarquización de las relaciones laborales y sociales en el buque, el sistema de retribución, el tiempo de estancia continuada de la embarcación en la mar, el tiempo de trabajo a bordo y los ritmos de trabajo y descanso, y, por último, el ritmo de la vida social y familiar del pescador. En estos factores (tipo, tamaño de la empresa y condiciones de trabajo) y en la productividad parece encontrarse el origen de las condiciones peligrosas del trabajo. Según todo esto, los accidentes parecen ser la expresión final de un determinado riesgo producido por unas condiciones de trabajo concretas, ajustadas al logro de unos índices de productividad, que se enmarcan en una organización específica (11).

Una última observación. La tasa de accidentes mortales en el centro de trabajo de las flotas de litoral y artesanal supera a las tasas de sectores como la industria e incluso la construcción (ver Cuadros números I y II). Y es que las condiciones de vida y trabajo en estas flotas no permiten caer en la tentación de idealizar una forma de actividad que está muy por debajo de los mínimos existentes en la mayoría de las actividades de tierra adentro. En estas flotas no hay vacaciones: «*Nosotros no tenemos ni sábados, ni domingos. Trabajamos siempre.*» Y, en muchas ocasiones, el salario no alcanza: «*Yo he tenido meses de llegar a casa avergonzado, con los bolsillos vacíos. Por eso digo que la vida marinera es muy triste. Triste por todo. Estás asustado, los accidentes, en fin... Muchos líos y después mucho frío. Siempre 'ensopao', estás todo el día calado y así vienen las enfermedades, el reuma... que te duelen todos los huesos, la ingle, el pescuezo, las piernas y los brazos...*» (12). ■

José-Manuel MONTERO LLERANDI

NOTAS

(1) Tasa de siniestralidad mortal en el centro de trabajo = Número de accidentes en el centro de trabajo / Número de trabajadores empleados x 100.

(2) Uno de los problemas que plantea la investigación sobre la siniestralidad laboral en el sector pesquero es la deficiencia de sus estadísticas. Un ejemplo significativo: los datos sobre accidentes mortales que publica el Servicio Social de Higiene y Seguridad del Trabajo (SSHST) son inferiores a los que se obtienen del Instituto Social de la Marina (ISM) y de las Mutuas Patronales de Accidentes de Trabajo. También debe mencionarse las diferencias que hay entre los datos que el ISM publica anualmente en sus Memorias y los que obtuvimos de una investigación directa de los expedientes de accidentados. Una de las razones de esa diferencia es que en las Memorias del ISM se incluyen las víctimas producidas entre el personal de tierra del sector pesquero. Otra razón es que en las Memorias no se publican los accidentes que se producen cada año, sino los accidentes que se registran; o sea, se contabilizan los accidentes cuyos expedientes se han resuelto durante el año considerado en la Memoria. Pero ocurre que muchos expedientes tardaron varios años en concluirse. Así, de los 843 accidentes que se produjeron entre 1975 y 1982 en los asegurados en la Mutua de Accidentes del ISM, un 24,5 por 100 se registró un año después y un 2,25 por 100 entre dos y cinco años a partir del momento en que se produjo.

Los datos que se manejan en este artículo proceden de una investigación directa de los expedientes de accidentados. En la recogida de datos, así como en su posterior tratamiento y elaboración, colaboró Enrique Rodríguez Alos, que está finalizando una Memoria de Licenciatura sobre accidentes e industrialización en el sector pesquero español.

(3) Ya que el tamaño medio de las embarcaciones de la flota artesanal es de 4,7 TRB.

(4) GAUR: *La pesca de superficie en Vizcaya y Guipúzcoa*, Bilbao, Caja Laboral Popular, 1970, p. 187.

(5) *Ibid.*, pág. 188.

(6) Estimación realizada a partir de los datos consultados a: Ignacio Palacios Esteban, «*Rasgos estructurales del sector pesquero onubense.*» Anexo publicado en: José Manuel Montero Llerandi. *Proceso de industrialización y condiciones de trabajo. El sector pesquero onubense*. Sevilla, Junta de Andalucía, 1985.

(7) Montero Llerandi, *op. cit.*, págs. 95-97.

(8) GAUR, *op. cit.*, pág. 96.

(9) Información extraída en reuniones de grupo y entrevistas en profundidad con pescadores de la provincia de Huelva, en las que se discutió sobre accidentes y seguridad a bordo. Una parte de los testimonios recogidos se publicó en Montero Llerandi, *op. cit.*

(10) José Manuel Montero Llerandi. *Análisis sociológico de los accidentes laborales. El sector marítimo-pesquero*, Madrid, Instituto Social de la Marina, 1986, pág. 211.

(11) *Ibid.*, págs. 214 y 217.

(12) Ver cita 9.

Fernando Martínez Salcedo, director general del Medio Ambiente

Ingeniero Naval, geógrafo, militante ecologista durante la década de los 70, Fernando Martínez Salcedo, actual director general del Medio Ambiente, cree que la fórmula que permitirá resolver los problemas ambientales que padecemos ha de

basarse en la aplicación a nuestro país de la normativa europea. Pero el camino no va a ser fácil. El eterno dilema entre desarrollo económico y protección del medio ambiente planea sobre el futuro de nuestros ecosistemas.

ENTRE EL DESARROLLO Y LA DESTRUCCION

PODRIA explicar a nuestros lectores qué funciones concretas tiene la Dirección General del Medio Ambiente?

FERNANDO MARTINEZ SALCEDO.—Desafortunadamente, la DGMA tiene bastantes problemas de definición. Primero, porque la propia consideración de los asuntos ambientales en el conjunto de la Administración española no es muy alta, desde el punto de vista administrativo. Téngase en cuenta que la Administración española tiene en este sentido bastante menos rodaje que otros países, lo que obliga a asentar tratamientos nuevos. Esta es una reflexión obligada para la propia Administración. Si nos referimos a nuestra capacidad para abordar problemas, habremos de decir que la DGMA es una Dirección General poco tecnificada, en la que generalmente se han desarrollado políticas incorrectas. En estas condiciones, más que de «funciones» habría que hablar de «momentos». Actualmente pasamos por un buen momento, después de la incorporación de España a la CEE. Esto significa el cierre de un proceso de

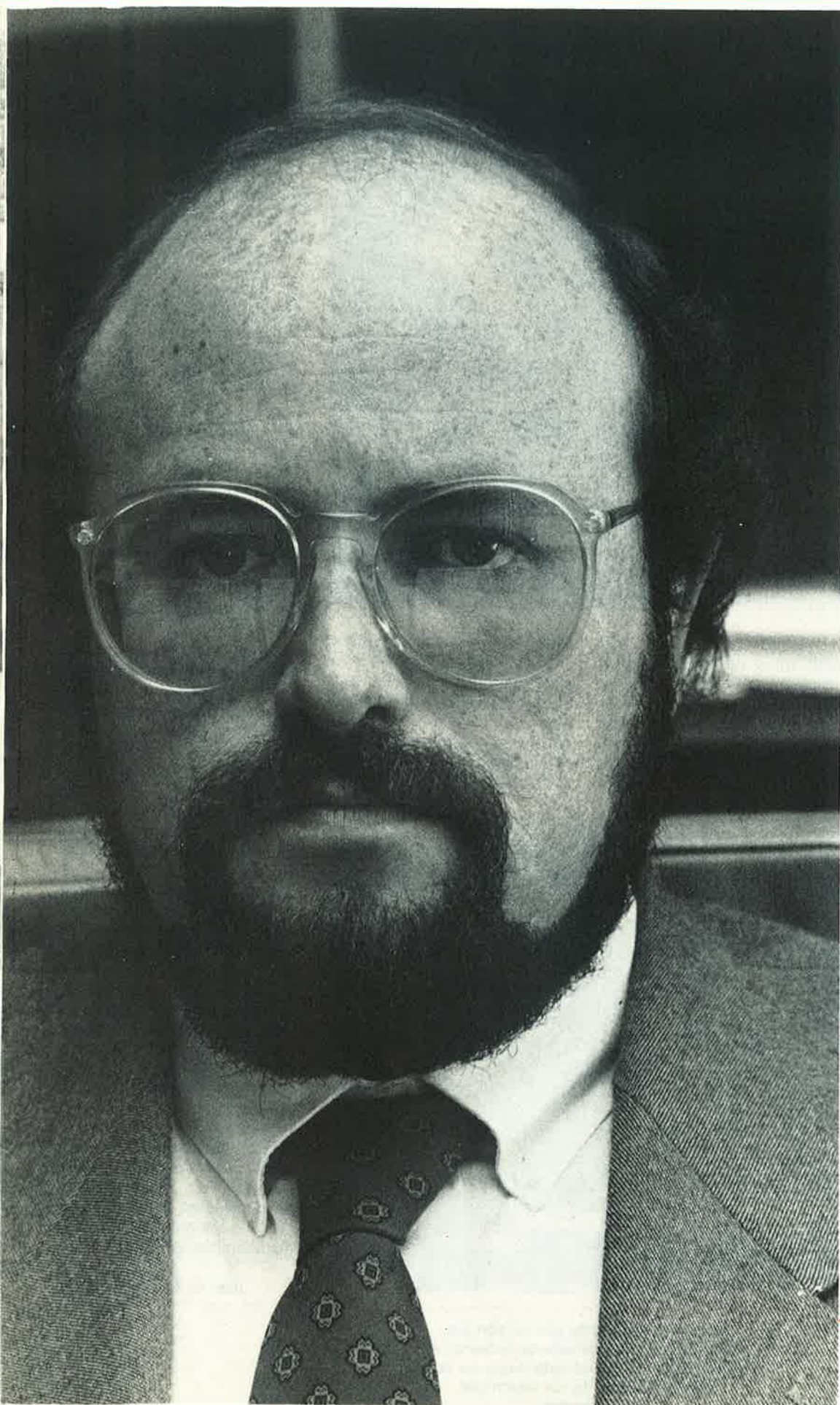


modificación importante de la legislación sobre medio ambiente. Durante el último año se ha aprobado la Ley de Residuos Tóxicos y Peligrosos, el Decreto de Evaluación del Impacto Ambiental, se ha modificado la Ley de Residuos Sólidos Urbanos, se han elaborado decretos sobre modificación de niveles de emisión a la atmósfera... A partir de aquí, la DGMA tratará de aumentar la capacidad de gestión de la Administración, teniendo en cuenta tanto la incorporación a la CEE como las transferencias a las comunidades autónomas.

MAR.—En un estudio reciente, encargado por la propia DGMA, sólo el 2 por 100 de los encuestados sabía de quién depende la vigilancia del Medio Ambiente, ¿qué quiere decir esto?

F. M. S.—Es un dato que no me sorprende. Por un lado, la gente no identifica claramente los distintos organismos administrativos. Por otro lado, habría que tener en cuenta la escasa consideración que han tenido en nuestro país los problemas ambientales. En un primer momento, tales problemas sólo tuvieron una consideración sanitaria. Ahora bien, no debemos olvidar que tenemos una

Según Fernando Martínez Salcedo, la Administración todavía no está lo suficientemente dotada para afrontar los problemas del Medio Ambiente.



Administración joven, que aún no ha podido abordar algunos problemas poco tratados, como los comportamientos lesivos para las condiciones medioambientales; por ejemplo, en las grandes planificaciones industriales y urbanísticas. De todos modos, a nadie con responsabilidad política se le escapa hoy en día que los problemas de equipamiento ambiental tienen una traducción política inmediata.

MAR.—¿Cuál es el estado de salud de nuestro medio ambiente?

F. M. S.—Sin establecer grados, puesto que a este nivel es muy difícil establecerlos, podemos decir que tenemos dos grandes tipos de problemas: los que se derivan de actividades urbanas e industriales (son los problemas clásicos de contami-

«Existe una insuficiente conciencia social sobre la importancia que tienen los problemas del Medio Ambiente.»

nación, en los que estamos más o menos como otros países europeos) y los que se derivan de la explotación de los recursos. En este segundo bloque entrarían los problemas de desertización, deforestación o incendios forestales. Tenemos problemas graves. La Administración aún no está adecuadamente capacitada; además, existe una insuficiente conciencia social de la importancia de estos problemas...

MAR.—¿Y en cuanto a los problemas de nuestro litoral?

F. M. S.—Hay problemas graves, sobre todo los derivados de las actividades urbanas e industriales. La población se ha ido orientando crecientemente hacia el litoral. También es en él donde recibimos la mayor parte de nuestro turismo: un 80 por 100. Esto, en conjunto, crea problemas de equipamiento

ambiental y de contaminación de aguas. En el caso del Mediterráneo, las actuaciones que se han llevado a cabo han logrado que hasta el 60 por 100 de las aguas que se vierten están depuradas. A raíz de la firma por España del Convenio del Mediterráneo y del esfuerzo concretado en la declaración de Génova del año pasado, pretendemos que todas las ciudades cuya población supera los 100.000 habitantes tengan depuración de aguas residuales, y que las que se sitúan por debajo de esta cantidad tengan, al menos, un emisario submarino en condiciones aceptables de dispersión.

MAR.—¿Qué me dice usted de los casos de Portman y Huelva?

F. M. S.—Apenas he tenido tiempo de considerar el problema de Portman. Recientemente he estado en Murcia y he tenido los primeros contactos con los responsables de la empresa vertedora. Hay problemas de déficits importantes. Partimos de una consideración global: España no puede renunciar a su actividad industrial.

En el caso de Portman, hay que reconocer que se trata de un vertido de residuos importante, lo que significa que hay que afrontar el problema y resolverlo en la medida de lo posible. El caso de Huelva es de



vertidos tóxicos de la industria; podríamos considerar que el problema es el mismo. De todos modos, me extraña que se haya empezado a protestar por un problema menor, como es el del vertido de residuos de la industria de dióxido de titanio, a

40 millas de la costa de Huelva.

La solución del vertido de aguas pasa por la aplicación de la Ley de Aguas y el establecimiento de canales de vertidos. Eso creo que permitirá abordar la solución de los problemas ambientales que atravesamos



Los problemas más graves son los derivados de las actividades urbanas e industriales. El litoral está pagando las consecuencias de un desarrollo desordenado.

sin que tal cosa suponga una pérdida de la capacidad productiva industrial española.

MAR.—¿Quiere esto decir que hay leyes suficientes para acometer los problemas? ¿No sería necesaria una Ley General sobre el Medio Ambiente?

F. M. S.—Hay un marco legal amplio: el europeo. Por eso hemos cambiado de actitud. En 1983 creíamos necesaria una Ley General sobre el Medio Ambiente, incluso llegó al Consejo de Ministros un proyecto de Ley y fue el propio Consejo de Ministros el que decidió no aprobarlo. Era un problema de prioridades. Hubo una discusión sobre la oportunidad de la ley y se consideró que no era el momento. Ahora bien, a raíz de nuestra incorporación a la CEE hemos asimilado una legislación muy amplia y detallada, que llevará a la Administración a abordar gran número de problemas ambientales. Quiere esto decir que no nos es necesaria una gran definición legal propia; nos podemos apoyar en la normativa europea.

MAR.—Por último, quisiera preguntarle sobre las expectativas que presenta el año que viene. Este, desgraciadamente, se cierra con dos auténticos ecodios: Chernobyl y el Rihh.

F. M. S.—Yo creo que las expectativas son buenas. En 1987 pretendemos terminar el proceso de modificación normativa y empezar a gestionar los problemas ambientales de forma concreta. En este sentido, la primera modificación será la desaparición de las subvenciones a empresas para solucionar sus problemas ambientales. A partir de ahora hay que empezar a hablar de planes integrados a gran escala, lo que cambia la orientación anterior. Por otra parte, vamos a potenciar un instrumento de cooperación legislativa con todas las comunidades autónomas. Hasta ahora hemos hablado de la falta de inversión pública, así como del reparto de transferencias. Sin solventar estos escollos no puede haber solución a los grandes problemas medioambientales. ■

Juan de DAMBORENEA

SUBVENCION A LA CONSTRUCCION NAVAL

Los titulares de Industria de la Comunidad Económica Europea concluyeron la última de sus reuniones sin conseguir un compromiso sobre la necesidad de fijar, como propone la Comisión Europea, un techo uniforme para las subvenciones a la construcción naval, que no deberá superar el 26 por 100 del precio de venta del buque botado. Este porcentaje ha sido establecido calculando la diferencia de competitividad entre los astilleros de Extremo Oriente, que representan ahora e 36 por 100 de la producción mundial, y los de la CEE

que tan sólo alcanzan un 14,2 por 100.

Frente a esta postura del Ejecutivo europeo, respaldada por Dinamarca, Holanda y la República Federal Alemana, tres países meridionales, entre los que destaca España, hacen hincapié en que el porcentaje máximo de ayudas autorizadas por la Comisión Europea no puede ser homogéneo. Estos países argumentan que si para los barcos que no superan las 5.000 TRB, podría bastar con un 26 por 100, esta cifra sería insuficiente para los buques grandes, mucho menos competitivos con respecto a los construidos en Japón o Corea del Sur.

En este sentido, la delegación española encabezada por el ministro de Industria, Luis Carlos Croissier, pidió que se diferenciaron los niveles de subvención emitidos en función del barco proyectado. Los representantes españoles no precisaron el porcentaje de ayuda a la construcción de graneleros y petroleros, aunque la Comisión reconoce que la diferencia de competi-

tividad con Extremo Oriente en este tipo de buques es del 38 por 100. ■

AMETRALLADO EL «ESTRELLA DEL MAR»

El 28 de noviembre fue ametrallado el pesquero «*Estrella del Mar*», a la altura del Cabo Barbas, zona muy cercana a Mauritania, en la que, periódicamente se registran este tipo de agresiones contra embarcaciones españolas. En el momento del ataque, las nueve y media de la noche, el barco navegaba a unas 80 millas al sur de Dhajla, antigua Villa Cisneros, a unos ocho kilómetros de la costa del Sahara occidental.

Según declaró el patrón de pesca, Manuel Chapela Rodríguez, el ataque se produjo cuando se disponían a lanzar los aparejos de pesca. En buque recibió los impactos de los disparos realizados desde una lancha neumática con cinco o seis hombres a bordo.

Después de que el «Almirante Ferrándiz» auxiliase al barco atacado extinguiendo el incendio que se declaró a bordo, los tripulantes fueron trasladados al buque sanitario «*Esperanza del Mar*», que les condujo al puerto de Las Palmas.

Días después de este incidente, el Frente Polisario se responsabilizó del ataque. El «*Estrella del Mar*» navegaba con la correspondiente autorización y licencia marroquí para faenar en dichas aguas, que el Polisario considera que son de jurisdicción saharauí. ■

COMISION DE SEGUIMIENTO DEL SECTOR PORTUARIO

Presidida por el secretario de Empleo y de Relaciones Laborales, Alvaro Espina, se constituyó en los primeros



Santa Pola fue el escenario de las Jornadas de Pesca que, bajo el patrocinio de su Ayuntamiento y con la colaboración de la Generalitat valenciana, aspiraban a repasar algunos aspectos de la realidad socio-marítima.

días de diciembre la Comisión de Seguimiento y Vigilancia para el Desarrollo normativo de la actividad laboral en los puertos.

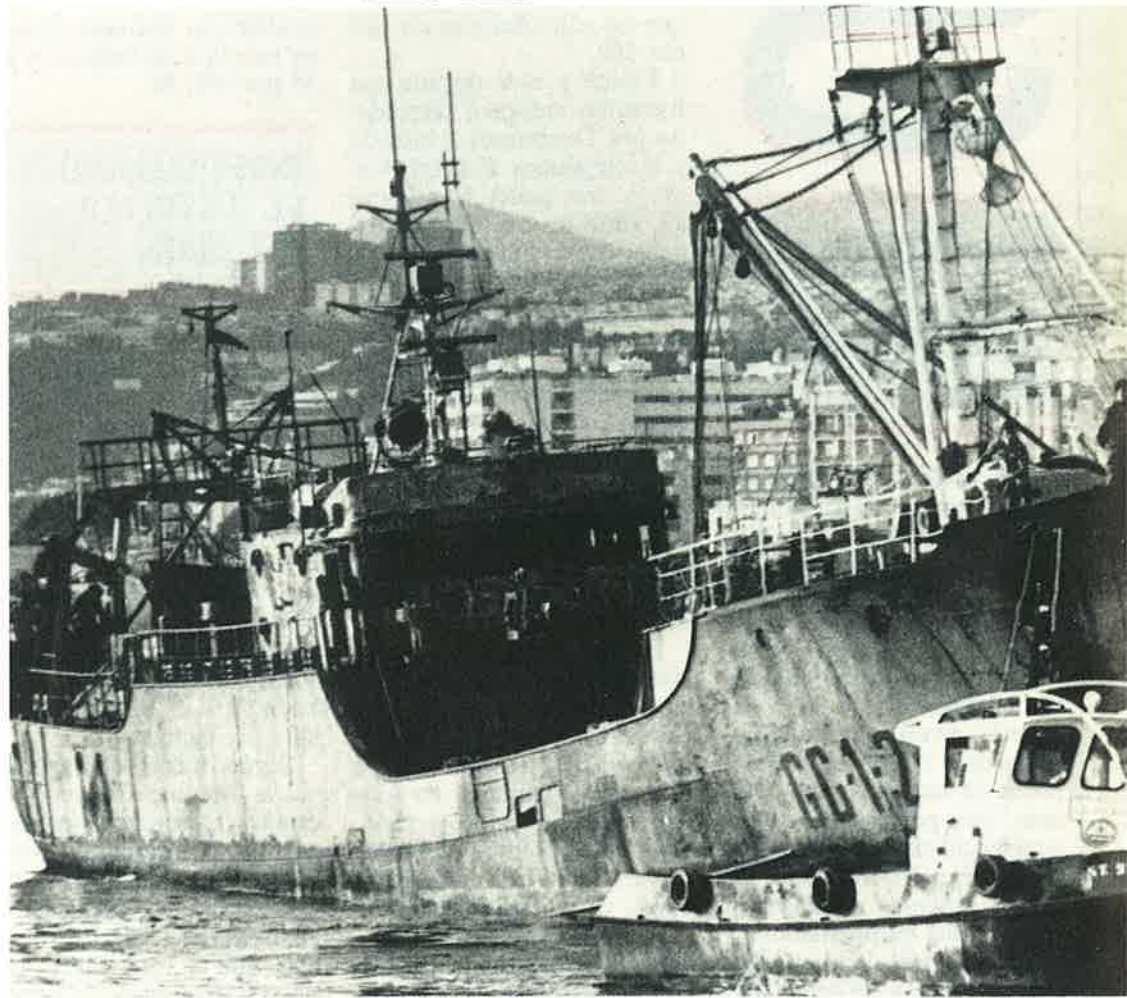
Esta comisión estaba prevista en el acuerdo tripartito suscrito por la Administración, las organizaciones empresariales CEOE y CEPYME y por las centrales sindicales ELA-STV, UGT y CC.OO, y tiene como objetivo abordar el desarrollo del proceso normativo que regulará la actividad laboral en los puertos de interés general, de acuerdo con la reforma introducida en la legislación del sector por el Real Decreto del 23 de mayo último.

El borrador del Reglamento señala que el personal laboral que en el momento de constituirse las sociedades laborales preste sus servicios en la OTP, pasará a integrarse en las plantillas de las nuevas entidades, respetándose todos los derechos laborales.

Los que no figuren en el censo de la OTP, y que hubieran realizado trabajos denominados «ocasionales», accederán a un registro especial. La descarga, arrastre y almacenaje y cuantos trabajos se deriven de la manipulación del pescado fresco proveniente de los buques de más de 100 toneladas están excluidos del servicio público de estiba y desestiba cuando se acuerde con la tripulación del buque.

El acuerdo deberá formularse por escrito y depositarse ante la autoridad laboral competente. Dichas tareas serán también excluidas cuando se establezca en convenio colectivo que sean realizadas por la tripulación del buque.

La contratación por la sociedad estatal de trabajadores inscritos en el registro especial de trabajadores portuarios se efectuará por el orden en que dichos trabajadores se encuentren situados dentro del registro, según los criterios que establezcan las comisiones provinciales del INEM.



El acceso al registro está limitado a quienes acrediten la suficiente aptitud por medio de la superación de las pruebas correspondientes. Los trabajadores cuya relación laboral se hubiera extinguido de mutuo acuerdo, dimisión o despido procedente, se integrarán en el registro especial.

Las ofertas de empleo deberán garantizar unos ingresos en cómputo anual y en condiciones homogéneas o iguales a los que el trabajador percibiría de seguir vinculando a la sociedad estatal. ■

I JORNADAS DE PESCA DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

A lo largo de los días 12, 13 y 14 de diciembre, medio

centenar de expertos en pesca debatieron los principales problemas que afectan a esta actividad en el ámbito de la Comunidad Valenciana. Los debates tuvieron como escenario la Casa de la Cultura de Santa Pola (Alicante), y transcurrieron a lo largo de las I Jornadas de Pesca de la Comunidad Valenciana, que organizó el Ayuntamiento de la ciudad, con la colaboración de la Caja de Ahorros de Alicante y Murcia, y bajo el patrocinio de las Diputaciones de Alicante, Castellón y Valencia, la Consellería d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, y la Consellería d'Agricultura i Pesca.

Las Jornadas debían haber servido, según fuentes de la organización, para la presentación pública de los principales criterios sobre política pesquera de la Comisión de Pesca del PSPV-PSOE, en cuyo nombre intervino Emilio Balboa, con su ponencia

«Problemática Pesquera en la Comunidad Valenciana», en la que, manejando datos suministrados por las Cofradías de Pescadores, criticó la política de mercados que determina la actual comercialización de la Comunidad. Sin embargo, la presentación de la Comisión de Pesca del Partido Socialista quedó deslucida por la ausencia de Fernando González-Laxe, ex-director general de Ordenación Pesquera y senador del PSOE, quien tenía previsto disertar sobre el tema «Política Social en la Bajura». Sí asistieron, en cambio, Fernando Pastor, subdirector general de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, y Vicente Navarro, jefe de la sección de Pesca de la Dirección Provincial del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, así como Luis María Tellaeché, secretario general de la Federación de Pesca de UGT.

Al acto de inauguración de



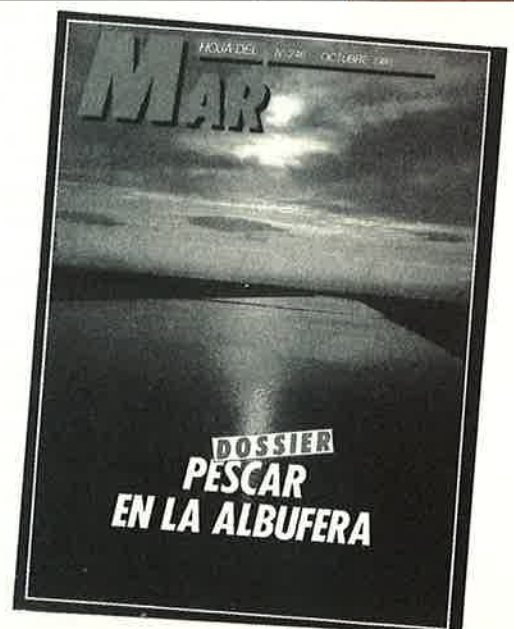
Instantánea del pesquero «Estrella del Mar» a su llegada al puerto de La Luz, en Las Palmas de Gran Canaria, hasta donde fue remolcado tras el ametrallamiento sufrido en aguas del banco pesquero sahariano el pasado 28 de noviembre.

las Jornadas, que se celebró con cinco horas de retraso, debido a dificultades en el viaje del presidente de la Generalitat, Joan Lerma, asistieron el presidente y el gobernador civil de Alicante. En las palabras de saludación, el alcalde de Santa Pola, Francisco Conejero, realizó un breve recorrido sobre los principales problemas que padece la actividad pesquera de la Comunidad, y apuntó, entre las posibles soluciones, «que España firme más acuerdos pesqueros con otros países, como Argelia». ■

NOVIEMBRE		
Fecha	Noticia	Medio
26-11	Los estibadores del puerto de Barcelona rechazan, pactos sobre la reforma de los puertos	P. Nacional
27-11	Por decisión de las autoridades comunitarias, España podrá mantener durante un año más las ayudas a la reconversión naval	P. Nacional
29-11	El pesquero español «Estrella del Mar» es ametrallado desde una lancha «Zodiac» a ocho millas del cabo Barbas, en las costas del Sahara	P. Nacional
30-11	Nuevas manifestaciones de estibadores en Barcelona para pedir que se cumpla la sentencia de Magistratura del Trabajo en la que se prohíbe a la empresa Contenemar contratar trabajadores procedentes del INEM	P. Nacional
DICIEMBRE		
1-12	La flota merluquera vasca puede faenar ya desde hoy en el caladero de Eskote.	P. Nacional
1-12	El patrullero español «Iranzu» se incendia cuando se encontraba en los astilleros portugueses de Setúbal.	Ag. EFE
2-12	Comienza en Madrid la Asamblea Anual de los Navieros Españoles (ANAVE).	P. Nacional
2-12	El marinero español Ramón Rodríguez Torres, de 35 años, desaparece al caer por la borda del pesquero «Arcángel San Rafael».	P. Canaria
3-12	Continúa el regreso escalonado de los tripulantes de los pesqueros «Digna», «Angeles Bravo» y «Txingurri», detenidos por una patrullera de Guinea Bissau a mediados del mes de noviembre.	P. Nacional
3-12	Continúa la huelga de los pescadores de San Lúcar de Barrameda en demanda de mejores condiciones laborales.	P. Andaluza
4-12	La Asociación de Armadores de Pesca de la Coruña (ARPESCO) recurrirá ante los tribunales de la CEE en protesta por la asignación de derechos de pesca efectuada para los dos primeros meses de 1987.	P. Gallega
9-12	Se constituye en Madrid, presidida por el Secretario de Empleo y Relaciones Laborales, Alvaro Espina, la Comisión de seguimiento y Vigilancia para el desarrollo normativo de la actividad laboral en los puertos.	P. Nacional
9-12	Comperencia ante la comisión correspondientes del Congreso de los Diputados de Miguel Oliver, Secretario General de Pesca Marítima.	P. Nacional
11-12	Los pesqueros «Enrique y José», «Hermanos Naranco», «Hermanos Ferrer», «Enrique y Fernando» y «Mary Francisco», todos ellos malagueños, fueron apresados en aguas saharianas y conducidos a Dajla (ex Villa Cisneros) por patrulleras marroquíes.	P. Nacional
12-12	Delegaciones de España y Portugal reanudan en Sevilla negociaciones para establecer un acuerdo que regule la pesca en la zona fronteriza del Guadiana.	P. Nacional

PREMIO «DÍA MUNDIAL DE LA ALIMENTACION»

El Premio «Día Mundial de la Alimentación», otorgado por el MAPA en seguimiento de una iniciativa de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), que este año estaba dedicado a trabajos periodísticos sobre comunidades pesqueras, fue concedido al dossier que nuestra revista publicó el pasado mes de octubre en relación a la Albufera de Valencia y a la comunidad de pescadores de El Palmar. El Premio recayó en el conjunto del trabajo, que incluía dos artículos de nuestro redactor-jefe, Javier Ortiz, y otros dos, debidos al sociólogo José-Manuel Montero-Llerandi y al ecólogo Juan de Damborenea. Las fotografías que ilustraban los artículos eran obra de Antonio Girbes. El voto del Jurado fue unánime.



CONRAD: TIFÓN

«A la puesta, el sol presentaba un diámetro reducido y un resplandor mortecino, moribundo, como si millones de siglos hubieran transcurrido desde la mañana de aquel mismo día y lo hubieran conducido a las mismas puertas de su extinción.»

Cultura

Por Rafael CHIRBES

EN las novelas de Conrad, muchas veces un día vale toda una vida. Un instante de cobardía altera para siempre una vida intachable. Una experiencia momentánea cierra un espacio del carácter que permanecía abierto, marca una existencia. El primero es el caso de Lord Jim. El segundo, el de un libro del que escribimos, en esta misma sección, meses atrás (*La línea de sombra*) o el del que ocupa estas líneas (*Tifón*).

Conrad es un hombre que debe ser leído en cualquiera de los momentos de la vida. Su literatura, a cada lectura, crece en placer e inteligencia. La relación de cada lector —desde la infancia a la madurez— con Joseph Conrad es idéntica a la que la crítica ha mantenido con sus libros. Durante mucho tiempo sus críticos pensaron que sus novelas eran poco más que libros de aventuras. Tuvieron que dejar pasar el tiempo para poder ir dándose cuenta de que, como todos los grandes autores, Conrad escribió acerca de los grandes temas de su tiempo; de los deseos y desengaños de los hombres. Los críticos empezaron a descubrir en sus textos grandes metáforas del capitalismo, descripciones del mundo colonial, de la política, y vieron hilos filosóficos que les habían pasado desapercibidos. La belleza del lenguaje de Conrad, su perfección y sencillez formales, el olor a mar y lejanía de sus relatos, los habían confundido.

Porque Conrad no era un

filósofo ni un intelectual, a pesar de eso que fueron descubriendo luego los críticos; y ni siquiera, a pesar de la pureza de su idioma, era inglés. En realidad, este maestro de la literatura de entre dos siglos (1857-1927) se llamaba Josef Teodor Konrad Nalecz Korzeniowski y no aprendió la lengua en la que se hizo famoso como novelista hasta pasados los veinte años. Había nacido en Polonia, tenido una vida azarosa y sido marino mucho antes que escritor. Un excelente marino, que había conquistado el puesto de capitán de navío a los veintisiete años en la flota mercante del que seguía siendo el más grande imperio comercial de su tiempo. Uno de esos casos en los que la literatura nace como fruto maduro de una larga experiencia, y que, al nacer, prende tanto al autor como al lector, porque Conrad se embarcó en la locura del arte, en lo que algunos críticos han definido como «el infierno del escritor», enamorándose de la perfección de Flaubert, empujando una travesía tan peligrosa para el alma como la anterior lo había sido para el cuerpo.

Tifón es una de sus grandes novelas del ciclo malayo. En unos mares remotos, bajo una bandera extraña y con un cargamento de obreros chinos que guardan con avidez el escaso dinero conseguido en años de sufrimientos, dispuestos a defenderlo hasta la muerte, un grupo de marinos ingleses se enfrenta a una lu-



«El huracán, con su capacidad para enloquecer a los mares, para hundir buques, para arrancar árboles de cuajo, para abatir murallas y derribar los pájaros al suelo, había topado con aquel hombre taciturno...»



«TIFON» ES UNA DE LAS GRANDES OBRAS DEL CICLO MALAYO DE JOSEPH CONRAD

cha imposible, a una lucha contra los elementos, contra Dios.

El capitán McWhirr, un hombre silencioso, se enfrenta a la disyuntiva de dar un gran rodeo, tal vez injustificado, y poner en cuestión su honor, o emprender una ruta en la que los signos indican la existencia de un ciclón. McWhirr es uno de esos héroes oscuros de Conrad, incapaz de pronunciar dos palabras seguidas y elegirá —¿cómo justificar, de otro modo, ante la empresa, el exceso de combustible gastado?— la ruta más corta: el camino del ciclón.

En la lucha desigual, McWhirr cambiará su personalidad: «*El huracán con su capacidad para enloquecer a los mares, para hundir buques, para arrancar árboles de cuajo, para abatir murallas y derribar los pájaros al suelo, había topado en su camino con aquel hombre taciturno y, en un supremo esfuerzo, había logrado arrancarle unas cuantas palabras*» (página 87). Como siempre en su vida, cada movimiento de McWhirr estará guiado por un escrupuloso sentido del silencioso deber y la justicia.

Conrad —una vez más— establece la parábola de la solidaridad de un modo lejano, distante, sin atreverse a escribir grandes palabras en el texto. Limitándose a contar, hasta en sus menores detalles, con la perfección del ahorro, casi como el propio McWhirr lo haría, esa historia.

También intentará contar la experiencia el capitán McWhirr que, en su silencio, da por supuesto que todo en su vida —los esfuerzos, los peligros, los trabajos— tiene sentido porque, muy lejos, en Inglaterra, hay una mujer y dos hijos que le esperan. McWhirr —como Conrad— escribirá una carta, por vez primera larga, a su esposa que ella no llegará a leer. Es la gran ironía, la amargura de Conrad la que cierra este ciclo de valor y pie-

dad. En realidad, la señora McWhirr soporta a su marido sólo porque está lejos y la llegada de la carta la inquieta, porque, en un momento de la lectura, cree entender que él quiere jubilarse y volver a casa. Salta lo que considera párrafos secundarios y va hasta el final del texto, donde descubre con calma que no, que McWhirr aún no piensa volver. La señora McWhirr se irá de compras en las rebajas y el mensaje del capitán, la palabra venida de tan lejos, tan dolorosamente conquistada, se quedará sin un solo lector: olvidado para siempre.

La piedad de Conrad por el hombre de mar, por todos los hombres, se cierra con esa mueca amarga, que es además la referencia directa al otro mundo, al de los salones en tierra firme, los intereses mezquinos, los escaparates rutilantes, las letras de cambio y las oficinas: el mundo que da la espalda a esos hombres que pueblan los rincones olvidados del mundo, que jamás escriben carta alguna ni parecen esperar noticias de ninguna parte. Los parias: «*Son lo bastante competentes, parecen incurablemente amargados, no dan muestras de vicio alguno y llevan estampada en su cara la impronta del fracaso. Llegan a bordo por una emergencia, no sienten el menor interés por ningún barco en especial... y se deciden a abandonar el barco en el momento menos oportuno. Desaparecen sin despedirse, desembarcan en cualquier puerto donde los demás hombres temerían hallarse sin trabajo, y bajan a tierra acompañados por un baúl maltrecho atado como si se tratara del cofre de un tesoro incalculable del que su único deseo es desprenderse, cuanto antes, de la última mota de polvo del barco adherida a la suela de sus zapatos.*» ■

(*) Joseph Conrad, *Tifón. El Regreso*, editorial Taifa, Barcelona, 1986. Traducción de Diego Hernández.

MAREGRAMA

HORIZONTALES

1. Organismo oficial al frente del cual se encuentra una de las personas entrevistadas en este número (Sigue en el 14 vertical. Cinco palabras). 2. Relativos al mar. De cierta forma. 3. Pick Up. Propio de una antigua ciudad griega de gran renombre artístico. En la nada. 4. Al revés, septentrión. No tocan tierra. Vocal. 5. Lleva agua dulce. Existe. Flor que, según explicábamos en nuestro anterior número, figura en el escudo de París. Aceite inglés. 6. Pronombre. Además de las de Guecho, son características

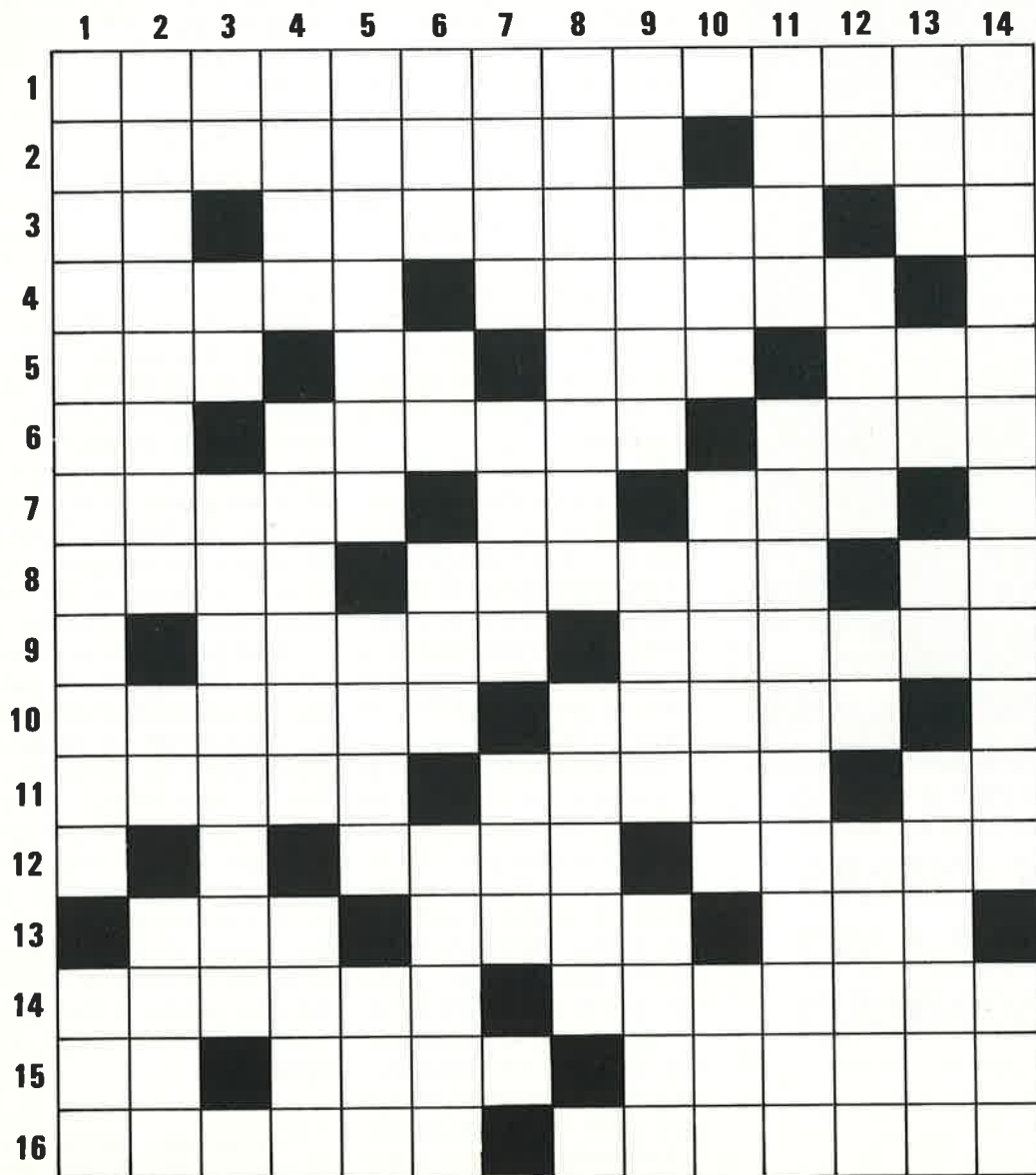
de las playas. Al fondo. 7. Familiarmente, se lo crea. Al revés, nota. Esta palabra catalana significa «cola», como saben los amantes de los números capicúas. Consonante. 8. Signo cardinal. Se producen cuando las aguas suben demasiado. Nota. 9. Consonante. Apellido de un conocido matador de toros. Suprimir rugosidades. 10. El pez que merece este adjetivo forma una especie en la que se incluye el llamado «emperador». Seudónimo. Uno. 11. Apellido de una conocida escritora catalana. Y ya que vamos de apellidos, este pertenece a una muy popular saga de comentaristas deportivos. Prefijo

privativo. 12. Nada. Conjunción. Dignidad catedralicia, inmediatamente inferior a la de obispo. Al revés, cabo delgado que va dentro del dobléz de la lúa de una vela y que ayuda a darle más concavidad. 13. Dos. Limpia. Al revés, sube las velas. 14. Objetivo que se le asigna a una persona. Sacra. 15. Pronombre personal. El de vida se refiere a lo mucho que se gasta. Instrumentos que sirven para impedir que los buques vayan a la deriva. 16. Hembras rumiantes cérvidas, de color rojizo, sin rabo y con cuernos cortos, con la punta en forma de horquilla. Mal hecho, feo, ridículo y de mala figura.

VERTICALES

1. Que no puede morir. Movimiento de objetos de conciencia. 2. Cierta submarino mítico. Afirmación. Suelo. 3. Abreviatura de Señor. Letra griega. Descripciones del modo de ser, gustos y costumbres de las personas. Consonante. 4. Cierta forma de engaño. Distanciar. César --- (1850-1918) fue un emprendedor empleado del ramo de la hostelería cuyo nombre llegaría a ser universalmente famoso. 5. «In-----», expresión que se utiliza para describir los desplazamientos hasta y desde el punto de trabajo. En terminología marítima, se emplea este sustantivo para referirse al conjunto de los días transcurridos desde el último novilunio. Suplica. 6. Gesto repetido de modo involuntario. Sureste. Iniciales de cierto Estado europeo. Apellido de un célebre político portugués de nuestro tiempo. 7. Niño vasco. Chica catalana. Valle cántabro. Consonante. 8. Sirve como unidad de medición del registro bruto de los barcos, por ejemplo. Aparejo. Consonante. 9. Deidad egipcia. Especie de canalizo de madera que se usaba en la cubierta de los veleros para llevar hasta el imbornal el agua achicada hasta cubierta. Cuatro primeras. 10. Consonante. Plural de consonante. Cala pequeña. En el gineceo. 11. Nadie quisiera obtener estas calificaciones. Aquí figuran seguidos el nombre y el apellido de un famoso poeta, padre de las letras catalanas, que numerosas veces cantó a la mar y a los navegantes. 12. Caballo. Unica. Nazi. Súbelo. 13. Este nombre propio inglés es conocido aquí, entre otras razones, por ser el de un famoso historiador especialista en cuestiones hispánicas. Cuarenta y nueve. Figuradamente, vives. 14. (Ver 1 Horizontal). Guiso. ■

NOTA: Entre los acertantes del Maregrama se sortea trimestralmente un radio-cassette estereofónico. Si quiere participar en el concurso, envíe la solución a: Revista MAR (Maregrama), Génova, 24-6.ª planta, 28004 MADRID.



SANIDAD MARITIMA

RECONOCIMIENTO MEDICO PREVIO AL EMBARQUE



MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
SECRETARIA GENERAL PARA LA SEGURIDAD SOCIAL
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

**Mutua Nacional
de Previsión
de Riesgo Marítimo**

**del INSTITUTO SOCIAL
de la MARINA**



SEGURIDAD • SOLIDARIDAD • SERVICIO
Porque somos nosotros mismos.



MUTUA NACIONAL DE PREVISION DE RIESGO MARITIMO

C/Génova 20, 5ª planta. MADRID

Tfnos. 410 38 83 - 410 43 05 - 410 46 26