

MAR

Nº 250 - FEBRERO - 1987



PROGRAMA DE EMPLEO

ABRIR LAS PUERTAS DEL MAR





INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

PROGRAMA DE EMPLEO

PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE TRABAJO



Oficinas de Empleo Marítimo

140 Oficinas
de Empleo en
toda España

“Guía de
Contratación
Laboral
Marítima”



DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
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: VIRTUDES MALUENDA

HAN COLABORADO EN ESTE NUMERO:

José-Manuel Montero-Llerandi (Sociología), Juan de Damborenea (Ecología), Rafael Chirbes (Libros del Mar) y Javier Candial (Fotografía)

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 Monturrol, 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

Publicidad: Barberá Padilla, 80, 1.º C 28006 MADRID. Teléfonos 402 92 42 y 402 96 57

Imprime: GRAFOFFSET, 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 del 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.



N este número de MAR se recoge un avance de lo que han podido ser, en el ámbito marítimo, los resultados de las elecciones sindicales celebradas recientemente. Algunas de las cifras se comentan por sí mismas, y habrán movido a serias y profundas reflexiones en el seno de las diferentes organizaciones participantes. En principio, este tipo de elecciones deben revelar hasta qué punto han sabido sintonizar los responsables de las estrategias sindicales con las verdaderas aspiraciones y necesidades de los colectivos representados. Sin embargo, hay que tener muy presente que las singularidades de la actividad marítima también afectan, y de modo importante, a la presencia sindical en su seno.

DENTRO de un sector en el que

las propias circunstancias del trabajo y la escasa tradición sindical tienen un peso decisivo, la participación en estas elecciones, votando delegados y programas que representen opciones realistas de progreso, significa un apoyo para seguir adelante con una política de transformaciones sustanciales en el sector, encaminadas hacia su definitiva normalización laboral, y cuyas consecuencias deben traducirse en una mejora de la calidad de vida de los trabajadores marítimos.

JUNTO con esa voluntad de progreso, coexisten

en el sector vestigios de antiguos privilegios y no pocos intereses que se oponen a la inevitable racionalización de la actividad mercante y de la explotación pesquera. De ahí la vital importancia de que los interlocutores sociales profundicen aún más en la defensa de los intereses que legítimamente representan. Pero esa defensa no puede consistir en la obtención de un trato favorablemente discriminatorio por parte de la Administración. La madurez democrática de las organizaciones representativas se asienta, precisamente, en la aceptación del papel que les correspon-

editorial INTERLOCUTORES SOCIALES

de, y en el abandono de la infantil tentación de culpar a la Administración de contradicciones y debilidades que son propias de la estructura empresarial, sindical o profesional.

EL Estado es, en efecto, responsable de propiciar las condiciones adecuadas para que los diferentes interlocutores sociales puedan ejercer su función, pero no puede, ni debe, suplir las tareas que a ellos corresponden. En la sociedad, como en el mar, cada palo aguanta su vela. Y esa es la forma de avanzar. ■

Cartas de los LECTORES

LIBERALISMO

Sr. Director:

El liberalismo, como doctrina económica, se ha caracterizado siempre, desde Smith y Ricardo, por su defensa de la libertad de mercado y su oposición al intervencionismo, proceda éste del Estado o de asociaciones privadas (monopolios, oligopolios, trusts, etcétera). Poco a poco, y sin duda por intereses propios, los liberales fueron olvidándose más y más de sus viejos discursos antimonopolísticos para concentrar sus iras en el intervencionismo de los poderes públicos. Y ello hasta tal punto que, en la conciencia de no poca gente, la existencia de un sector económico estatal tiende a identificarse —craso error— con *socialismo*, o incluso con *totalitarismo*. Esa tendencia es bien visible en los discursos de nuestros empresarios, en los cuales se da sistemáticamente por supuesto que el Estado, en materia económica, no tiene mejor cosa que hacer que dejar al empresariado plena libertad.

Todo el mundo tiene derecho a defender las doctrinas que considere más justas, por supuesto. Ahora bien, parece exigible, por lo menos desde el punto de vista de la honestidad ciudadana, que quien defiende una posición lo haga de modo consecuente.

Vengo observando desde hace tiempo el tipo particular de liberalismo que hacen suyo determinados sectores del empresariado español y, de manera más concreta, sectores vinculados con la actividad marítima y pesquera. Si hubiera que calificar esa variedad específica de liberalismo, yo la bautizaría con el nombre de *liberalismo cutre*. Tiene un único principio fundamental. Es este: el Estado no debe intervenir en la actividad económica... *salvo cuando me haga falta a mí*. «Dejen hacer, dejen pasar», pero no me reclamen el pago de mis deudas. «No monten empresas públicas», pero entiendan que las privadas van de pena y hay que

ayudarlas. «Permitan que pesquemos en libertad», pero encárguense ustedes de subvencionar nuestras malas campañas, financiar nuestras reconversiones y cubrir cuantos agujeros vamos dejando por el mundo.

Del lado de esos empresarios, todo son críticas al *Estado benefactor* en lo que se refiere a Seguridad Social, subsidios, pensiones, gastos de infraestructura. «¡El Estado se endeuda!», claman. Pero, en cuanto se meten en apuros, acuden en fila a pedir dinero de las arcas públicas. ¿No querían liberalismo?

Ramón MARTINEZ
Madrid

DICHOS Y HECHOS

Sr. Director:

La entrevista con el director general del Instituto Social de la Marina que aparecía publicada en el número 249 de MAR me ha sugerido algunos comentarios que quisiera comunicarle, por si estima oportuna su publicación.

El primer comentario es en relación con un viejo y casi manido asunto. A la hora de referirse a las realizaciones de la Administración actual en materia marítima, el señor Méndez alude a «los resultados de la COMINMAR, que ha elaborado el más ambicioso estudio reali-

zado en este siglo sobre las estructuras marítimo-administrativas del país, y que ha puesto en manos del Gobierno un instrumento valiosísimo». Pues bien, hasta donde mi conocimiento me alcanza, ese «ambicioso estudio», «instrumento valiosísimo», lleva ya buen número de meses elaborado, sin que la realidad haya visto asomar sus consecuencias. ¿No estaremos asistiendo a la aparición, a escala marítima, de una nueva edición de la Constitución gaditana, tan célebre por su progresismo como por el hecho de no haber logrado jamás que fuera aplicada? En definitiva: a los ciudadanos no nos vale que se nos diga que «ahí están los resultados de la COMINMAR», porque esos resultados no los vemos. Un buen estudio es, sin duda, condición previa para actuar. Pero el punto clave está precisamente ahí: en actuar.

El otro punto de la entrevista que quisiera resaltar, esta vez en sentido positivo, alude al punto en el que el director general del ISM afirma que la Administración no puede suplir las carencias existentes en la dinámica social mediante medidas administrativas. Entiendo que ahí pone el dedo en una llaga grave del sector marítimo-pesquero (tal vez del pesquero en particular). En efecto, tenemos un problema grave: las organizaciones sindicales cuentan con un arraigo muy limitado, y eso plantea hondos problemas en la dinámica social sectorial, al no contar el colectivo con representantes cualificados que hagan oír su voz a todos los niveles. Lo cual, efectivamente, no se soluciona por la vía del Decreto-Ley. Pero tampoco vale achacarlo a las «peculiaridades culturales» de los trabajadores del mar. Más bien habría que profundizar, con valentía y sin paños calientes, en las carencias y errores cometidos por las organizaciones sindicales en el campo marítimo-pesquero. Al menos, esa es mi opinión.

Le envía su saludo,

Pablo URKOLA
Bilbao

CARTA DEL MES

RELIGION

Sr. Director:

He leído con sorpresa, y hasta con estupor, la carta del señor Rodríguez Mas, de Toledo, publicada en el número 248 de la revista de su digna dirección. El señor Rodríguez se muestra indignado por el hecho de que MAR dedique considerable espacio a causas que él considera «marginales», preste atención a las posiciones de los colectivos laborales del sector... En resumen, le parece mal que la revista acoja, en su conjunto, posiciones progresistas. No voy a asumir yo la defensa del trabajo de MAR, pues éste se defiende muy bien solo. Me limitaré a dejar constancia de un hecho que el señor Rodríguez Mas parece ignorar: que es la mayoría de la sociedad española la que, cada vez que es consultada, da testimonio de su preferencia por las posiciones progresistas. De ese modo, MAR no hace otra cosa que recoger un estado de ánimo mayoritario.

No menos absurda es su crítica relativa a la religión. El español es un Estado laico, y una revista como MAR está obligada a tener en cuenta esa realidad. Otra cosa es que lanzara ataques desconsiderados contra unas u otras creencias religiosas, cosa que, desde luego, yo nunca he visto en MAR.

En un punto tiene razón el señor Rodríguez: las comunidades pesqueras viven la religión de un modo muy especial y las creencias religiosas cumplen una función particularísima dentro de su vida comunitaria. Se trata de un fenómeno social que bien merecería un análisis objetivo, desapasionado, basado en la evaluación sociológica de los hechos. ¿No podría tener ese análisis un hueco en la sección «Gentes del Mar»?

Raúl CUETO
Madrid

EDITORIAL	3
CARTAS DE LOS LECTORES	4
MAREGRAMA	74

REPORTAJES

ELECCIONES SINDICALES: Los votos del mar	12
CUOTAS Y ZONAS: Se mantienen las capturas	16
LAS AYUDAS DEL FEOGA	20
4.000 MILLONES PARA EL SECTOR	24
PRECIOS PARA 1987	26
REVALORIZACION DE PENSIONES	29
SEGURIDAD EN LAS SEYCHELLES	31
CENTRO OCEANOGRAFICO COUSTEAU	43
PROGRAMA DE EMPLEO: Abrir las puertas del mar	47

DEBATE

Mesa redonda sobre mecanismo de cotización a la Seguridad Social en la pesca de bajura: NADIE ESTA SATISFECHO	6
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---

DOSSIER

EL CINE Y EL MAR (segunda parte)	35
----------------------------------------	----

SECCIONES

GENTES DEL MAR: Tipología de la actividad pesquera	56
ECOLOGIA: El agua y las leyes	60
DE COSTA A COSTA	64
SUCEDIO EN TREINTA DIAS	68
LIBROS DEL MAR: Un libro en el índice	72

Febrero

1987

EN PORTADA



El paro es un problema que preocupa a toda la sociedad. En el sector marítimo, el desempleo también constituye una dolorosa realidad. En este número de MAR se abordan, junto a otros temas, las principales cuestiones relacionadas con el Programa de Empleo que el Instituto Social de la Marina ha puesto en marcha para el colectivo marítimo.

**Cotizaciones a la Seguridad Social
en la pesca de bajura**

**NADIE ESTA
SATISFECHO**

Los primeros meses de cada año suelen arreciar las polémicas desatadas por la fijación de bases para la cotización a la Seguridad Social en el subsector de la bajura. Se trata, en efecto, de una importante cuestión para los trabajadores acogidos a este Régimen, ya que de esas bases dependen las prestaciones económicas que puedan percibir en el futuro.

MAR ha querido conocer el análisis que, sobre este mecanismo de cotización, hacen los diferentes interlocutores sociales. El resultado del debate se recoge en estas páginas.

Para la Administración, CCOO y UGT, sería conveniente introducir modificaciones en el sistema actual. ELA-STV se muestra partidaria de hacer cumplir la ley antes de ponerla en cuestión. El representante de las Cofradías optó por «aceptarla, sin que eso signifique que nos parezca lo mejor». Al debate estaba invitada también la Federación Nacional de Armadores de Buques de Pesca, que, pese a haber confirmado su participación, no asistió a la mesa redonda.



Asistieron a la mesa redonda, José María García-Casillas, subdirector general de Seguridad Social del ISM; Jesús Cuesta Martínez, de CCOO; José Miguel Unanue, de ELA-STV; José Manuel González Gil, de la Federación Nacional de Cofradías; José Rodríguez, de UGT, y José Ramón Núñez, del ISM.



EN su primera intervención, y con ánimo de centrar el debate, José María García-Casillas propuso acogerse al concepto socioeconómico que comúnmente se adjudica al término «bajura», en vez de entrar en disquisiciones técnicas sobre los límites de esta actividad. «Como sabéis todos los presentes —señaló, después, el subdirector general del ISM— hay que diferenciar entre las bases de cotización para contingencias

comunes y las bases para accidentes de trabajo.»

«Para contingencias comunes, se aplican los mismos criterios del Régimen General de la Seguridad Social. Es decir, los salarios reales, modificando las bases de acuerdo con los coeficientes reductores según el TRB de cada buque —siguió aclarando García-Casillas—. Las bases para accidentados, en cambio, están constituidas por las remuneraciones estimadas cada año por el Director Provincial de Traba-

jo, a propuesta del Director Provincial del ISM. Sin embargo, el procedimiento conduce a que, en la práctica, las bases para ambas cotizaciones sean las mismas, y no se ajusten al salario real.»

Según García-Casillas, este sistema recibe críticas por parte de los colectivos interesados: «Se le acusa de ser anacrónico, ya que no responde ni al momento actual ni a los criterios con que hoy se gestiona la Seguridad Social. Hay que tener

en cuenta que este procedimiento corresponde a una época en la que los salarios y las tarifas se fijaban por decreto, y en la que era imprevisible el resultado de cada explotación pesquera. Por otra parte, no se puede pensar hoy en que el TRB es el único factor determinante para estimar la rentabilidad de una explotación.»

García-Casillas recogió otras calificaciones atribuidas al sistema: «Resulta dudosamente fiable, porque las propuestas del

MESA REDONDA

ISM se realizan sobre información ajena, que puede ser muchas veces sesgada o insuficiente. Puede producir problemas legales y contradicciones, porque, en la práctica, todas las cotizaciones se hacen sobre las remuneraciones estimadas por Trabajo, aunque no coincidan con los salarios reales. Da lugar a una gran disparidad de bases en provincias limítrofes, para los mismos caladeros y categorías profesionales. Y, por último, tiene connotaciones no sociales. Al arrancar de bases no reales, las prestaciones no son correctas. E, incluso, podría añadirse que es insolidario dentro del mismo sector, si pensamos que, con casi 63.000 trabajadores, constituye el 45 por ciento del sector, mientras que sólo contribuye con el 17 por ciento de las cuotas.»

A este conjunto de reflexiones, se sumó Jesús Cuesta Martínez, de la Federación de Pesca de Comisiones Obreras, añadiendo que: «Efectivamente, el sistema es caduco e insolidario. Acarrea gran número de problemas sociales porque, al final, las prestaciones que perciben los trabajadores son ridículas. Según los estudios hechos por nuestro sindicato, se trata de las prestaciones más bajas de toda la actividad del país, y esto se pretende justificar diciendo que la actividad de bajura no entra en el terreno de lo industrial, cuando las circunstancias han cambiado substancialmente en esa materia. Aunque lo cierto es que no se puede meter en un mismo saco a un buque de 17 TRB con un atunero de mil TRB.»

Muy distinta fue la opinión expresada por José Miguel Unanúe, secretario de la Federación de Transportes de ELASTV. Para el sindicalista vasco, «la verdadera preocupación es la situación que padecen los trabajadores de la bajura. Lo más grave no es que el sistema sea caduco o no; lo más grave es que no se cumple la ley. Echarle la culpa al sistema puede ser una manera de despejar balones y no asumir la parte de culpa que a cada uno corresponde por el incumplimiento de la ley. Y en esta parte de culpa, es importan-

te la correspondiente al Instituto Social de la Marina. El Real Decreto 2864 es clarísimo. Lo que pasa es que no se cumple. Los números son evidentes: para la misma actividad, un marinero de Santander cotiza sobre una base promedio de 52.950 pesetas, mientras que en Guipúzcoa lo hace sobre una base de 74.000 pesetas. Eso significa que, para similares circunstancias, las prestaciones que recibe el trabajador son muy distintas.»

José Manuel González de Gil, secretario de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, prefirió obviar las ventajas o inconvenientes del sistema: «Lo importante es que todos los trabajadores del mar tienen que tener derecho al desempleo. Y aún más importante es que cualquier decisión que se pueda tomar al respecto sea consultada a las Cofradías, que, al fin y al cabo, agrupan a la mayoría del sector. Aquí se está dejando de lado una característica muy importante de la bajura y es la comercialización. En la pesca de altura, el armador controla la comercialización, mientras que, en la bajura, el armador y el trabajador están unidos y tienen que luchar juntos en la subasta, donde sus intereses son coincidentes.»

Abundando en la cuestión, González de Gil añadió que: «Existen diferencias muy notables en los distintos puertos. Las Cofradías hemos propuesto a la Secretaría General de Pesca Marítima la realización de un estudio que permita analizar a fondo la actual situación. En lo que refiere al desempleo, creemos que debe extenderse su cobertura al segmento comprendido entre 10 y 20 TRB. En el tramo inferior a 10 TRB, habría que estudiarlo mucho, porque podría ser una medida contra-productiva.»

«Yo creo que existe un fondo común en todo lo expuesto hasta el momento —puntualizó José Ramón Núñez Ramos, Director Provincial del ISM en Villagarcía de Arosa—. Las diferencias entre las bases que se han fijado en Santander y las que se han establecido en Guipúzcoa significan algo más. Significan, en el fondo, lo que to-



José M. Unanúe

“Nuestra postura puede parecer contradictoria, pero creemos que una mayor intervención de la Administración es objetivamente buena para los trabajadores.”

dos sabemos, y es que existe una gran diferencia entre los salarios estimados y los salarios reales. Los delegados provinciales del ISM tienen que hacer su propuesta de acuerdo con los datos que le suministra el sector, y el sector no siempre facilita cifras fiables.»

«Pero es que los resultados son escandalosamente diferentes —repuso José Miguel Unanúe—. La Administración debe disponer de los mecanismos para controlar esas informaciones. No puede ser tan difícil. Las subastas son públicas y las Cofradías disponen de los datos, pero,



José R. Núñez

“Los delegados provinciales del ISM tienen que hacer su propuesta con los datos suministrados por el sector, que no siempre son fiables.”

luego, se permite que esos datos se falseen. En Guipúzcoa, donde nosotros hemos prestado una gran atención al problema, y donde hemos contado con la colaboración de las direcciones provinciales del ISM, la diferencia entre salarios reales y estimados es mucho menor.»

La acusación sobre la falsedad de las cifras fue rebatida por el representante de las Cofradías: «Me extraña que ELA-STV tenga un conocimiento tan minucioso de todo el Estado. En las tres provincias catalanas, las bases de cotización son también distintas. Esas diferencias depen-



José Rodríguez

“En principio, UGT está por sustituir el sistema ‘a la parte’ por otro en el que los salarios de los trabajadores estén garantizados.”

den de muchos factores. ¿Se falsean los datos para cotizar menos? Se falsearán en aquellos puertos donde el armador controla la subasta, y no quiero entrar a citar esos puertos porque no está Paulino San Emetéreo para defenderse. Se podrán falsear los datos en la pesca de al-

tura, pero no en las subastas públicas. Y, efectivamente, lo que tiene que hacer la Administración es tener más medios para controlar, si es que no se fía de los datos.»

«Nuestro sindicato —advirtió el representante de CCOO— ha decidido no participar, no se-



José M. González

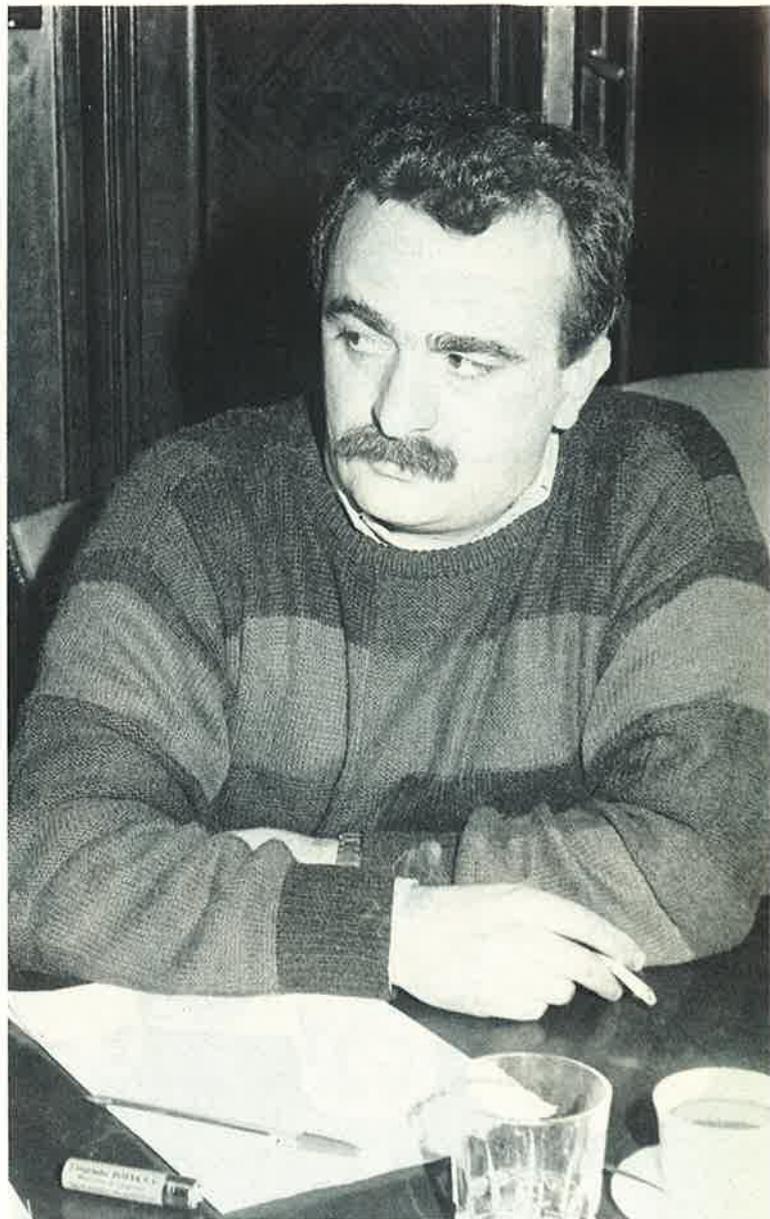
“Las Cofradías no podrían decir ahora si este sistema es mejor o peor que otros. Nosotros lo aceptamos, lo que no quiere decir que nos parezca el mejor.”

guir aportando estimaciones. Hemos comprobado que, en Galicia, no se tienen en cuenta nuestras aportaciones, así que preferimos no seguir contribuyendo a que se tomen decisiones salomónicas.»

«Lamento contradecir al representante de CCOO —res-

pondió el director provincial de Villagarcía de Arosa— pero su sindicato sí ha contribuido con sus datos en Galicia, y, además, han sido tenidos muy en cuenta.»

En su primera intervención, José Rodríguez, de la Federación de Pesca de UGT, se sumó

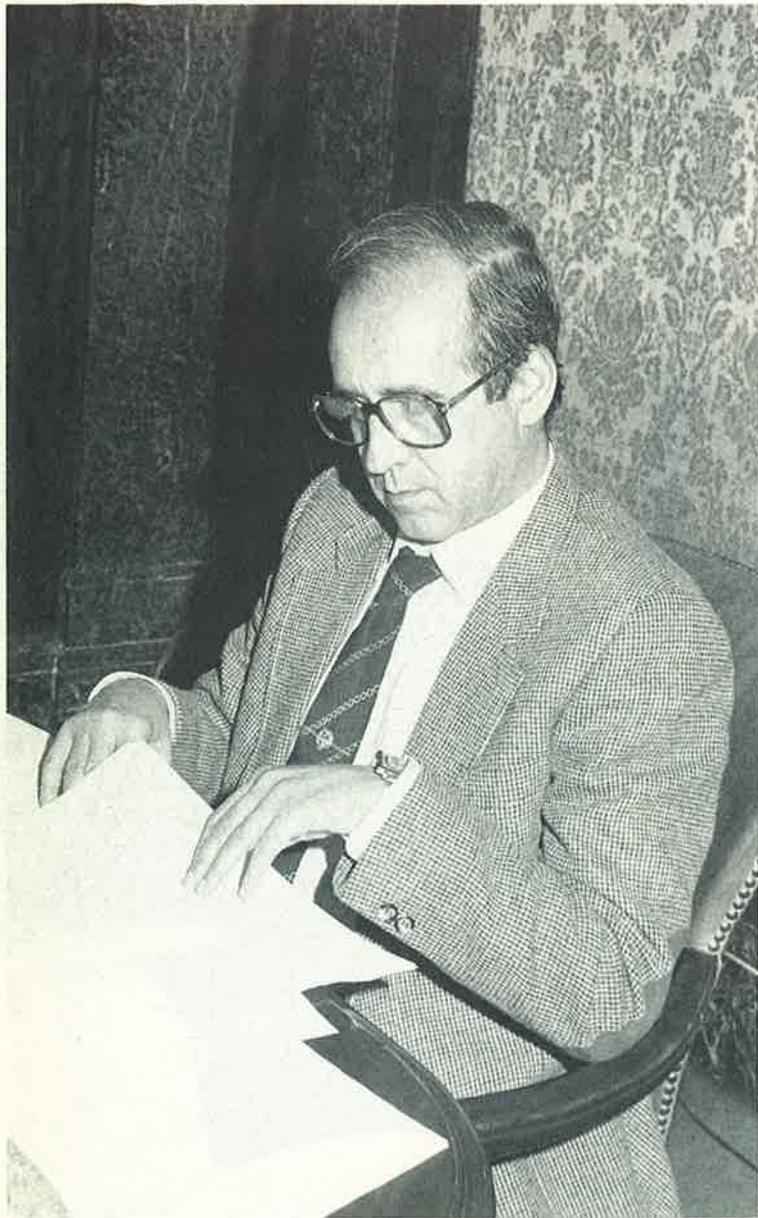


Jesús Cuesta

“Me parece ridículo que, a estas alturas, un sindicato tenga que reclamar todavía algo como las nóminas para los trabajadores.”

a las críticas de sus compañeros sindicalistas: «Ratifico las denuncias de Comisiones y ELA-STV. Se falsean los datos. No existen instrumentos de control y, aunque arcaica, la ley no se cumple, por lo que los resultados no son reales y perjudican a los trabajadores.»

José María García-Casillas planteó a los presentes la relación existente entre la deseable normalización de las relaciones laborales en la bajura y el actual sistema de fijación de bases para las cuotas: «¿No podría considerarse que la normalización del marco laboral significa-



José M.ª García-Casillas

“El camino pasa, inevitablemente, por la normalización laboral, y de ahí se derivará la adecuación del sistema de cotizaciones.”

ría abrir el camino hacia la modificación del sistema de cotización? Y, por otra parte, ¿sigue siendo válido el criterio del TRB de los buques para determinar los coeficientes correctores, según la rentabilidad de la explotación?»

El representante de UGT

respondió diciendo que: «En principio, hay que tender hacia la eliminación del sistema 'a la parte' por otro en el que los salarios estén garantizados. De esa manera se evitaría que el trabajador asumiera unos riesgos que corresponden al empresario.»

José Miguel Unanue se mos-

tró más tajante: «Insisto en lo mismo: cuando hablamos de normalizar el sector, lo que hacemos es eludir responsabilidades y echar balones fuera. Todos queremos justificarnos. Es cierto que este sector resulta muy particular, y que es necesario llegar a esa normalización, pero, mientras tanto, ¿qué sucede? Sucede que el trabajador sale perjudicado. La realidad no la podemos cambiar en dos días. Verdaderamente, la penetración sindical es todavía baja en el sector, pero corresponde a la Administración colocar a cada interlocutor en su lugar. Las Cofradías invaden el terreno sindical y, encima, en cuanto se habla de datos falsos, se dan por aludidas inmediatamente.»

Sobre los coeficientes correctores en función del TRB, Unanue prefirió no decidir por ninguna opción concreta: «No podría decir ahora si existen criterios mejores o peores. Tengo que reconocer que nuestra postura puede parecer contradictoria, cuando pedimos un mayor intervencionismo de la Administración, pero creo que, dadas las peculiaridades del sector, ese intervencionismo es objetivamente bueno para los trabajadores. En definitiva, lo que quiero es que el Instituto Social de la Marina se 'moje', se comprometa más.»

Tampoco el representante de las Cofradías quiso llegar mucho más lejos en sus concreciones: «Lo primero es hacer ese amplio estudio sobre la situación del sector. Nosotros no podríamos definirnos ahora por un sistema o por otro, ni sobre los coeficientes correctores. Sucede lo mismo con las ayudas de la CEE, que se conceden en función de la eslor. Nosotros admitimos la norma, pero eso no quiere decir que nos parezca la mejor posible.»

Sí fue más concreto Jesús Cuesta, de CCOO: «Indudablemente, nosotros estamos en contra del sistema actual, y de la configuración del sector, impregnada de paternalismo, en la que se confunde intencionadamente al armador con el trabajador, y en la que se permite que intereses de los trabajadores

convivan en el mismo organismo que los de los empresarios. Del incumplimiento de la normativa vigente, me parece grave que la Administración no disponga de medios para controlar los datos. Pero, a lo que hay que llegar es a una situación normal en otros sectores: que se pague con nóminas. Pero, luego, resulta que, en Almería, se hacen esas reclamaciones y vienen las amenazas de la Cofradía y de los armadores. Me parece ridículo que, a estas alturas, un sindicato tenga todavía que reclamar algo como las nóminas.»

«La cuestión —atestiguó su compañero de UGT— es que los sindicatos tenemos muchos problemas porque la patronal es reacia. Los trabajadores son conscientes de que una cotización más alta les favorece, pero la patronal, como le toca pagar más, se muestra reacia.»

En defensa de las Cofradías, volvió a intervenir el secretario de su Federación Nacional: «No se puede decir que en las Cofradías coexistan intereses contrapuestos. Llevan funcionando desde el siglo XI, y si los intereses fueran contrapuestos ya habrían desaparecido. La prueba es que, en muchas de ellas, el patrón mayor pertenece a la parte social. Para aclarar la situación, lo que hay que hacer es controlar las lonjas, y no dejar que estén en manos de Ayuntamientos o de particulares.»

Finalmente, José María García-Casilla resumió así sus criterios: «A mi juicio, es importante que sea todo el sector el que participe en la redefinición de su actividad y en la reflexión sobre la vigencia del sistema de cotización en la pesca 'a la parte'. Es imprescindible también adecuar la explotación pesquera a la realidad de los tiempos presentes, sobre todo cuando ya existen las Organizaciones de Productores, y España está integrada en el Mercado Común. Creo que ese camino pasa, inevitablemente, por normalizar el marco laboral, y desde esa transformación derivará más fácilmente la adecuación del sistema de cotizaciones a la Seguridad Social.» ■

Elecciones sindicales

Aunque los resultados de las elecciones sindicales celebradas recientemente no son todavía oficiales, MAR ha querido adelantar a sus lectores las estimaciones realizadas por los propios sindicatos participantes. Estos son, de acuerdo con las cifras elaboradas por las centrales sindicales, los votos del mar.

LOS VOTOS DEL MAR





DESDE el primero de octubre hasta el 31 de diciembre del pasado año, 3.500.000 trabajadores fueron convocados a las urnas, para elegir a 177.000 delegados y miembros de comités de empresa. El grado de participación fue del 79 por 100 —2.735.127 trabajadores ejercieron su derecho al voto—.

Pese a que los datos no son aún oficiales, el resultado de ese proceso electoral permite apuntar a una victoria de UGT, aunque por un ligerísimo margen de diferencia con su directa rival: Comisiones Obreras. Sin embargo, el sindicato socialista ha sufrido un retroceso en grandes empresas, y especialmente en las de propiedad pública, mientras que ha obtenido mejores resultados en la pequeña y mediana empresa. De esta manera, tanto Comisiones Obreras como la Unión General de Trabajadores, se confirman como las dos centrales hegemónicas, salvo en Euskadi, donde los nacionalistas de ELA-STV siguen siendo mayoritarios.

También en el mar han resultado mayoritarias CCOO y UGT, exceptuando los puertos, donde el triunfo de la Coordinadora de Estibadores Portuarios ha sido indiscutible.

Dado que el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social no ha hecho públicos todavía los resultados, MAR se limita a recoger las estimaciones realizadas por los propios sindicatos.

Según las informaciones suministradas en fuentes sindicales, ha sido CCOO-SLMM, el claro vencedor en Marina Mercante, arrebátandole a UGT su anterior mayoría. El total de trabajadores que ha participado en los comicios de este subsector ha sido de unos 13.000, aunque el sindicato vencedor precisa la cifra de 12.447. Las empresas en las que se han realizado elecciones han sido 262, lo que supone alrededor del 90 por 100 de las existentes. Solamente existen cinco empresas pendientes de impugnaciones o de decisión judicial por denuncias.

La participación ha sido alta:

según UGT, del 69 por 100; y según el SLMM, del 71 por 100, siendo más elevado el nivel de votación en los Colegios Técnicos (72 por 100) que en los de especialistas y no cualificados (70 por 100). El total de delegados elegidos ha sido de 832 y el de miembros de comité de empresa de 547.

Para UGT, los datos globales son 372 delegados y miembros de comités para CCOO-SLMM, lo que supone un 44,77 por 100; UGT ha obtenido 339, con el 40,79 por 100; el SEOMM 47, con el 5,54 por 100; y otros, 74 con el 8,90 por 100.

Referido al personal embarcado, el total de delegados y miembros de comité varía según la fuente, aunque la diferencia es muy pequeña, y se aproxima a lo que serán los datos definitivos. Según el sindicato socialista, el total de delegados y miembros de comité elegidos, ha sido de 328 para CCOO-SLMM (50,70 por 100); 221 para UGT (34,16 por 100); 47 para el SEOMM (7,01 por 100), y 52 para otros, con el 8,04 por 100.

Por su parte, los representantes de CCOO-SLMM afirman que el número de delegados obtenido por ellos ha sido de 331 (53 por 100); la UGT cuenta con 204 (32 por 100); el SEOMM, 50 (8 por 100); ELASTV, con 10 (2 por 100) y otros con 20 (3 por 100).

El SEOMM (Sindicato Español de Oficiales de Marina Mercante) afirma haber obtenido 52 delegados, aunque sólo se ha presentado por el colegio de oficiales. Están presentes, entre otras, en empresas como CAMPSA (2); CEPESA (2); EL-CANO (5); Transatlántica (4) y Transmediterránea (18).

Aunque los datos correspondientes a 1982 no son exactamente equiparables con los resultados actuales, ya que ha variado el número de empresas, sí se hace patente el avance logrado por CCOO-SLMM, que ha pasado de tener (en flota embarcada), según sus propios datos, del 33,33 por 100 al 53 por 100 (según UGT, del 38 por 100 al 50,70 por 100). Frente a ellos, UGT ha pasado del 52,28 que tenía en 1982 al actual 32 por 100 (en datos del SLMM) y según datos de la central socialista han pasado del 44 por 100 al 34,16 por 100.

En lo referente al personal de

tierra, los resultados han sido de 73 delegados para UGT (58,4 por 100); 30 CCOO-SLMM (24 por 100), y otros, 22 (17,6 por 100).

En remolcadores, el total de delegados elegidos ha sido de 51, de los que 38 son de UGT (74,51 por 100) y 13 del CCOO-SLMM (25,49 por 100). En prácticos, han sido elegidos siete delegados por UGT (87,5 por 100) y uno por CCOO-SLMM (12,5 por 100). Estos últimos datos han sido facilitados por UGT, y son aproximados. Los prácticos de Avilés, Barcelona, Gijón y Tarragona

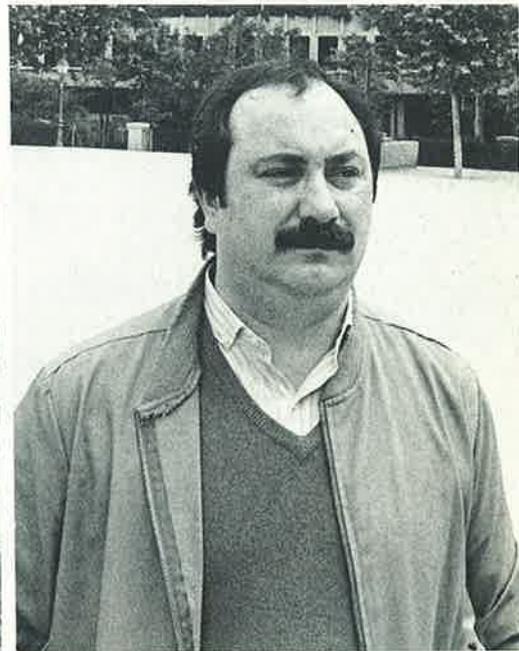
de vacaciones, pero «el voto por correo ha sido más elevado». Lógicamente, Lecertúa ha estimado como muy positivo el avance de su sindicato, señalando que «el trabajador no se deja engañar por potenciales económicos, sino que necesita posturas reivindicativas». Piensa que a UGT le ha perjudicado, además de su poca combatividad frente a la política económica del Gobierno, su postura con respecto a la Sociedad de Gestión de Buques. Finalmente, atribuye sus buenos resultados a la política de movilizaciones permanentes que su sin-

Por último, Jesús Álvarez, del SEOMM, afirma que «tanto UGT como el CCOO-SLMM tienen menos delegados en virtud del descenso de la flota, pero se ha producido un hecho importante en el sector y es que UGT ha perdido la mayoría en favor del SLMM». También cree que «el único sindicato que ha aumentado su representación es el SEOMM. A falta de datos oficiales, que no se confirmarán hasta la primavera, hemos conseguido acercarnos al 10 por 100 del total del sector, participando solamente en un colegio, el de oficiales, que es el minoritario.

Elecciones sindicales



José Miguel Unanue.



Eladio Carrera.

no han celebrado elecciones.

Finalmente, y en cuanto a empresas públicas del sector Marina Mercante, los datos facilitados por CCOO-SLMM son los siguientes: 81 delegados para UGT, 74 para CCOO-SLMM y 31 para el SEOMM.

A la vista de los resultados en la flota embarcada, CCOO-SLMM podrá negociar el convenio en solitario, ya que de los quince miembros que componen el Comité Negociador del Convenio General le corresponderían nueve o lo que es lo mismo: el 61,86 por 100.

Los máximos representantes de las tres principales fuerzas sindicales de este sector, Andoni Lecertúa, Luis María Franco y Jesús Álvarez, han valorado así para MAR sus resultados. Para Andoni Lecertúa, es de destacar la buena participación, a pesar de que un tercio de las tripulaciones estaba

dicato ha mantenido frente al desmantelamiento de la flota.

Luis María Franco, de UGT, asume, aunque no comparte, las opiniones de que ser el «sindicato gubernamental» les ha perjudicado. Defiende que UGT ha mantenido sus reivindicaciones frente a las tesis oficiales y que ha negociado buenos convenios. Según Luis María Franco, UGT ha perdido en las empresas estables, mientras que ha avanzado en las inestables, porque los trabajadores amenazados «ven en UGT un colchón de aire». Piensa que es bueno que no haya un sindicato hegemónico porque «con la hegemonía se pierden muchas reivindicaciones y es necesaria una oposición cuanto más fuerte mejor». Finalmente, acusa a CCOO de demagógica por mantener posturas diferentes en las mesas negociadoras y en la calle.

A partir de ahora estaremos representados en 17 mesas de negociación colectiva, con un incremento del más del 100 por 100 sobre la participación que teníamos anteriormente».

En puertos, hay que destacar la victoria obtenida en la OTP por la Coordinadora de Estibadores Portuarios, que ha conseguido un total de 308 delegados, en 33 puertos, según los datos facilitados por esta central. UGT ha obtenido 40 delegados, pero hay que advertir de que esta central decidió no preavisar, aunque sí acudió a las elecciones en todos aquellos centros de trabajo donde se hicieron, lo que, según la central socialista, justifica en parte la escasa participación en la campaña electoral.

No obstante, esta central ha obtenido unos buenos resultados en Pasajes, con siete delegados frente a dos de la Coor-

dinadora; diez en La Coruña, tres en Bilbao, y otros tantos en Cádiz.

Por su parte, CCOO ha conseguido 14 puestos: cuatro de ellos en Santander, dos en Mallorca, cinco en Sevilla, y tres en Bilbao. La INTGA obtuvo seis, bajando a una cifra similar a la que tenía en 1982.

La Coordinadora no se presentó a las elecciones en las Juntas de Puertos, ni en puertos autónomos, ni grupos de puertos y puertos transferidos. En este sector, que agrupa 34 centros de trabajo y 6.380 trabajadores, los resultados fue-

UGT; 22 de CCOO; cinco de USO; cinco no afiliados y 13 para otros (estos datos han sido facilitados por UGT y corresponden al 15 de diciembre pasado).

También los dos máximos representantes sindicales de este sector han valorado los resultados para MAR. Julián García, de la Coordinadora, se ha mostrado satisfecho por el triunfo obtenido y por el hecho de que «los trabajadores portuarios han tomado conciencia de los problemas que el sector viene padeciendo desde 1980. Han sabido valorar como positiva la campa-

tad estriba en la propia mecánica electoral, según explican los sindicatos. Aun así, CCOO aventuró estos resultados por Comunidades Autónomas, que son de los que disponía al cierre de este número: Andalucía, 288 delegados; Asturias, 14; Cantabria, dos; Cataluña, 58; Euskadi, 22; Galicia, 465; Baleares, tres; Canarias, sin datos; Murcia, 23, y Comunidad Valenciana, 125. Lo que significa un total de 1.000 delegados.

Por su parte, los datos provisionales de UGT arrojaron un balance de 528 delegados en

llaeché, secretario de la Federación de Pesca de UGT, declinó hacer valoraciones sobre las elecciones, ya que lo consideraba prematuro antes de haber informado al Comité Federal de su central sobre los resultados.

En Euskadi, ha sido ELA-STV, el sindicato nacionalista, el claro vencedor. En pesca de altura y parejas bacaladeras, ha obtenido un total de 147 delegados sobre 162, lo que representa el 90,74 por 100; en pesca de bajura, cuenta con 82 delegados de 144 (56,94 por 100); en Marina Mercante, con 14 de



Alberto Bonilla.



Jesús Álvarez.



Luis María Franco.

ron (a título provisional) los siguientes: de 278 delegados, 146 fueron para UGT (52,51 por 100); 90 para CCOO (32,37 por 100) y 42 para otros (15,12 por 100). El desglose de esta última cifra queda así: uno para Fuerza Nacional del Trabajo; seis para CSI (Gijón); seis para el SOC (Málaga); seis para LAB (Pontevedra); dos para USO; cinco para CNT; seis para ELA, y 10 para independientes.

Con este resultado, la mesa negociadora, que estará compuesta por 15 miembros, se distribuirá de la siguiente forma: nueve puestos para UGT y seis para CCOO. La central socialista consigue, pues, para los próximos cuatro años, capacidad legal (60 por 100 de la mesa) para firmar el convenio por sí sola.

Finalmente, el resultado en las empresas consignatarias, ha sido de 119 delegados para

ña que la Coordinadora ha hecho contra el Decreto-Ley de reforma de los trabajos portuarios, y contra el acuerdo tripartito para el desarrollo del mismo que firmaron, en noviembre, la Administración, las empresas y los sindicatos UGT, CCOO y ELA».

Eladio Carrera, secretario de la Federación de Puertos de UGT, también se muestra optimista con los resultados obtenidos, porque «se han conseguido delegados en sitios impensables». No obstante, ha manifestado relativa preocupación por cómo quedará la representatividad de los trabajadores una vez que se constituyan las sociedades estatales, ya que unos trabajadores pasarán a las empresas y otros se quedarán en la sociedad-madre. En pesca, la obtención de datos fiables será muy difícil hasta que no se publiquen los oficiales. La dificul-

Alicante, Asturias, Castellón, Cantabria, La Coruña, Cuenca (una piscifactoría), Granada, Huelva, Lugo, Murcia, Pontevedra, Valencia, Cádiz, Almería, Baleares, Cataluña, Málaga y Las Palmas. Por su parte, la INTGA afirma haber obtenido unos 100 delegados, aunque tiene pendientes varias reclamaciones.

En cuanto a las valoraciones, Alberto Bonilla de CCOO, estima que han obtenido un avance significativo en Galicia y en Levante, zona esta última en la que «tradicionalmente, la estructura sindical es débil». Bonilla coincide con Enrique Fernández, de INTGA, en sus críticas a la mecánica electoral que, en este sector, se realiza sobre censos incompletos. Ambos prefieren elecciones por unidades de trabajo; es decir, por barcos o bien por flotas.

Por su parte, Luis María Te-

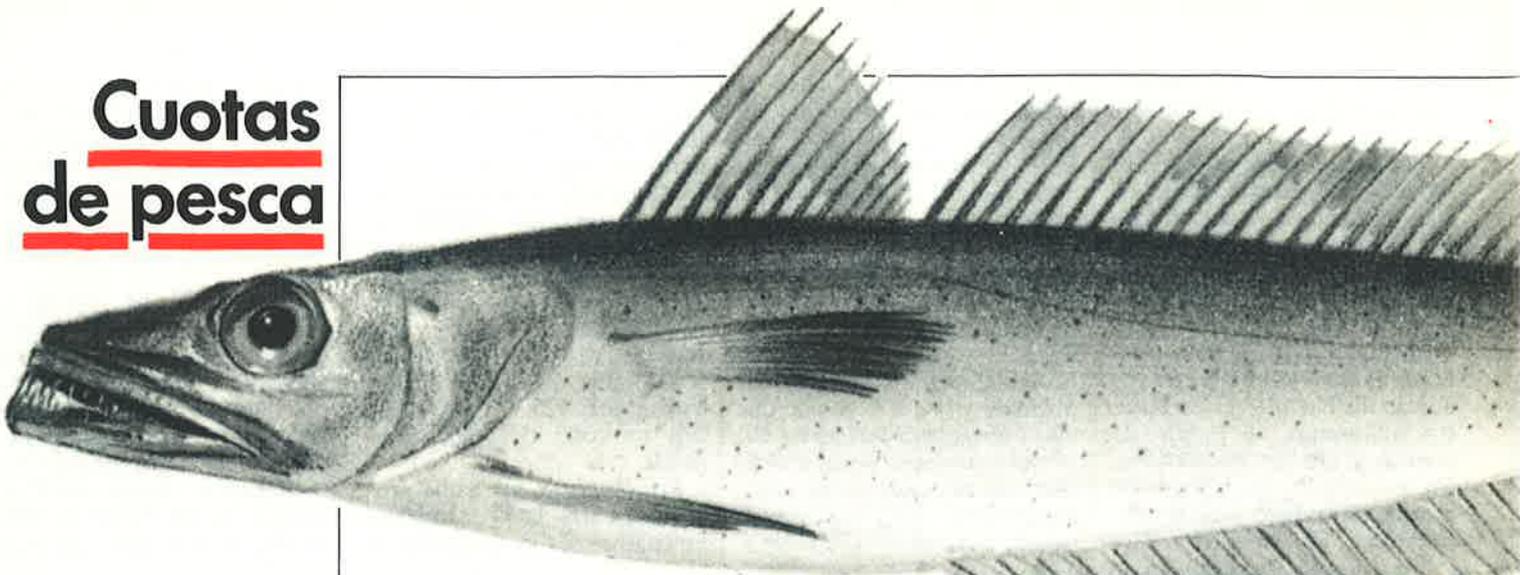
los 135 totales, lo que supone el 10,37 por 100 y en OTP han obtenido siete de un total de 38 delegados, lo que representa el 18,42 por 100. Todo ello supone que, de un total de 511 delegados, ELA-STV ha obtenido 258, es decir el 50,48 por 100. Estos datos, que han sido enviados oficialmente al Gobierno Vasco, corresponden a los colectivos integrados en el REM.

El secretario de la Federación de Transportes del ELA-STV, José Miguel Unanue, ha destacado la alta participación de estas elecciones, especialmente en el sector pesquero, así como el avance obtenido por su central. Atribuye los buenos resultados logrados a la seriedad y la credibilidad de que goza su central entre los trabajadores vascos. ■

Concha H. CARAZO

Cuotas de pesca

Pese a las críticas sugeridas en algunos medios empresariales, los responsables de la Administración pesquera española se muestran satisfechos por los acuerdos alcanzados en las negociaciones, mantenidas en el seno de la CEE, sobre cuotas de pesca. Según estos acuerdos, la flota española va a mantener en 1987 un nivel de capturas muy similar al que disfrutó el pasado año.



SE MANTIENEN LAS CAPTURAS

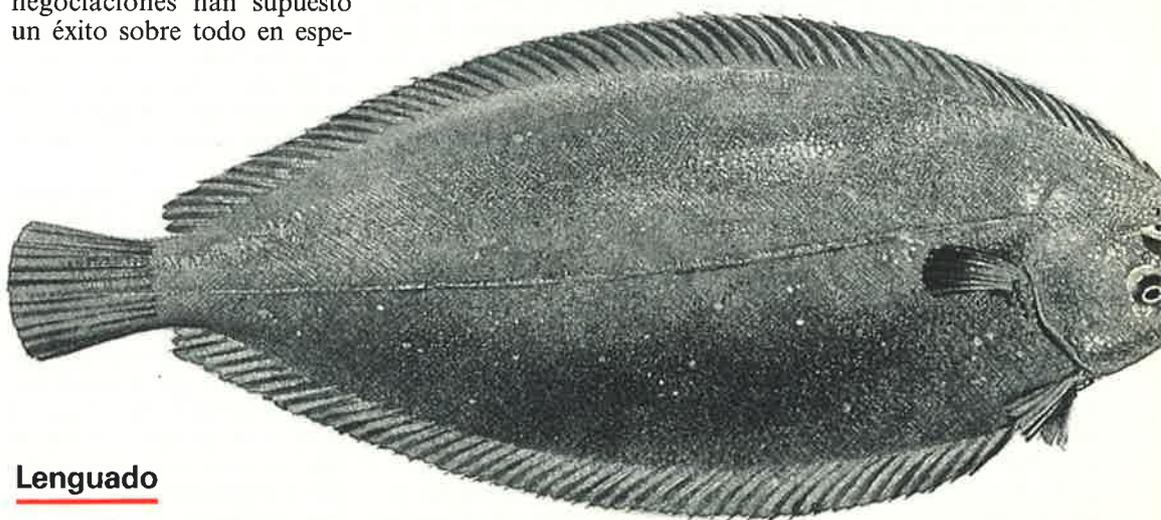
EL sector pesquero español mantiene, en líneas generales, sus niveles de capturas en aguas de la Comunidad Económica Europea, de acuerdo con los acuerdos logrados en las negociaciones celebradas en Bruselas a finales de 1986. Hay algunos aumentos en aguas españolas para especies como la anchoa, el lenguado o la caballa, mientras se prevé una reducción para la merluza, también en la misma zona.

Para los responsables de la Administración pesquera española, los resultados de las negociaciones han supuesto un éxito sobre todo en espe-

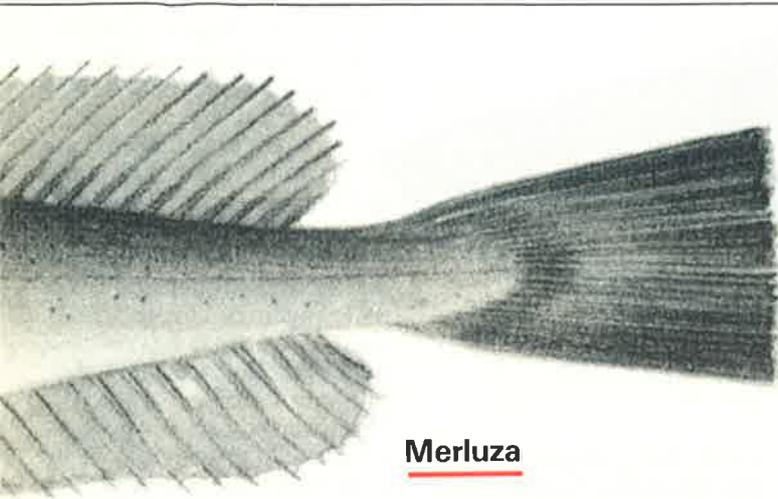
cies como la merluza y la anchoa, sobre las que la Comunidad pretendía importantes reducciones. En medios pesqueros de nuestro país, las nuevas cifras fueron acogidas con tranquilidad, ya que no suponen cambios sustanciales con respecto a las cantidades fijadas en el primer año de nuestra integración en la CEE.

El artículo 161 del Tratado de Adhesión de España a la Comunidad establece los mecanismos para la determinación de las cuotas a conceder al sector español para una se-

rie de especies sometidas a los TAC's (Cifra del Total Admisible de Capturas). Por esta disposición, los técnicos deben hacer primero una evaluación de los recursos de merluza, rape, gallo, cigala, abadejo y boquerón, antes de la fijación de las cuotas por países en función de los porcentajes asignados a cada uno de los Estados miembros. Para otras especies, como la bacaladilla y el jurel, también sometidas a TAC's, pero sin reparto de cuotas, la Comunidad fija las cantidades a pescar por cada



Lenguado



Merluza

**ESPAÑA
DISPONDRA,
POR CUOTAS
DE TACS,
DE UN
TREINTA POR
CIENTO DE
LAS CAPTURAS
DE MERLUZA**

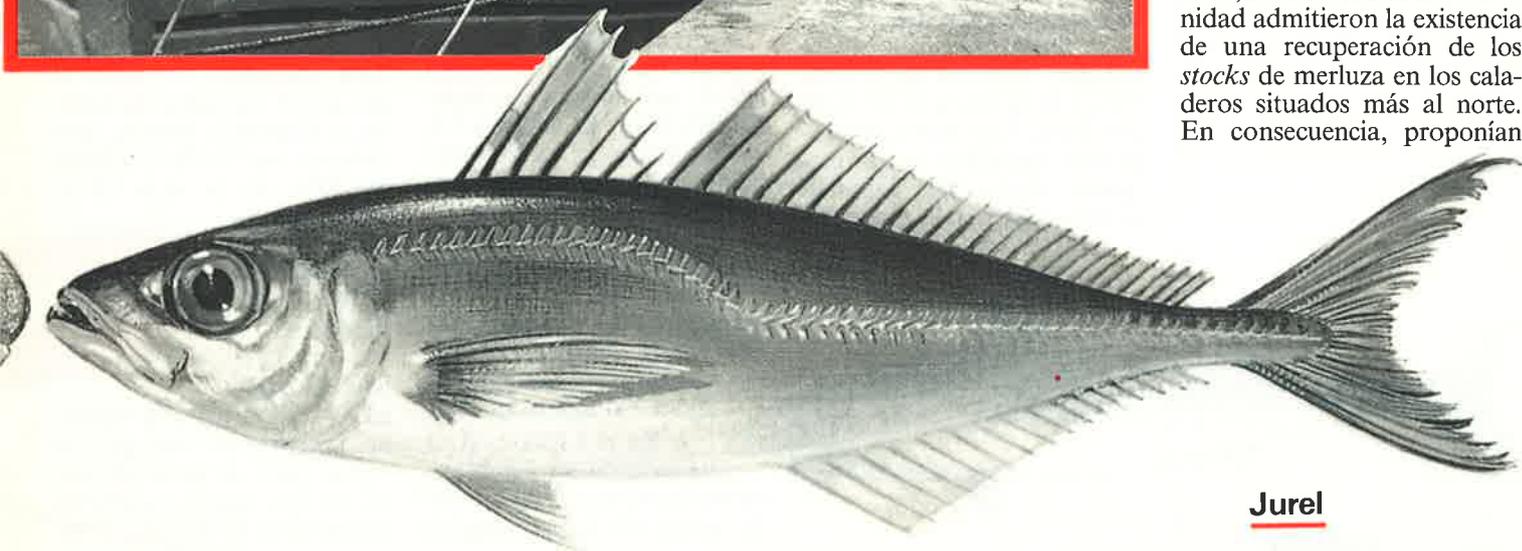


Estado miembro a tanto alzado.

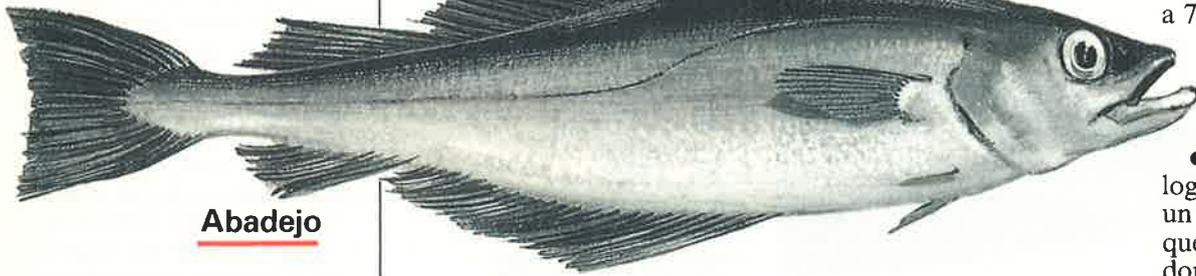
Entre las cuotas por TAC's más significativas para el sector pesquero español, ya que se capturan en aguas comunitarias, figura en primer lugar, la merluza al disponer del 30 por 100 del total. Se trata de un buen porcentaje con el que se pueden obtener buenos resultados a medida que se produzcan mayores recuperaciones de caladeros. Para la bacaladilla y el jurel, las cuotas fijadas a tanto alzado en 1986 fueron de 30.000 y 31.000 toneladas, respectivamente.

Una de las batallas más importantes que se libraron en las negociaciones para la asignación de cuota, tuvo como objetivo la merluza. En el momento de nuestra integración en la Comunidad, el TAC's para esta especie, tanto en los caladeros de la zona norte comunitaria como los de las zonas VIII a y b, se elevaba a 45.000 toneladas. El acuerdo para nuestra Adhesión, señalaba el derecho de España a un cupo total de 18.000 toneladas. El 30 por 100 de los TAC's a que tenía derecho la Administración española no eran suficientes para llegar a esas 18.000 toneladas. En consecuencia, hubo que disponer una cantidad suplementaria para llegar hasta las 18.000 toneladas, cifra que se situó en 4.500 toneladas más.

En las negociaciones para 1987, los técnicos de la Comunidad admitieron la existencia de una recuperación de los stocks de merluza en los caladeros situados más al norte. En consecuencia, proponían



Jurel



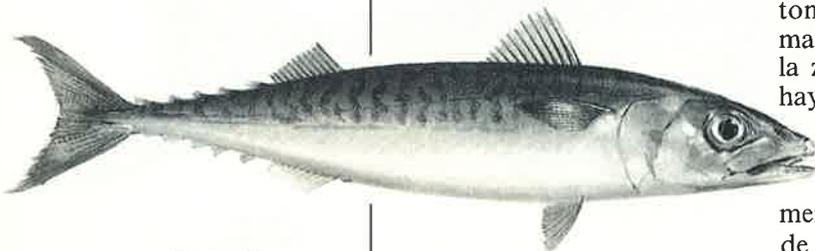
Abadejo

LA CEE NO TIENE AUN EL BALANCE DEFINITIVO DEL TOTAL DE CAPTURAS REALIZADAS POR TODOS LOS PAISES MIEMBROS A LO LARGO DE LA CAMPAÑA PESQUERA DEL PASADO AÑO

un aumento de los TAC's de 45.000 a 53.000 toneladas.

Para Concha Soto, de la Secretaría General de Pesca Marítima, España logró un resultado positivo en este punto. Los técnicos españoles defendieron la posibilidad de una cifra superior en los TAC's de merluza, que finalmente fueron fijados en 60.000 toneladas. Por esta razón, aplicando al sector pesquero español solamente el 30 por 100 del total de *stocks* se logran ya las 18.000 toneladas de la campaña anterior, sin necesidad de cifras complementarias. Este elevado porcentaje puede dar lugar a cantidades superiores para los próximos años, si continúa la recuperación de caladeros en esas zonas.

En 1986, las 18.000 toneladas de merluza se capturaban a razón de 9.190 toneladas en las zonas V b, VI, y VII y 8.810 toneladas en la zona VIII a y b. Este año, por el contrario, en las primeras zonas, las que están más al norte, se podrán pescar 10.640 toneladas, mientras en la zona VII a y b, la cuota es de 7.360 toneladas. Este nuevo reparto podría perjudicar a los pesqueros vascos, que habitualmente operan en la zona VIII



Caballa

a y b. Los gallegos, en cambio, frecuentan las zonas V b, VI y VII, donde este año hay más cuota.

Por lo que respecta a las zonas VIII c y IX a, en aguas españolas, la cuota se ha reducido pasando de 18.750 toneladas a 16.000, debido a razones técnicas relacionadas con la recuperación de caladeros.

- En el RAPE se han mantenido estables las cuotas de pesca, también sometidas a TAC's. En la zona V b y VI se podrán pescar 320 toneladas; 1.090 toneladas en la zona VII, y 1.370 toneladas en la zona VIII. Cantidades iguales a las concedidas en 1986.

- En el GALLO sucede algo similar. En la zona VI, las capturas pueden llegar a las 500 toneladas; a 4.330 toneladas en la zona VII; 1.120 toneladas en la zona VII, y 12.000 toneladas en aguas españolas. En todos los casos no se han producido variaciones.

- En el ABADAJEJO, se ha logrado un ligero incremento global, con variaciones según los caladeros. En la zona VI, se ha pasado de 5 a 20 toneladas; en la zona VII, de 20 se ha llegado a las 210 toneladas; en la zona VIII a y b hubo un descenso, al pasar de 630 a 410 toneladas. En la VIII c se mantienen 720 toneladas. En la zona IX, aguas españolas, hay también un aumento de 200 a 290 toneladas.

- En el LENGUADO ha existido un ligero aumento. En la zona VIII b, donde antes no había ninguna

cuota, se ha llegado a 10 toneladas. En las zonas VIII c y IX se logró un aumento de 495 a 700 toneladas.

- En el MERLAN, en la zona VIII, se han mantenido las cuotas de 1986 en 2.000 toneladas.

- Para la CABALLA, se ha logrado una pequeña cuota en un triángulo de la zona VIII b que está en aguas españolas y donde anteriormente no había ninguna cantidad asignada. En este caso sucede lo contrario que con el triángulo de la zona VIII c que, aunque en su mayor parte es española, tiene una pequeña superficie francesa. En las zonas VIII c y en la IX a, la cuota ha pasado de 19.000 a 30.140 toneladas.

- En el JURIEL, se mantienen todas las cuotas de 1986: 10.000 toneladas para las zonas VI y VII; 21.000 toneladas para la zona VIII a y b; 27.000 toneladas para la zona VIII c, y 12.000 toneladas para la zona IX en aguas españolas.

- Para la ANCHOA, la Comunidad pretendía una importante reducción de capturas, al considerar que los caladeros ya están sobrecargados de actividad. Por este motivo, su primera propuesta era limitar las capturas en todas las demarcaciones de la zona VIII a solamente 22.500 toneladas. La Administración pesquera española considera un éxito el que, desde ese punto de partida, se llegasen a obtener nuevamente las 28.800 toneladas de 1986. En la zona IX a, aguas españolas, se logró pasar de 1.000 a 2.200 toneladas.

- En la BACALADILLA, se han logrado mantener las cifras de 1986, para la mayor parte de las zonas, salvo en las aguas españolas, donde se ha producido un au-

mento. En las zonas VI y VII se mantienen 10.000 toneladas; en la VIII a y b, las 20.000 toneladas, en la VIII c y IX se pasa de 30.000 a 40.000 toneladas.

● En la CIGALA también se han producido ligeros avances sobre las cantidades asignadas en la campaña anterior. En la zona VI, se pasa de 30 a 35 toneladas; en la VII se mantienen 1.500 toneladas y 450 en la VIII a y b; En la zona VIII c se pasa de 380 a 490 toneladas y, finalmente, en la IX de 1.000 toneladas se pasa a 1.180.

Junto a estos acuerdos sobre la actividad en caladeros tradicionales del norte, también se obtuvieron otros puntos, logros positivos, entre los que destacarían dos: los referidos a Portugal y Svalbard.

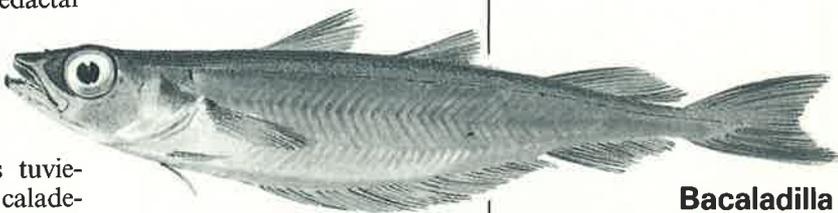
Durante 1986, los pescadores españoles únicamente podían capturar, en Portugal, merluza y jurel. En 1987 podrán acceder también a la caballa, el rape y el gallo.

Por lo que se refiere a Svalbard, la Comunidad, tras arduas negociaciones, ha establecido un TAC para el bacalao de 21.000 toneladas. En un primer momento, se pensaba

en una asignación para España de 14.470 toneladas. Actualmente, falta por redactar el reglamento definitivo para el acceso a esas aguas, así como las condiciones de pesca. Hace un año, los bacaladeros españoles tuvieron que abandonar el caladero, siendo otros países, como Portugal, quienes lograron nuestras cuotas. Se espera que en 1987 la situación sea totalmente distinta para el sector bacaladero español en esa zona.

La Comunidad no ha elaborado aún el balance definitivo sobre las capturas llevadas a cabo por cada uno de los países miembros en 1986. En el caso de España y, a falta de los datos sobre los últimos meses del año, parece que solamente superó el techo fijado para capturas de rape. Ello se produjo en el mes de octubre, momento en el que se abandonó esta pesquería. En el resto, también parece que las cifras están ajustadas a las posibilidades pesqueras y al número de barcos con posibilidades de acceso a las aguas comunitarias.

Otra cuestión es saber con



Bacaladilla

exactitud hasta qué punto los datos existentes responden a la realidad o encierran elevados niveles de inexactitud. En cualquier caso, inspectores de la Comunidad se encargan de esa vigilancia, aunque, realmente, los resultados son siempre relativos. Para el presidente de la Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Pesca de Merluza, Julio Vieira, el actual sistema lleva al fraude y preferiría un procedimiento que regulase los días de actividad. En otros medios de los armadores se estima que la actual distribución es irracional y anacrónica. Hay países que no llegan a pescar sus cuotas por falta de capacidad, mientras otros, como fue el caso de España en rape, se quedan cortos.

En relación con los resultados logrados en esta última negociación, medios pesqueros consideran que se podrían haber logrado mejores cuotas si se hubiera dispuesto de datos técnicos más completos so-

**ESPAÑA SOLO
SUPERO EL
TECHO FIJADO
POR LA CEE
PARA 1986
EN LO QUE
SE REFIERE
A LA CAPTURA
DE RAPE, QUE
SE MANTENDRA
ESTABLE A LO
LARGO DEL
PROXIMO AÑO**



Cigala

bre los TAC's de las especies más importantes. Fuentes de la Administración, por supuesto, estiman que los trabajos desarrollados por los técnicos han sido muy importantes para conseguir cuotas como las de la merluza. ■

Vidal MATE

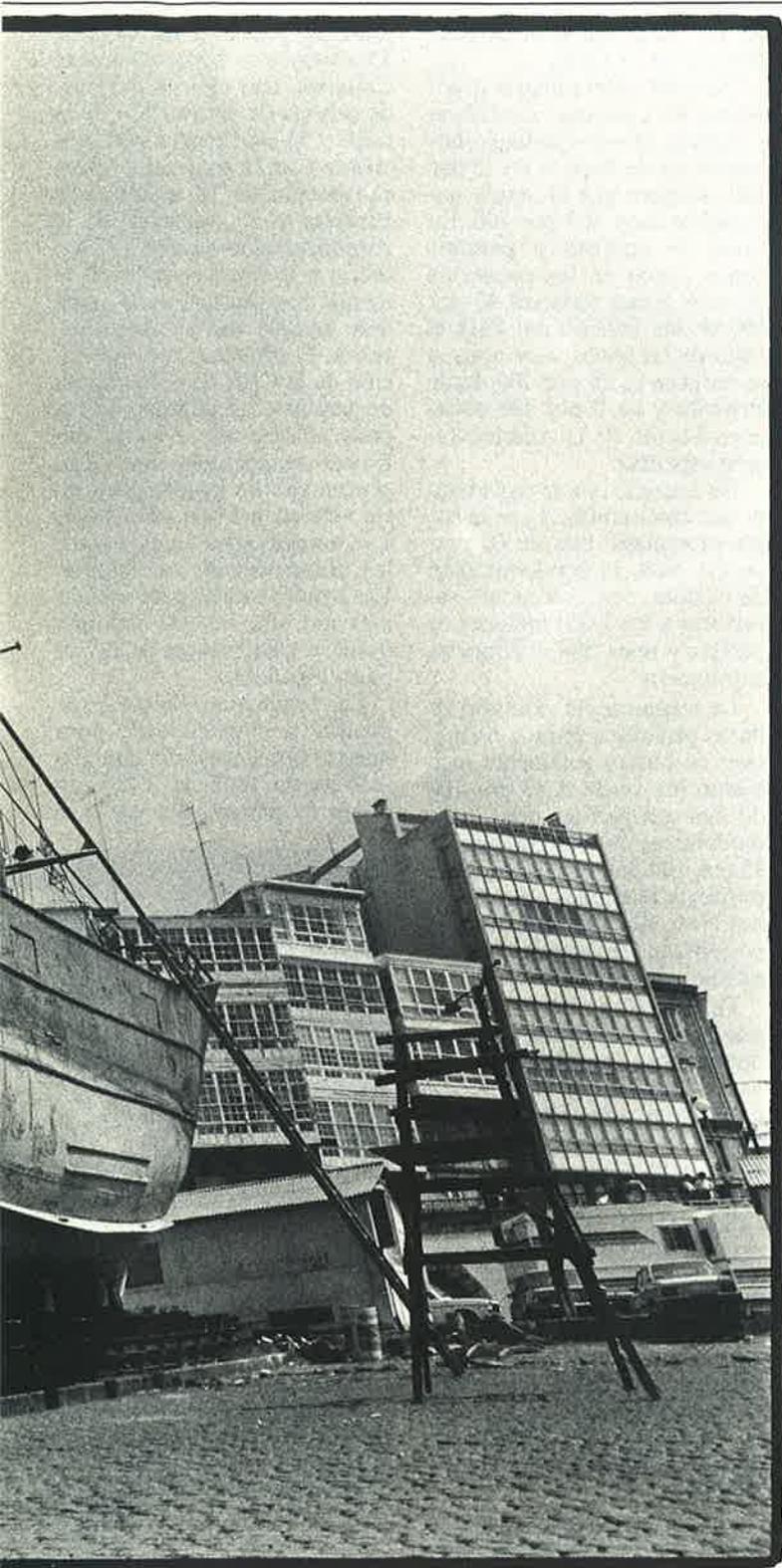


Flora y acuicultura

LAS AYUDAS DEL FEOGA

De los 122 proyectos presentados por España en Bruselas para la construcción de nuevos buques, fueron aprobados 47, lo que representa una inversión de 1.726 millones de pesetas en este capítulo. Más alta fue la respuesta del FEOGA en lo que se refiere a

proyectos de modernización, aprobando el 93 por 100 de ellos. Sumando también la ayuda comunitaria a la acuicultura, España ha obtenido el 30 por 100 de todas las subvenciones que, por los citados conceptos, concede la CEE a sus Estados miembros.



La respuesta del FEOGA ha sido alta y significativa en lo que se refiere a los proyectos de modernización de la flota, habiéndose aprobado el 93 por 100 de los presentados por España.

MAS de 3.000 millones de pesetas va a recibir España como ayuda de la CEE para la construcción y modernización de su flota, así como para los proyectos de acuicultura presentados en 1986. Esta cifra supone aproximadamente el 30 por 100 de los fondos concedidos por el FEOGA a todos los países de la Comunidad. Con un total de 22,2 millones de ecus, España figura a la cabeza de las ayudas que, por estos conceptos, concede la CEE.

Este año, al ser el primero de nuestra integración en la Comunidad Económica Europea, la Administración española hubo de presentar los programas de actuación para modernizar y construir nuevas unidades en nuestra flota referidos solamente a 1986. A partir de este año, de acuerdo con el Programa de Estructuras aprobado en el Consejo de Ministros de finales del mes de diciembre, España deberá hacer propuestas

para un período de cinco años, las cuales ya están siendo elaboradas por la Secretaría General de Pesca Marítima.

Tanto para construcción y modernización de flota como para las actuaciones en acuicultura, la respuesta del sector español en los primeros meses de 1986 fue muy significativa. Por ese motivo, y con el fin de que muchos proyectos no quedasen atascados en Bruselas, la Administración hizo una severa selección de los mismos, contando, además, con las disponibilidades, muy ajustadas, del FEOGA para estas actuaciones.

Para la construcción de nuevas embarcaciones, España presentó en Bruselas un total de 122 proyectos, de los que 79 correspondían a Andalucía, 22 a Galicia, 8 al País Vasco y 7 a la Comunidad Valenciana. En total, el presupuesto de inversión era de casi 26.000 millones de pesetas, con unas sub-

venciones comunitarias de casi 12.000 millones de pesetas.

La respuesta de la Comunidad a estas peticiones (Cuadro 1) se ha reducido a 47 proyectos, con una inversión total de 1.726 millones de pesetas y una subvención de Bruselas de 307 millones de pesetas. Esta respuesta de la Comunidad se podría considerar escasa a la vista de las peticiones españolas; pero resulta aceptable si se tiene en cuenta el montante total de las ayudas entregadas y la participación española.

Para toda la Comunidad, los proyectos de construcción aprobados fueron 251. España ocupa el tercer lugar en cuanto al número de barcos a construir, con 47, frente a los 66 de Francia y los 48 de Grecia. Por el contrario, está muy por encima del resto de los demás

ESPAÑA OCUPA EL CUARTO LUGAR EN LO QUE SE REFIERE A LA MODERNIZACIÓN DE LA FLOTA

países, al tener una asignación de 12,3 millones de ecus frente a los 7,5 millones de ecus logrados por Francia y los siete de Portugal.

De los proyectos de construcción aprobados para España, 24 corresponden a Andalucía, con una subvención de 836 millones de pesetas de la Comunidad y 160 millones de la Administración española. En segundo lugar, se encuentra Galicia, con 12 proyectos y 577 millones de subvención comunitaria por 88 nacionales. A gran distancia, se hallan el resto de las zonas pesqueras. Valencia tiene cinco proyectos, con 122 millones de subvención desde Bruselas y 37 por parte de España. Baleares cuenta con tres proyectos, con subvención comunitaria de 30,5 millones y ayuda española de 10 millones. El País Vasco cuenta con dos proyectos y subvención comunitaria de 73,6 millones. Canarias cuenta con un solo proyec-

CUADRO 1

PROYECTOS DE CONSTRUCCION

	N.º	Subvención CEE	Subvención nacional
Andalucía	24	836.543.598	159.715.200
Galicia	12	577.076.243	81.088.000
País Vasco	2	73.587.201	—
Asturias	—	—	—
Murcia	—	—	—
Valencia	5	122.814.064	37.440.000
Baleares	3	30.555.226	9.600.000
Cantabria	—	—	—
Canarias	1	85.657.110	19.520.000
		1.726.233.442	307.363.200

CUADRO 2

PROYECTOS DE MODERNIZACION

	N.º	Subvención CEE	Subvención nacional
Andalucía	6	53.944.157	13.578.000
Galicia	21	183.827.168	37.530.000
País Vasco	13	41.345.117	—
Asturias	11	18.143.919	3.320.000
Murcia	—	—	—
Valencia	1	2.781.792	1.200.000
Baleares	—	—	—
Cantabria	1	6.233.750	3.200.000
Canarias	3	45.927.373	10.800.000
		352.203.276	69.628.000

CUADRO 3

SUBVENCIONES TOTALES

Andalucía	1.063.780.955
Galicia	879.521.411
País Vasco	114.932.318
Asturias	21.463.919
Murcia	—
Valencia	164.235.856
Baleares	40.155.226
Cantabria	9.433.750
Canarias	161.904.483
	2.455.427.918

CUADRO 4

ACUICULTURA

	Subvencionado	No subvencionado
Andalucía	14	5
Cataluña	8	—
Galicia	4	—
País Vasco	—	1
Asturias	1	—
Murcia	1	—
Valencia	1	—
Baleares	2	—
Cantabria	2	—
	33	6
Canarias	1	1
	34	7

to, por 85,6 millones de subvención de la CEE.

Para las comunidades autónomas de Canarias, Andalucía y Galicia, la subvención comunitaria puede llegar a un 35 por 100, siempre que la ayuda nacional se eleve al 8 por 100. En total, el mínimo a percibir como ayuda en los proyectos de estas zonas sería del 43 por 100 de las inversiones. Para el resto de las zonas, esos apoyos se reducen al 25 por 100 desde Bruselas y un 8 por 100 como contribución de la Administración española.

De acuerdo con la reglamentación comunitaria, España había presentado más de 60 proyectos para la modernización de la flota, con inversiones superiores a los 1.000 millones de pesetas y unos 500 millones de subvención.

La respuesta ha sido alta en líneas generales. Para construcción de barcos solamente recibieron luz verde el 43 por 100 de los proyectos, pero para modernización han pasado el 95 por 100 de los mismos. Esta respuesta se explica ante el menor coste de estas mejoras y la posibilidad de atender mayor número de peticiones.

Para el conjunto de la Comunidad, los proyectos de modernización aprobados se elevan a 259. De esta cifra, se encuentra en primer lugar Italia con 127, seguida del Reino Unido con 90 proyectos, 78 Dinamarca y en cuarto lugar España con 56. El total de las ayudas concedidas por la Comunidad asciende a 18,11 millones de ecus. De esta cantidad, España ha recibido 2,5 millones, equivalentes a 352 millones de pesetas. Por delante de nuestro país, han quedado Italia, con 4,8 millones de ecus, y el Reino Unido con 2,9 millones.

De los 56 proyectos, el mayor número corresponde a Galicia con 21 embarcaciones, y una subvención de la Comunidad de 184 millones y 37,5 millones de la Administración española (Cuadro 2). Con 13 proyectos está el País Vasco, y una subvención de la CEE de 41 millones de pesetas. A gran distancia, se encuentran el resto de las zonas, con seis proyectos en Andalucía y una subvención de la Comunidad de 54

millones por 13,5 de España. Tres proyectos aprobados tiene Canarias, con casi 46 millones de pesetas de subvención de la CEE y 11 de España. Asturias cuenta con 11 proyectos, y una subvención de 18 millones de Bruselas y 3,3 millones de la Administración española. Cantabria y Valencia cuentan solamente con un proyecto cada una, aunque con ayudas superiores. El primero, una subvención de la CEE de 6,2 millones de pesetas y 3,2 millones de España y el segundo, 2,8 y 1,2 millones respectivamente. Los porcentajes de ayudas para estas actuaciones son los mismos que los aplicados en el caso de las construcciones de barcos. Las ayudas totales para modernización son de 352 millones desde la CEE y cerca de 70 por parte española.

Las actuaciones de modernización y construcción para nuestra flota, contarán con una subvención total de 2.455 millones de pesetas con cargo al



ACUICULTURA

	Subvención CEE	Subvención nacional	Subvención total
Andalucía	547.659.023	68.887.473	616.546.496
Cataluña	73.121.819	14.636.364	87.758.183
Galicia	201.432.856	25.179.106	226.611.962
Asturias	23.978.525	4.795.705	28.774.230
Murcia	8.165.691	1.633.138	9.798.829
Valencia	20.511.903	4.102.380	24.614.283
Baleares	51.307.481	10.383.953	61.691.434
Cantabria	63.600.555	12.720.111	76.320.666
Canarias	39.303.999	4.913.000	44.216.999
Totales	1.029.081.852	147.251.230	1.176.333.082

ejercicio de 1986. De este volumen de ayudas, Andalucía está a la cabeza, con 1.063 millones de pesetas, seguida de Galicia con 879 millones. A distancia se encuentran Valencia y Canarias con unos 160 millones de pesetas, y el País Vasco con 114. En el resto de las zonas, los apoyos están muy por debajo (Cuadro 3).

Las negociaciones de este año para la distribución de las subvenciones, han chocado con la falta de recursos existente en el FEOGA para estos fines. Hay proyectos que podrían haber sido aprobados en otras circunstancias. Sin embargo, han quedado pendientes en esta ocasión y serán discutidos en 1987. En el caso español, se da la circunstancia de que los proyectos presentados fueron aceptados en su totalidad, aunque, por razones económicas del presupuesto, deberán esperar a los próximos meses para su aprobación.

En acuicultura, para acceder a las ayudas comunitarias durante 1986, era preciso remitir previamente a Bruselas el correspondiente Programa de Orientación, como paso previo a la entrega de los proyectos. La Administración pesquera española cumplió en los primeros meses de 1986 con ese com-

promiso, en coordinación con el conjunto de las comunidades autónomas implicadas. El Programa fue aprobado el pasado mes de septiembre por el Comité Permanente de Estructuras de la Pesca.

España presentó en los plazos previstos un total de 47 proyectos, de los que 23 correspondían a Andalucía y 10 a Cataluña, mientras que las peticiones fueron escasas en el resto del país. En conjunto, suponían unas inversiones de 3.500 millones de pesetas y 1.118 millones de subvención desde la Comunidad.

La respuesta de la Comunidad también ha sido amplia en este caso, siempre dentro de las limitaciones presupuestarias. Se aprobaron un total de 41 proyectos, de los que 34 cuentan con subvención y otros siete no. De los subvencionados, 14 corresponden a Andalucía, ocho a Cataluña, y cuatro a Galicia. De los no subvencionados, los cinco están ubicados en Andalucía.

Para el conjunto de la Comunidad, los proyectos de acuicultura aprobados fueron 137. España ocupó el primer lugar, compartido con Francia. Por el contrario, mientras los proyectos españoles cuentan con una subvención de 7,35 millones de ecus, equivalentes a 1.029 millones de pesetas, Francia recibe solamente 1,7 millones de ecus, que son poco más de 200 millones de pesetas. El segundo país que más ayudas recibe para acuicultura son los Países Bajos, con 2,25 millones de ecus. La cifra total asignada para acuicultura es de 17,58 millones de ecus. Global-

mente, España ha logrado el 42 por 100 de los fondos asignados para la acuicultura por el FEOGA, habiendo sido aprobados el 83 por 100 de los proyectos presentados.

Por comunidades autónomas, destacan las subvenciones comunitarias de 547 millones para Andalucía y los 201 millones para Galicia. Cataluña cuenta con 73 millones, y Cantabria con 63. Las ayudas españolas van desde los 68 millones para Andalucía, los 25 para Galicia y 14 de Cataluña, hasta poco más de un millón para Murcia (Cuadros 4 y 5).

Los proyectos de acuicultura en Canarias, Andalucía y Galicia reciben una subvención del 35 por 100 de la Comunidad, y del 5 por 100 por parte de España. Para el resto de las zonas, el porcentaje de Bruselas es del 25 por 100 y del 5 por 100 también de España.

España no presentó ningún proyecto para arrecifes artificiales, puerta que ya está abierta a partir de este año.

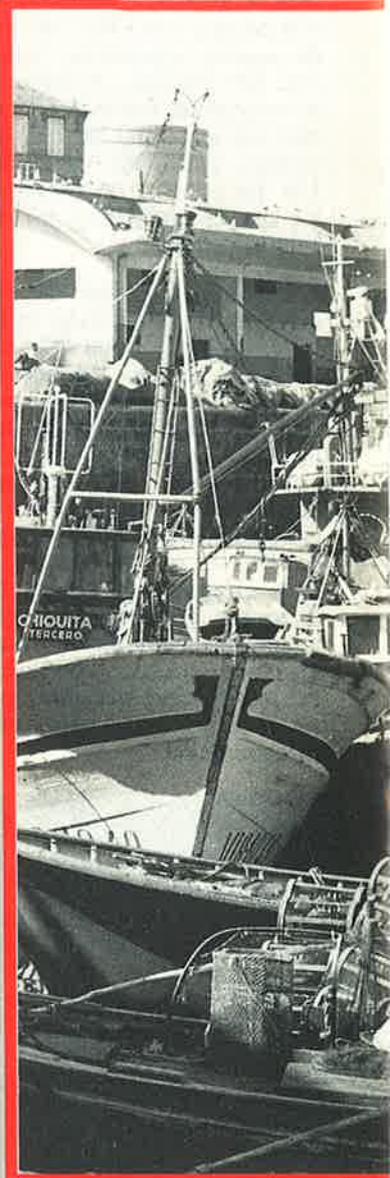
mente se aprobaron cinco proyectos, correspondientes a Italia, con una subvención de unos 350 millones de pesetas.

Todas las actuaciones aprobadas por el FEOGA en relación con la construcción, modernización, arrecifes artificiales y acuicultura, afectarán a 922 proyectos, con un presupuesto global de 77,6 millones de ecus de subvención, que suponen unos 9.000 millones de pesetas. De estas cifras, España ha logrado aprobar 137 proyectos con una ayuda de 3.107 millones de pesetas. ■



Industrias pesqueras

Finalmente, fueron 18 los proyectos españoles aprobados por el FEOGA (Fondo Europeo de Orientación y Garantía) de entre todos los presentados por las industrias del sector pesquero español. Ella supondrá una inversión próxima a los 4.000 millones de pesetas, de los que 659 corresponderán a la subvención comunitaria.



UNA INVERSIÓN DE 4

LAS industrias del sector pesquero español invertirán una cantidad próxima a los 4.000 millones de pesetas, de acuerdo con las previsiones contenidas en los 18 proyectos aprobados por el FEOGA a finales de 1986. Estos proyectos contarán con una subvención comunitaria de 659 millones de pesetas, a la que se sumará la correspondiente al Estado español.

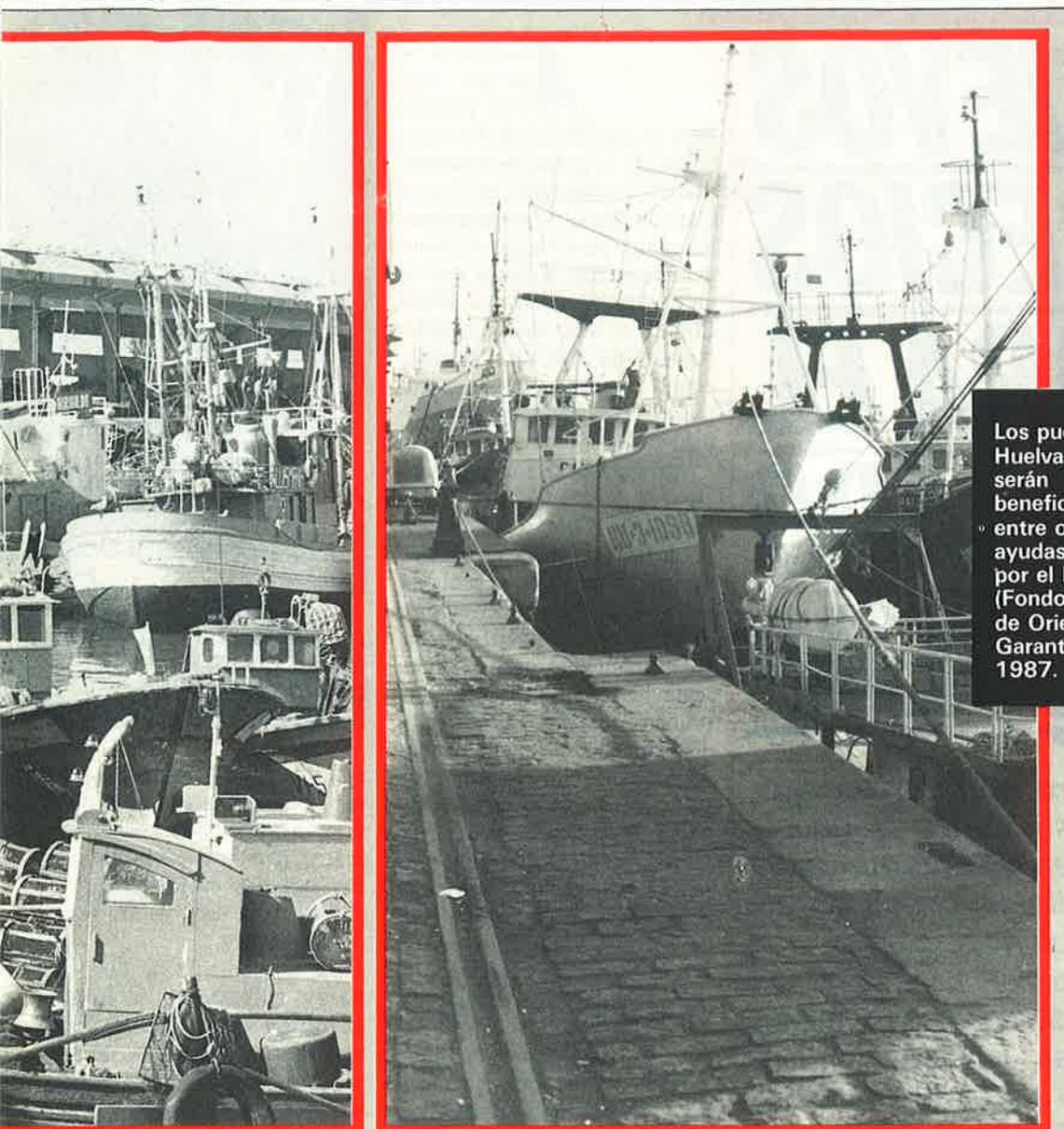
Tras nuestro ingreso en la Comunidad Económica Europea, el Reglamento 355/77 abrió una importante vía de acceso hacia los créditos comunitarios para el sector agroalimentario y pesquero español. En contra de lo que se temía en algunos medios, la respuesta del sector superó todas las previsiones, de manera que la Administración española tuvo que realizar una rigurosa selección de los proyectos que pretendían la aprobación de Bruselas. Así, en una primera remesa, enviada a las autoridades comunitarias en

febrero de 1986, eran 173 los proyectos presentados, con un presupuesto de inversiones cercano a los 36.000 millones de pesetas. Cuatro meses más tarde, en junio, fueron remitidos otros doscientos proyectos, con un montante de inversiones próximo a los 40.000 millones de pesetas.

Las impresiones en medios industriales y también en la propia Administración fueron pesimistas al conocerse, el pasado mes de junio, la primera respuesta del FEOGA a las peticiones del sector español. De los

173 proyectos presentados, únicamente recibieron luz verde 21, con una inversión total de 3.901 millones de pesetas y una subvención de 834 millones.

Ante esta circunstancia, la Administración española estuvo más presente en Bruselas y los resultados se han visto reflejados en los acuerdos del FEOGA de finales de 1986. En esta ocasión fueron aprobados otros 194 proyectos, con un presupuesto de inversiones de 36.500 millones de pesetas y 8.300 millones de subvención desde la Comunidad. En total, para



Los puertos de Huelva y Vigo serán beneficiarios, entre otros, de las ayudas aprobadas por el FEOGA (Fondo Europeo de Orientación y Garantía) para 1987.

- Estación depuradora de mariscos en Alcamar, con presupuesto de 114 millones de pesetas y subvención de 27 millones.

- Construcción de un mercado para pescado fresco en Formentera, por la Cofradía de Pescadores. Inversión de 14,3 millones de pesetas y subvención de 1,7 millones de pesetas.

- Construcción de una nave para manipulación de mejillones en Amposta. Las obras corresponden a la Unión de Productores del Delta del Ebro, con una inversión de 151 millones de pesetas y 34 millones de subvención.

- Construcción de instalaciones para elaboración de pescado seco y congelado en Ayamonte, Huelva. La

empresa es Etnomaya y la inversión se eleva a 26 millones de pesetas, con 6,5 de subvención.

- Construcción de nave para elaboración de pescado seco y congelado. También en Ayamonte. La empresa es Manuel Amorós e Hijos, con una inversión de 44,6 millones de pesetas y 11 millones de subvención.

- Modernización de instalaciones de Cámaras en Puebla de Caramiñal. La inversión es de 315 millones de pesetas, con una subvención de 78 millones de pesetas.

- Construcción de fábrica de pescado y elaboración de platos preparados en Esteiro, Muro. Inversión de 733 millones de pesetas y 75,7 de subvención.

- Modernización de una planta de pescado en Almazora, Castellón. Inversión de 57 millones de pesetas con 14 de subvención.

- Construcción de una planta de manipulación de pescado en Sada, con una inversión de 101 millones de pesetas y 12 de subvención.

- Construcción de fábrica con cámaras, túnel de congelación, etcétera, en Santander, por la Cofradía de Pescadores, con un presupuesto de 201 millones y 31 de subvención. ■

V. M.

4.000 MILLONES

todo el año 1986, son 215 los proyectos aprobados por el FEOGA, con 40.316 millones de pesetas de inversión y 9.078 millones de pesetas de subvenciones.

En junio de 1986 se aprobaron (ver *Hoja del Mar*, número 245) cinco de los proyectos presentados por el sector de los ocho que fueron presentados. Las inversiones previstas se elevaban a 1.415 millones de pesetas con una subvención de 255 millones.

A finales de 1986, las decisiones del FEOGA afectaron a

otros 13 proyectos referidos al sector de la pesca, con una inversión de unos 2.500 millones de pesetas. En total, lo previsto para todo el año supone 18 proyectos aprobados, con inversiones de 3.892 millones de pesetas y una subvención de 659 millones. Andalucía, Galicia y Cataluña son las zonas donde se van a efectuar las mayores inversiones.

Según los datos de la Administración, el desglose de esos 13 últimos proyectos aprobados por el FEOGA sería el siguiente:

- Construcción de una planta para pescados congelados en Vigo, con una inversión de 470 millones de pesetas y una subvención superior a los 57 millones del FEOGA.

- Construcción de una estación depuradora de mariscos en Tortosa, a efectuar por Inversiones Europeas. Presupuesto de 135 millones de pesetas y subvención de 29 millones.

- Construcción de estación depuradora en Alcamar, Tarragona. Empresa Frutos del Mar. La inversión es de 115 millones, con una subvención de 24.

NUEVOS PRECIOS PARA EL MERCADO PESQUERO

El pasado uno de enero, entraron en vigor los nuevos precios para los productos incluidos en el Mercado Común de la Pesca. En líneas generales, se mantienen las cotizaciones respecto a la campaña anterior. La CEE se ha inclinado por la estabilidad, con ligeros aumentos en algunas especies como el bacalao o la gallineta nórdica, de escaso interés para España. Sí se produjeron descensos en los precios de los túnidos, respondiendo a la situación de los mercados internacionales.



A la hora de fijar los nuevos precios para la regulación de los mercados de la pesca, la Administración comunitaria ha dejado claro su deseo de no aumentar los gastos para sus actuaciones en este sector. Criterio que se va a seguir también en el FEOGA en el resto de actividades reguladoras para otras producciones. Las dificultades presupuestarias se han reflejado también en la Política Azul.

Aunque el sector pesquero español está incluido en la Organización Común del Mercado de la Pesca desde el primero de marzo de 1986, la realidad es que el bautismo se deberá producir en esta campaña. De regular solamente ocho especies según la normativa española, el primero de marzo, España podía actuar teóricamente en más de cuarenta. Sin embargo, fue solamente sobre el papel. Para poder actuar en la política de retirada o almacenamiento de productos excedentarios, se hace indispensable tener constituidas las Organizaciones de Productores correspondientes.

En España, la normativa sobre las OOPP se publicó durante el mes de febrero. Y, aunque la respuesta del sector fue rápida y masiva, prácticamente no hubo tiempo para poder actuar sobre el mercado, de acuerdo con el sistema de regulación comunitario.

Actualmente, la situación ha variado totalmente. En un período de menos de un año, se han constituido en España más de 30 Organizaciones de Productores, lo que recoge prácticamente la totalidad de la producción de altura y de bajura. Con esta estructura, se espera que, en los próximos meses, el sector pesquero participe ya en esta Organización Común de Mercado y se beneficie, por tanto, de las ayudas comunitarias.

Para la fijación de los nuevos precios en el conjunto de las especies reguladas, la Comunidad se ha ceñido estrictamente a la reglamentación vigente en la CEE. En el caso de España, se



aplica a su vez la normativa prevista por el Tratado de Adhesión, lo que supone, en algunos casos, ligeras modificaciones respecto a la evolución de los precios en el resto de los Estados miembros.

En el momento de fijar las nuevas cotizaciones, la Administración comunitaria realiza una media ponderada de los precios en todos los países durante los tres últimos años. Este sistema de cálculo supone un esfuerzo de la Comunidad para ajustarse a las cotizaciones reales de los mercados. Sin embargo, presenta también inconvenientes para España, como es el caso de la merluza.

Hay especies cuyas cotizaciones presentan grandes oscilaciones entre unos países y otros. Con el sistema de precios medios, sin correcciones, algunos Estados miembros van a ver imposibilitadas las actuaciones de retirada y de almacenamiento.

Según fuentes del sector, se podría hablar de una relativa estabilidad en la mayor parte de los precios de los productos de la pesca, durante la última campaña, en la que no han existido oscilaciones considerables a la baja, como sería el caso de los



A la hora de fijar los nuevos precios para la regulación de los mercados de la pesca, la Administración Comunitaria ha dejado claro su deseo de no aumentar los gastos para sus actuaciones en este sector.

túnidos en el mercado exterior. Esta circunstancia es igualmente tenida en cuenta por la Comisión para evitar, en lo posible, el aumento en los gastos por regulación.

En el conjunto de las producciones, hay algunas, como la merluza, la sardina del Atlántico y la anchoa, que tienen mayor interés para España y para las que existe un tratamiento especial, bien por el Tratado de Adhesión o por compromisos posteriores.

En el caso de la merluza, el Precio de Orientación fijado para la campaña pasada fue de 365 pesetas para la talla segunda; unos Precios de Retirada máximos de 259,50 pesetas para la clase extra A, y un mínimo de 151,17 pesetas para la clase extra B de talla quinta. Para España, estas cifras resultaban extremadamente bajas e imposibilitaban cualquier tipo de intervención, ya que los precios del mercado español son muy superiores a los existentes en el resto de la Comunidad. Este problema fue señalado en su día por las autoridades pesqueras españolas, que solicitaron un mayor aumento para esos precios. Sin embargo, a diferencia de lo que sucede con otras es-

pecies, la cuestión no está recogida en el Tratado de Adhesión, por lo que es imposible reglamentar la diferencia de las cotizaciones reales que existen en los mercados. A pesar de ello, en las negociaciones para la fijación de los precios en 1987, la Comisión fue sensible a este problema. Los Precios de Orientación para la merluza se incrementaron en España en un 15 por 100, rompiéndose la línea mantenida por la CEE en la mayor parte de las especies.

Para la sardina del Atlántico, la Comunidad ha fijado un descenso en el Precio de Orientación de un 3,5 por 100, aproximadamente. Por el contrario, para España y Portugal, se produce una subida media de un 2 por 100. Los precios de la sardina en el mercado español son sensiblemente inferiores a los que existen en el seno de la Comunidad. Por este motivo, el Tratado de Adhesión preveía un mecanismo específico para el acercamiento de las cotizaciones en un período de 10 etapas. Esta situación es opuesta a la de la anchoa, donde nuestros precios son superiores a los vigentes en los mercados comunitarios, y también es obligado el acercamiento en cinco años.

En el mercado de los túnidos, la Comunidad decidió una reducción del 10 por 100 en el Precio de Protección a la producción. Los responsables comunitarios han tenido en cuenta las condiciones de los mercados exteriores, donde esta especie ha sufrido una caída en sus cotizaciones. En consecuencia, se estima que es suficiente un precio más bajo para la protección de los mercados de la Comunidad. Las autoridades de Bruselas pretendían, en un principio, bajar esos precios en un 15 por 100, propuesta contra la que se manifestaron especialmente España y Francia.

También otras especies tuvieron caídas en los Precios de Orientación, entre las que destacan los arenques, que lo hicieron en un 8 por 100, frente al 10 por 100 que puso sobre la mesa la Comunidad. En esta ocasión, fueron los países nórdicos quienes se opusieron a la propuesta.

Entre las subidas mínimas, se podría destacar solamente alguna especie cuyo interés, a efectos de regulación, no es muy grande para España. El bacalao subió en un 3 por 100, así como la gallineta nórdica. En cuanto al número de especies reguladas

por la Comunidad, a efectos de actuaciones de retirada y almacenamiento, se mantienen las mismas de la campaña anterior. La CEE mantiene una línea conservadora y, por el momento, únicamente se puede hablar de algunos proyectos. Para España, sería interesante que se incluyesen entre las especies sometidas a la Organización Común de este mercado, la bacaladilla y el jurel. Existe el compromiso de elaborar, en los próximos meses, un proyecto en el que se estudie la situación de ambas producciones, así como las de la boga y el congrio. Sin embargo, habrá que esperar al menos hasta 1988 para concluir estos trabajos.

Para la fijación de los precios de regulación en la nueva campaña, la Comunidad estableció a finales de diciembre la relación con el Ecu (moneda comunitaria) en 147,208 pesetas.

Los precios aprobados para las especies más importantes son los siguientes *para pescados enteros y por toneladas*:

Arenque: Precio de Orientación para la clase Extra A, 303 Ecus. Precio de Retirada, 219 pesetas para las clases A y B, como máximo, talla primera y 129 pesetas para la talla tercera.

Sardinias: cuando la procedencia sea del Atlántico, Precio de Orientación, 344 Ecus para España y Portugal, y 514 Ecus para el resto de la Comunidad para la clase extra. Para las del Mediterráneo, 464 Ecus en el conjunto de la CEE. Los Precios de Retirada son de 249 Ecus, como máximo, para la talla tercera en España y Portugal, para las sardinias del Atlántico en la clase extra A, y sólo 102 Ecus para todas las tallas de la clase B. En las sardinias del Mediterráneo, el Precio máximo de Retirada es de 335 Ecus para la clase extra A, talla tercera y un mínimo de 138 Ecus para todas las tallas de la clase extra B.

Galludos: Precio de Orientación de 861 Ecus para la clase extra A, con Precio de Retirada máximo de 498 Ecus para la clase extra A, talla primera y

En España, la normativa sobre las OOPP se publicó en el mes de febrero del pasado año, y, aunque la respuesta del sector fue rápida y masiva, prácticamente no dio tiempo a que el mercado se adecuara al nuevo sistema comunitario de regulación.



un mínimo de 138 Ecus para la clase Extra B, talla tercera.

Pintarrijas: Precio de Orientación de 798 Ecus para la clase extra A. Los Precios de Retirada son 479 Ecus, como máximo, para la clase extra A, talla primera y de 160 Ecus, como mínimo, para la clase extra B, talla tercera.

Gallineta nórdica: Precio de Orientación de 871 Ecus para la clase extra A. Precio de Retirada máximo de 706 Ecus para las clases extra A y B, tallas primera y segunda y de 596 Ecus para la talla tercera.

Bacalao: Precio de Orientación de 1.218 Ecus para la clase A. Los Precios de Retirada van desde los 633 Ecus para las clases A y B, tallas primera y segunda, hasta los 185 Ecus para la talla quinta de la clase B.

Carboneros: Precio de Orientación de 649 Ecus para la clase A. Los Precios de Retirada máximos se elevan a 363 Ecus para las clases extras A y B, tallas primera y segunda, mientras los mínimos son de 145 Ecus para las tallas cuarta de la clase B.

Eglefinos: el Precio de Orientación es de 868 Ecus para la clase A. Los Precios de Retirada, como máximo son 486 Ecus para las tallas primera y segunda de la clase extra A y un mínimo de 257 Ecus para las tallas tercera y cuarta de la clase extra B.

Merlanes: Precio de Orientación de 791 Ecus para la clase A. Los Precios de Retirada se elevan a 380 Ecus, como máximo, para las tallas primera y segunda de la clase extra A. Los mínimos son 246 Ecus para las tallas tercera y cuarta de la clase B.

Marucas: Precio de Orientación de 911 Ecus para la clase extra A. Los Precios de Retirada máximos son 510 Ecus para la clase extra A, talla primera. El mínimo es de 292 Ecus para la clase B, talla tercera.

Caballas y estorninos: Precio de Orientación de 282 Ecus para las clase extra A. Los Precios máximos de Retirada son 204 Ecus para todas las tallas de la clase extra A y la primera de la clase B. Los mínimos son 168 Ecus para la clase tercera B.

Anchoa: el Precio de Orientación para España es de 1.089 Ecus y de 705 para el resto de la Comunidad para los tipos extra A. Los Precios de Retirada máximos para España son de 787 Ecus para la clase extra A, talla segunda. El Precio de Retirada mínimo se eleva a 268 Ecus para la talla cuarta de las clases extras A y B.

Sollas: Precio de Orientación de 766 Ecus del primero de enero al 30 de abril y de 1.045 Ecus para el resto del año. Precios de Retirada: hasta el 30 de abril, máximo de 312 Ecus para la casi totalidad de las capturas y mínimo de 292 Ecus. Para el resto del año, máximo de 425 Ecus y mínimo de 399 Ecus.

Merluzas: Precio de Orientación de 2.900 Ecus para la clase A. Los Precios de Retirada tienen un máximo de 2.062 Ecus para la clase extra A, talla primera y un mínimo de 992 Ecus para la clase B, talla quinta.

Gallos: Precio de Orientación de 1.850 Ecus para la clase extra A. Los Precios de Retirada oscilan entre los 1.184 Ecus para la clase extra A, talla primera y los 992 Ecus para la clase B, talla quinta.

Palometa: Precio de Orientación de 1.500 Ecus para la clase extra A. Los Precios de Retirada van desde los 960 Ecus, como máximo, para la talla primera en la clase extra A, hasta los 420 Ecus para la clase B, con talla segunda.

Rape: Precio de Orientación de 2.100 Ecus para la clase extra A. Los Precios de Retirada

oscilan entre los 1.285 Ecus para la clase extra, talla primera y los 428 Ecus para la clase B, talla quinta. En este caso, a diferencia de todas las especies anteriores, se trata de pescado entero o vaciado con cabeza. Si fuera sin cabeza, los precios se triplican.

Quisquillas: Precio de Orientación de 1.545 Ecus para el producto simplemente cocido con agua. Los Precios de Retirada oscilan entre los 904 Ecus para la clase extra, talla primera y los 417 Ecus para la talla segunda.

Buey: Precio de Orientación de 1.500 Ecus para el producto entero. Los Precios de Retirada son de 1.080 Ecus para la talla primera y de 810 Ecus para la segunda.

Cigala: Precio de Orientación de 4.400 Ecus para el producto entero y de 10.600 Ecus para las colas. Los Precios de Retirada para el producto entero oscilan entre los 3.564 Ecus para la talla primera, extra A y los 842 Ecus para la talla tercera B. En el caso de las colas, los precios van de 8.109 Ecus a los 859 Ecus.

En cuanto a los productos congelados, los Precios de Orientación serán los siguientes:

Sardinias: 389 Ecus/tonelada; **Espáridos** de las especies *Dentex* y *Pagellus*, 1.249 Ecus; **Calamares**, 1.260 Ecus; **Potas**, 1.151 Ecus; **Calamarares** (*Voladores*), 1.209 Ecus; **Sepias**, 1.594 Ecus; **Pulpos** de las especies *Octopus*, 1.248 Ecus.

Entre otros precios fijados por la Comunidad, destaca igualmente el Precio a la Producción de atunes capturados por los países miembros y con destino a la industria. Para la especie Rabil, con las piezas de más de 10 kilos, se fija una cifra de 1.331 Ecus por tonelada.

Igualmente, la Comunidad ha fijado precios de referencia para los productos frescos, con el fin de protegerse frente a las importaciones. ■

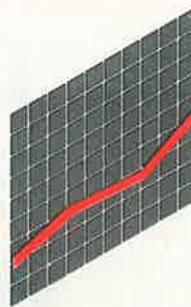
Vidal MATE

EN 1986 SE HAN CREADO EN ESPAÑA MAS DE TREINTA OOPP, LO QUE SUPONE LA PRACTICA TOTALIDAD DE LA PRODUCCION

INCREMENTO DE LAS PENSIONES EN 1987

SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

INCREMENTO DE LAS PENSIONES
PARA EL AÑO 1987



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

1. Pensiones a las que se aplica el incremento

La subida aprobada por el Gobierno (Real Decreto 2620/1986 de 24 de Diciembre, B.O.E. del día 30 de Diciembre), se aplicará a las pensiones de Invalidez Permanente, Jubilación, Viudedad, Orfandad, en favor de familiares, e Invalidez Provisional, causadas en el Régimen Especial del Mar con anterioridad a 1 de Enero de 1987. (Se aclara que las Pensiones del extinguido Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez [S.O.V.I] sólo tendrán la subida necesaria para alcanzar la cuantía fija que se contiene en el Cuadro de «Pensiones mínimas para 1987».)

2. Si cobra solamente una pensión

A) Pensiones reguladas por legislación anterior a la Ley 26/85

Pensión Actual	Incremento Mensual o Pensión Nueva	Limitaciones
Hasta 40.140 pts. mes	6 %	Si la pensión es posterior a 31-XII-85, sólo sube el 5 %.
De 40.141 pts. a 40.522 pts. mes	42.548	Si la pensión es posterior a 31-XII-85, sólo subirá el 5 %.
De 40.523 pts. a 84.000 pts. mes	5 %	No obstante las pensiones entre 82.859 pts. y 84.000 pts., sólo suben hasta 87.001 pts.
Superior a 84.000 e inferior a 187.950 pts. mes	3.000 pts. mes	Sin exceder en ningún caso de 187.950 pts.
Superior a 187.950 pts. mes	No se revalorizan	

B) Pensiones reguladas por la Ley 26/85 de 31-7-85

Hasta 40.140 pts. mes	6 %	Si la pensión es posterior a 31-XII-85, sólo sube el 5 %.
De 40.141 pts. a 40.522 pts. mes	42.548	Si la pensión es posterior a 31-XII-85, sólo sube el 5 %.
Superior a 40.522 pts. e inferior a 187.950 pts. mes	5 %	Sin rebasar en ningún caso 187.950 pts. mes.
Superior a 187.950 pts.	No se revalorizan	

Base sobre la que se aplica el incremento

La subida se aplica sobre el importe mensual de la pensión en 31-XII-86 constituida por la cuantía básica inicial más las revalorizaciones posteriores, pero sin incluir los complementos reconocidos para alcanzar las pensiones mínimas legales, las asignaciones familiares por hijos a cargo, el recargo de prestaciones por falta de medidas de seguridad e higiene, y las percepciones temporales por cargas familiares e indemnización suplementaria para la provisión y renovación de prótesis y ortopedia en el supuesto de pensiones del extinguido Seguro de Accidente de Trabajo y enfermedades Profesionales.

INCREMENTO DE LAS PENSIONES EN 1987

SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

INCREMENTO DE LAS PENSIONES
PARA EL AÑO 1987



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

3. Si cobra varias Pensiones

Cuando el mismo beneficiario tenga reconocidas o se le reconozca más de una pensión de la Seguridad Social, del Estado, de los Organismos Públicos y de Entidades, Empresas o Sociedades de los mismos, la revalorización de estas pensiones tienen un tratamiento especial bajo los siguientes criterios:

- Se establece como tope máximo del total de las pensiones la cantidad de 187.950 pts.
- Las pensiones al amparo de la Ley 26/85 se revalorizan en un 5 %.
- Las restantes pensiones de la Seguridad Social se revalorizan con el porcentaje o cantidad indicada en el apartado 2.A) anterior, computando todas las pensiones concurrentes.

Para consultas y dudas en la aplicación de esta regla general, consulte con las Direcciones Provinciales del I.S.M.

4. Complementos por mínimos

- Si cobra una sola pensión y no percibe ingresos por cualquier otro concepto, se le garantiza la cuantía mínima que se señala en el cuadro adjunto mediante asignación de un «complemento».
- Si percibe más de una pensión, no es aplicable el «complemento» indicado salvo que la suma de todas ellas resulte inferior al importe mínimo que corresponda a la pensión de mayor cuantía en cómputo anual.

IMPORTANTE

Los complementos por mínimos son incompatibles, en principio, con cualesquiera otros ingresos superiores a 500.000 pts.

Por ello los pensionistas, perceptores de complementos por mínimos, que durante 1986 hayan obtenido tales ingresos superiores a 500.000 pts. deberán presentar declaración expresa de tal circunstancia antes del 1 de Marzo de 1987.

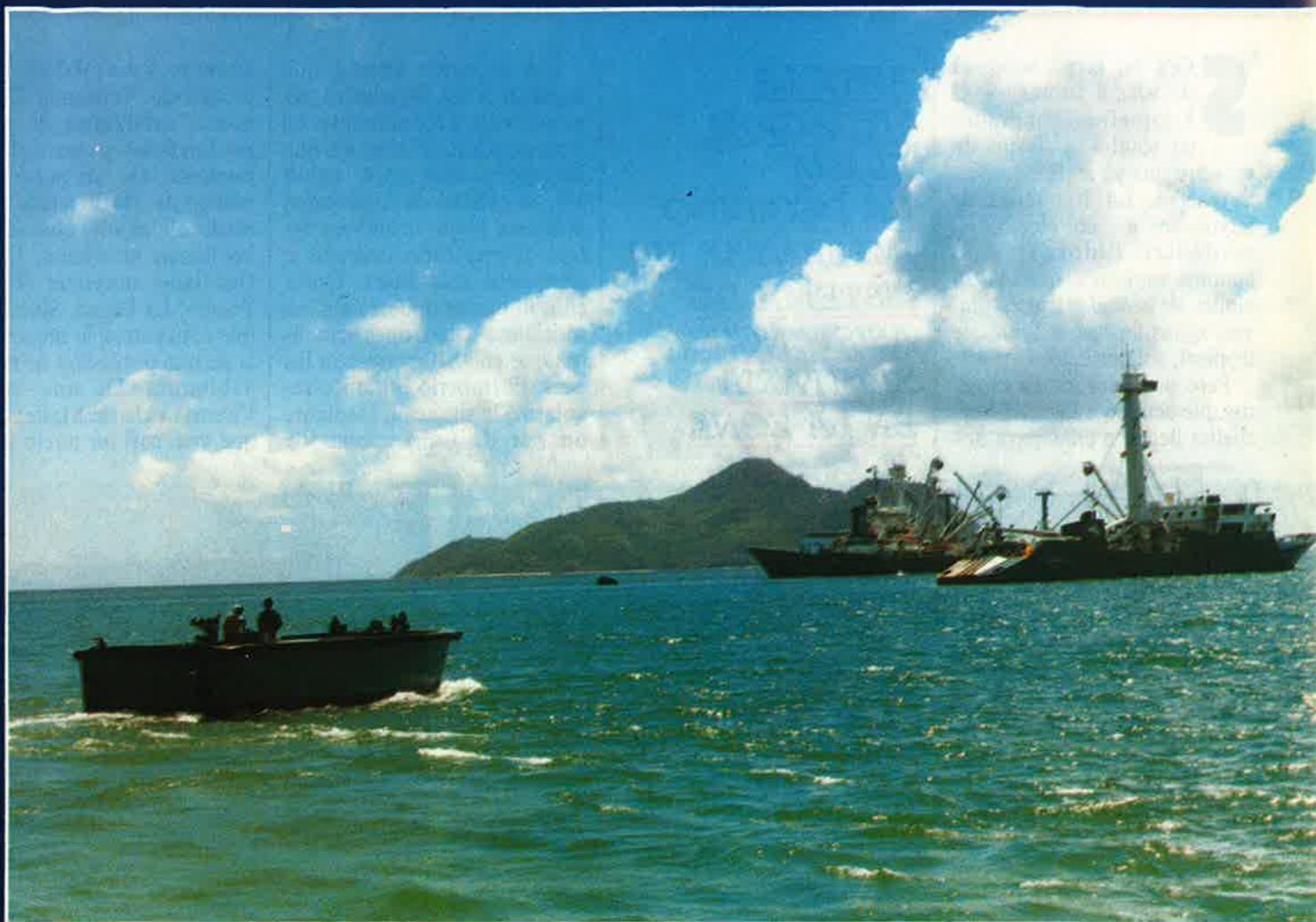
El importe de las Pensiones no concurrentes una vez revalorizadas, se complementará en su caso, con la cantidad necesaria para alcanzar las siguientes:

Cuantías Mínimas de las Pensiones para el año 1987

Clase de Pensión	Titulares	
	Con cónyuge a cargo	Sin cónyuge a cargo
	Ptas./mes	Ptas./mes
JUBILACION		
- Titular con sesenta y cinco años	35.165	31.590
- Titular menor de sesenta y cinco años	30.780	27.560
INVALIDEZ PERMANENTE		
- Gran invalidez con incremento del 50 por 100	52.555	47.385
- Absoluta	35.165	31.590
- Total: Titular con sesenta y cinco años	35.165	31.590
- Parcial del régimen de accidentes de trabajo: Titular con sesenta y cinco años	30.780	27.560
VIJUEZ		
- Titular con sesenta y cinco años	-	24.065
- Titular menor de sesenta y cinco años	-	20.780
ORFANDAD		
- Por beneficiario	-	9.330
- En la orfandad absoluta el mínimo se incrementará en 20.780 pesetas distribuidas, en su caso, entre los beneficiarios	-	9.330
EN FAVOR DE FAMILIARES		
- Por beneficiario	-	9.330
Si no existe viuda ni huérfano pensionistas:		
Un solo beneficiario, con sesenta y cinco años	-	24.065
Un solo beneficiario, menor de sesenta y cinco años	-	20.780
Varios beneficiarios: El mínimo asignado a cada uno se incrementará en el importe que reste de prorratear 11.450 pesetas entre el número de beneficiarios		
-	-	-
Subsidios de invalidez provisional y larga enfermedad	25.920	23.430

PENSIONES S.O.V.I. NO CONCURRENTES

Pensión	Cuantía fija mensual
- Vejez e Invalidez	23.140 ptas.
- Viudedad mayor de 65 años	19.770 ptas.
- Viudedad menor de 65 años	16.885 ptas.



SEGURIDAD EN LAS SEYCHELLES

En un futuro próximo, los 500 pescadores españoles que faenan en la zona de las Islas Seychelles, a bordo de una docena de grandes atuneros congeladores, contarán con asistencia sanitaria por parte del Instituto Social de la Marina.

Desde hace varios años, una docena de grandes atuneros congeladores españoles acuden a pescar a las aguas del Indico occidental, en las cercanías de las paradisíacas Islas Seychelles. Son 500 marinos los que pasan allí

buena parte del año. Una delegación del Instituto Social de la Marina viajó recientemente a las Seychelles y pudo comprobar la necesidad de adoptar medidas que aseguren la asistencia sanitaria de ese importante colectivo.

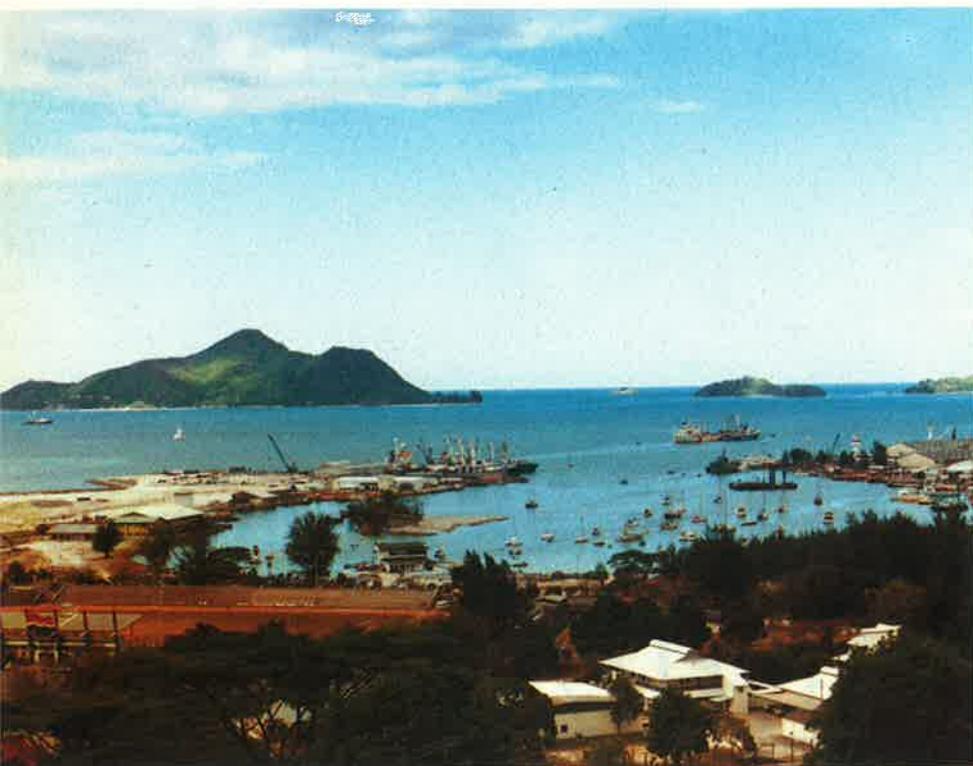
SON un largo centenar de islas e islotes —443 kilómetros cuadrados en total— y llevan un nombre que ya es casi mítico: Seychelles. La República de Seychelles es, en efecto, un verdadero Eldorado para cuantos aspiran a unas vacaciones *de película*: dulces playas, aguas limpiísimas, paisaje tropical, sol perfecto.

Pero no todos los extranjeros que acuden a las islas Seychelles llegan a ellas para do-

ANTE LA SITUACION, EL ISM HA DECIDIDO IMPLANTAR UN SISTEMA DE ASISTENCIA SANITARIA EN LA ZONA

Los primeros turistas que llegaron a las Seychelles no acudieron precisamente en viaje de placer: fueron los que Napoleón Bonaparte envió allí, en calidad de deportados políticos. Mejor le hubiera valido al emperador mandar a elementos más fieles. Quizá ellos hubieran opuesto alguna resistencia a las tropas británicas que en 1810 ocuparon las islas. El Imperio británico regularizó la situación mediante un par de transacciones de

su norte, y casi al doble de las costas de Tanzania. De un banco submarino de escasa profundidad y gran riqueza piscícola. De un paraíso climático de 25° de temperatura media anual, sólo alterado por las lluvias invernales. De varias islas mayores (Mahe, Praslin, La Digue, Silhouette) que concentran la mayor parte de una población de 66.000 habitantes. De una capital, Victoria (isla de Mahe), en la que vive casi un tercio de los



rar su piel y entregarse al plácido descanso. Ni mucho menos. Desde las costas del Pacífico, lejanos japoneses, coreanos del sur y chinos de Taiwán, se suman a cuantos desde Francia y España viajan, a bordo de poderosas flotas, a pescar el preciado atún, allí abundante y de excelente carne. Trabajadores de la mar.

No sospechaba el incansable Vasco de Gama que aquellas islas con las que se topó en una de sus correrías hacia la India acabarían por olvidarse de Portugal para caer en manos francesas dos siglos más tarde. Lazare Picault se

encargó de ello, en tanto que explorador del archipiélago, entre 1742 y 1744. Pasó luego a ser controlado por la Compañía Francesa de las Indias Occidentales y, por culpa o virtud de su mandamás, Moreau de Seychelles, heredó el nombre que, con ligera variante, ha conservado hasta hoy. *Monsieur Poivre*, como no podía ser menos (en francés, *poivre* significa «pimienta»), fomentó el cultivo de especias, a cuya explotación se dedicaron los trabajadores que, en calidad de colonos, fueron llevados desde las cercanas islas de La Reunión.

compra-venta en 1814-1816, a partir de lo cual, primero adosadas administrativamente a Isla Mauricio, luego con administrador propio (1888), más tarde con gobernador (1903), finalmente con estatuto colonial (1970), dependieron siempre del gobierno de Londres. Hasta la llegada de su independencia y su constitución como República, en junio de 1976.

Estamos hablando del Indico africano. De una treintena de islas de origen granítico y de decenas de islotes coralinos situados a un millar y pico de kilómetros de Madagascar, a

habitantes de la República. De pesca artesanal, de copra, de azúcar, de café, de tabaco, de vainilla, de pimienta, de canela y, por encima de todo, de un turismo que proporciona la mitad de la riqueza nacional. De tres lenguas (inglés, francés, criollo) y un partido único, el Frente Popular Progresista, presidido por quien también ejerce la máxima autoridad del Estado: el señor Fran- ce Albert René.

La pesca podría ser, sin duda alguna, la gran fuente de riqueza de las Seychelles. Estas cuentan, dentro del perímetro de sus doscientas millas

jurisdiccionales, con uno de los bancos pesqueros más interesantes de África. No obstante, la pesca local es casi exclusivamente artesanal, probablemente porque, al ser la riqueza del litoral más que considerable, la población autóctona no ha sentido hasta ahora la necesidad de practicar la pesca de altura.

Queda ésta, en consecuencia, para las flotas foráneas: sean las del Pacífico asiático (Japón, Corea del Sur, Tai-

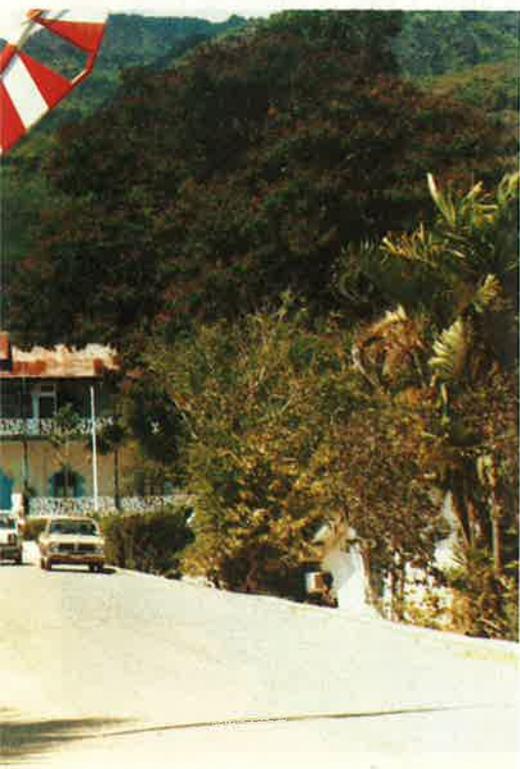
bres. La presencia de estas flotas pesqueras extranjeras representa para la República de Seychelles un 30 por 100 de sus ingresos, obtenidos mediante la imposición de cánones que, a juicio de los armadores españoles, se sitúan en los límites de lo aceptable.

La flota atunera congeladora española tiene el puerto de Victoria como base permanente, salvando los meses de abril, mayo y junio, en los que se aprovisiona, trasborda la

carga y hace las reparaciones que sean precisas en el puerto de Diego Suárez, en la República Malgache; faena indistintamente en el interior y el exterior de las aguas jurisdiccionales de las Seychelles, debido a que se debe desplazar en seguimiento de los cardúmenes. El volumen de las capturas obtenidas varía según las épocas del año. En 1985 —último año del que se poseen cifras completas—, el período agosto/septiembre fue el más

—esa es, al menos, la esperanza de los armadores españoles concernidos— la obtención de condiciones más favorables en materia de cánones.

Los grandes atuneros congeladores españoles que operan en la zona pertenecen a armadores agrupados en la Asociación Nacional de Buques Atuneros Congeladores (ANABAC) y en la Asociación de Grandes Atuneros Congeladores (AGAC). Tanto éstos, como los represen-



wán), sean las europeas de Francia —la de superior tradición, con cerca de una veintena de barcos atuneros— y, desde 1984, la española. La flota atunera congeladora española se compone de doce buques, a los que habría que añadir dos más: uno bajo bandera panameña pero de nombre vasquísimo («Txori Aundi» significa en euskera «Pájaro Grande») y otro de pabellón británico pero de inconfundible título bermeano: «Izaro». Ambos llevan tripulación vasca. El total de las tripulaciones de los catorce barcos se eleva al medio millar de hom-

**LOS MEDIOS
SANITARIOS
EXISTENTES EN
LAS SEYCHELLES
RESULTAN MUY
ESCASOS,
TANTO
EN RECURSOS
HUMANOS
COMO EN
DOTACIONES
MATERIALES**

favorable, con casi el 30 por 100 del total anual, que fue de 47.359 toneladas. Es una cifra considerable que se sitúa, empero, aún bastante por debajo de las alcanzadas por la flota francesa (cerca de 70.000 toneladas durante el mismo año).

El convenio pesquero entre la República de las Seychelles y el Reino de España fue firmado en 1984 y publicado en el *Boletín Oficial del Estado* español, el 4 de septiembre de 1985. Este acuerdo deberá pasar a recibir en el futuro un tratamiento a escala comunitaria, lo que tal vez permita

A la izquierda, una vista del puerto de Victoria; en el centro, la entrada al Hospital Central, en la isla de Mahe; a la derecha, oficinas de la empresa consignataria de buques «Hunt Delthel & Co. LTD» y locales de la Oficina Española de Pesca y de los representantes de ANABAC Y AGAC.

tantes de los trabajadores, como la propia Secretaría General de Pesca Marítima, han venido participando, junto con el Instituto Social de la Marina, en reuniones de estudio sobre los problemas que presenta la necesidad de asistencia sanitaria de la población española que tiene en las Seychelles su centro operativo, agravados por el hecho de que la organización sanitaria local no cuenta con medios bastantes para asegurar la necesaria atención médica de este colectivo.

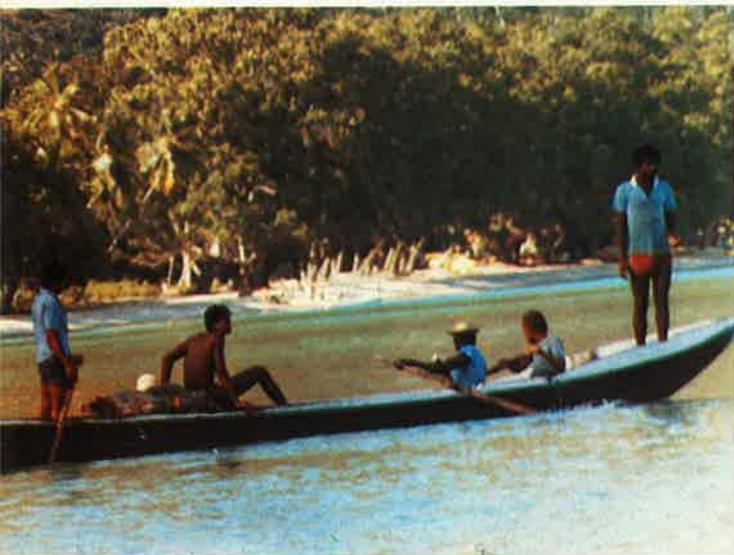
La organización sanitaria de la República de las Seychelles se compone, según pudo comprobar una delegación del

EL ISM
TAMBIEN
ENTRO EN
CONTACTO
CON LA
DELEGACION
FRANCESA,
CON VISTAS
A UNA
POSIBLE
COLABORACION

La Reunión o, incluso, a Francia o Gran Bretaña). Por otro lado, la casi totalidad del personal médico especializado es extranjero: hay gentes procedentes de Cuba, de la India, de Gran Bretaña, de España y otros países.

A la vista de esta situación, del elevado número de trabajadores españoles concernidos y de las expectativas de un crecimiento de ese número, en razón de las excelentes campañas que se han venido realizando en estos últimos años, el Instituto Social de la Marina ha decidido implantar en las Seychelles un sistema asistencial sanitario. En conformidad con las necesidades

acrecentará en la medida en que las necesidades lo requieran. Su proximidad con respecto a las otras delegaciones españolas, éstas de carácter comercial, le permitirá acceder a los medios de comunicación con los que éstas cuentan: télex, equipo de radio VHF, onda media y corta para consultas radio-médicas, etcétera. El médico español acompañaría a la flota pesquera durante su desplazamiento al área de Madagascar, utilizando como base el puerto de Diego Suárez, debido a que la infraestructura sanitaria de la República Malgache es todavía más deficiente que la de las Seychelles.



A la izquierda, una escena de pesca artesanal en la isla de Mahe; a la derecha, dos atuneros franceses atracados en el Port Victoria.

Instituto Social de la Marina que viajó recientemente allí para realizar el necesario estudio de la situación, de una docena de ambulatorios en la isla de Mahe y de un Hospital Central, ubicado en la capital. Estos doce ambulatorios —en dos de los cuales existen también unidades de tratamiento

transitorio— se dedican a atención primaria. En conjunto, los medios, tanto materiales como humanos, son harto escasos, y no cabe prever que en un futuro la situación vaya a mejorar suficientemente, pese al avance que representará la inauguración de un nuevo Hospital Central, actualmente en construcción. Los recursos sanitarios propios de las Seychelles son en tal medida escasos que, ante situaciones que requieren un tratamiento especializado, el Ministerio de Sanidad se ve obligado a enviar a los enfermos a centros asistenciales de otros países (a las cercanas islas de

apreciadas por la delegación del ISM durante su estancia en las Seychelles, el nuevo centro asistencial será instalado en Victoria, en el mismo edificio que ocupan actualmente algunas delegaciones pesqueras españolas, y estará dirigido por un médico español. La instalación se trasladará a un nuevo edificio, que será levantado como parte de las obras de ampliación y mejora del puerto de Victoria, y cuya terminación está prevista para dentro de escasos meses.

El nuevo centro asistencial del ISM en las Seychelles contará inicialmente con una infraestructura mínima, que se

La delegación del ISM tomó contacto en las islas Seychelles con los servicios sanitarios que la República Francesa tiene destacados en su flota atunera. No se descarta la posibilidad de alcanzar un acuerdo de cooperación mutua, a través del cual los trabajadores franceses pudieran acceder al nuevo centro asistencial español, en tanto los españoles se beneficiarían de los medios de transporte urgente franceses hasta las islas de La Reunión, donde Francia cuenta con una Clínica Universitaria dotada de modernos sistemas de diagnóstico y tratamiento. ■

DOSSIER



En esta segunda parte del dossier sobre el Cine y el Mar —realizado por Alberto Fernández Torres, con la colaboración gráfica de José Manuel Masip Sagarra y M. Román G.— queda al descubierto la utilización que del mundo marítimo ha venido haciendo la cinematografía española, casi siempre en beneficio de discursos ajenos a la realidad de las gentes del mar, a las que, una vez más, les toca interpretar el papel de «extras» y, en muchas ocasiones, el de simple escenario.

En «La espera», el mundo marítimo era soporte de la gesta protagonizada por la División Azul; en «La Hija del Mar», escenario de pasiones desatadas.

EL CINE Y EL MAR (y II)

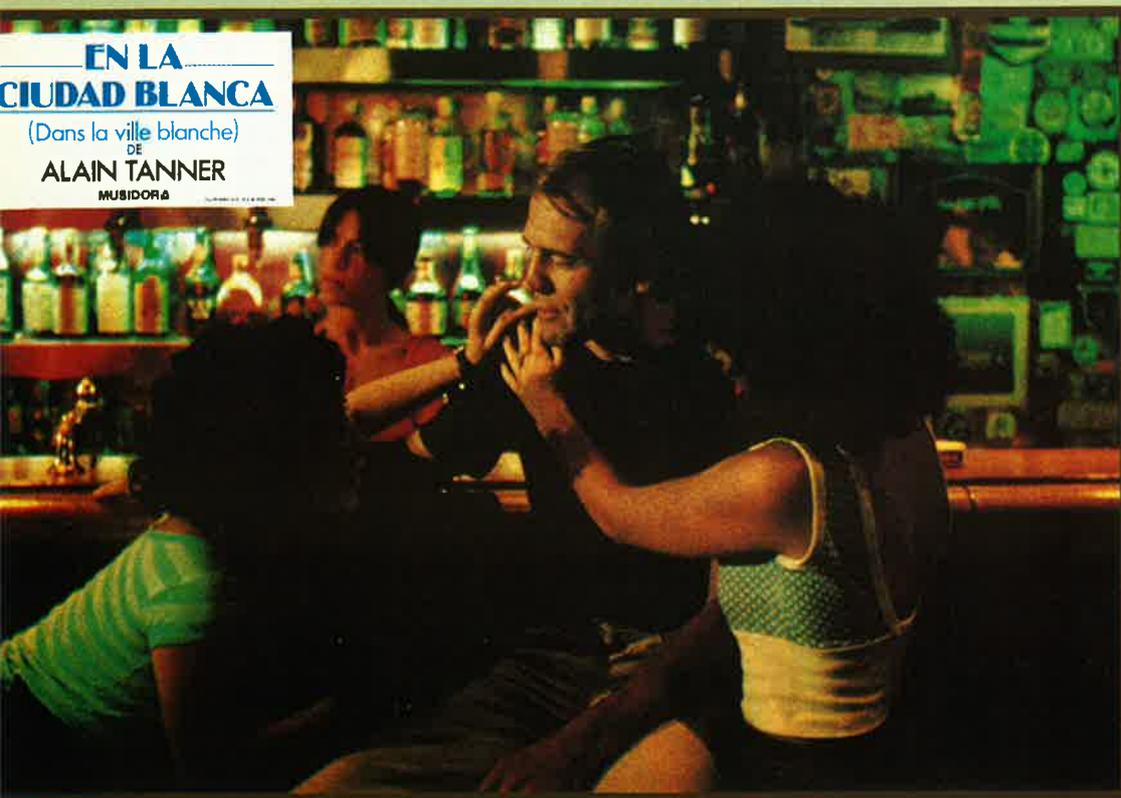
S I uno no es demasiado estricto, puede llegar a admitir con cierta indulgencia que la primera aparición del mundo del mar en la historia de la cinematografía tuvo lugar en fecha tan temprana como 1895. En dicho año, Louis Lumière tuvo a bien filmar, para asombro de sus protagonistas, «*Le débarquement des congressistes*», breve cinta en la que podía contemplarse cómo los participantes en el Congreso de Fotografía de Neuville-sur-Saône (Francia) descendían del buque que les había transportado a dicho puerto. Una mirada igual de indulgente a la historia de la cinematografía española tiene que avanzar casi dos lustros para tropezarse con los primeros títulos que hacen mención al mar. En efecto, el morbosito «*Choque de dos transatlánticos*» (1905), «*La Costa Brava*» (1906) y «*Mar y cielo*» (1909) constituyen probablemente las incursiones iniciales del cine español, en un tono aún documental, dentro del mundo marítimo.

La verdad es que el colectivo marítimo no dejará en las décadas siguientes huellas mucho más numerosas en nuestra cinematografía local. A pesar de los miles de kilómetros de costa de la península —salvo Portugal— y de

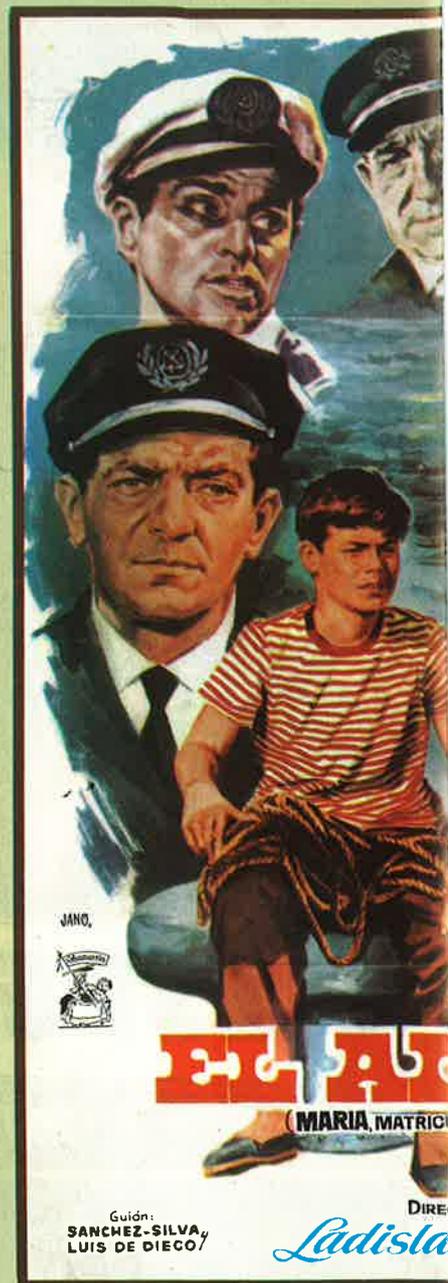
la España insular, a pesar de la numerosa comunidad que vive relacionada directamente con el mundo de la pesca y la mercante, a pesar del abundante repertorio sociológico y humano que ésta podría aportar como materia prima para la realización de filmes, el cine español ha estado, en general, tan de espaldas al mar (o más) como el resto de las cinematografías mundiales. Tan es así, que la función del mar en el cine español parece reducirse a muy breves apariciones, que pueden agruparse sin excesivo esfuerzo en dos únicos tratamientos: el mar como escenario de gestas épicas, preferentemente de corte militar; y la comunidad marítima como marco sociológico de referencia ideal para el planteamiento, nudo y desenlace de historias pasionales de corte melodramático. Entre ambos polos, existe un grupo de filmes, en clave de comedia, en los que la gente de mar aparece como elemento folklórico, como integrante del paisaje habitual de los núcleos urbanos turísticos de la costa española. Filmes, por tanto, que sólo muy generosamente pueden estimarse como relacionados con el mundo del mar.

La epopeya colombina brindó oportunidad para que las aguas

Abajo, un fotograma del film «*En la ciudad blanca*», de Alain Tanner, protagonizada por Bruno Ganz. La película expresa una peculiar visión del mundo portuario y de las gentes que lo pueblan.



EN LA CIUDAD BLANCA
(Dans la ville blanche)
DE
ALAIN TANNER
MUSIDORA



oceánicas hicieran de majestuoso —aunque, en general, breve— telón de fondo del viaje de las tropas militares y eclesiásticas españolas hacia la colonización y evangelización de las presuntas Indias. «*La nao capitana*», de Florián Rey, rodada en 1946 con Rafael Rodrigo y Rafael Calvo en los papeles estelares, y «*Alba de América*», de Juan de Orduña, filmada ya en los 50, con Aurora Bautista a la cabeza del reparto, son seguramente los ejemplos más significativos.

Otro acontecimiento histórico al que la España franquista otorgó la categoría de epopeya —el glorioso Alzamiento— permitió también algunas fugaces incur-

**ALBERTO CLOSAS
ARTURO FERNANDEZ
CHARLES VANEL
NADIA GRAY
JAVIER ASIN**

ALEVÍN
DE BILBAO)

CINEMASCOPE
EASTMANCOLOR

Wajida

DEL PROFUNDO OCEANO AL CORAZON DEL AFRICA MISTERIOSA

JULIO VERNE

INTERNATIONAL FILMS
DISTRIBUTION, S.A.

Una producción
ALMENA FILMS, S.A.
CINEVISION, S.A.
Director Gral. Producción
ALFREDO CASADO
Director
J. PIQUER SIMON

**LOS
DIABLOS
DEL MAR**

IAN SERA · PATTY SHEPARD · FRANK BRANA · DARYL TYNAN · FAHEY · ALDO SAMBRELL
GASPHAR IPUA · GERARD TICHY · MIMI ROMAY y la presentación de FLAVIA ZARZO y GABY GIMENEZ

siones del mundo del mar en el celuloide. En «Servicio en la mar», por ejemplo, un filme dirigido por Luis Suárez de Lezo en 1951, el comandante de un submarino se ve en la angustiada tesitura de tener que bombardear un buque del otro bando en el que se supone que van sus seres queridos (por suerte para él, sus seres queridos habrán cambiado de barco a última hora gracias a la bondad de los guionistas). Cuatro años más tarde, «La espera», de Vicente Lluich, narraba con no poco desgarrar la llegada a Barcelona del buque «Semiramis», con un grupo de repatriados de la División Azul procedentes de Rusia (entiéndase la

URSS), deteniéndose con especial dedicación en la angustia de novias, madres y hermanas por la incierta suerte de sus respectivos novios, maridos y hermanos. Sin embargo, el mayor intento de la iconografía cinematográfica franquista por construirse un simbólico «Potemkin» resultó, al final, un estrepitoso fracaso: entre 1940 y 1941, «Radio Films» produjo, con dirección de Enrique del Campo, un filme para mayor loor y gloria de la Marina española, «El crucero Baleares». El guión, del propio Enrique del Campo —ex-militar y ex-espía franquista, por cierto— contó con todos los beneplácitos oficiales. El rodaje de la cinta se bene-

fició del apoyo logístico y de la desinteresada colaboración de la Armada española. Sin embargo, con el filme totalmente terminado, con todos los permisos gubernativos obtenidos y la pertinente aprobación de la censura, las autoridades del Ministerio de Marina, una vez visionada la cinta el 12 de abril de 1941, exigieron la inmediata retirada del filme y la destrucción de las copias.

Aunque pueda pensarse que

Arriba, a la izquierda, cartel anunciador de «El Alevín», anteriormente estrenada con el título «María, matrícula de Bilbao»

**LA GUERRA CIVIL
TAMBIEN TUVO SOPORTES
FILMICOS EN EL MAR**



toda esta relación entre la llamada «cruzada» y el mundo del mar resulta tan curiosa e instructiva como colateral al tema que tratamos (el Cine y la comunidad marítima), la cosa no es tan sencilla. Serán, precisamente, argumentos melodramáticos, que toman prestados de la sublevación franquista el trágico telón de fondo, los que permitan algunas de las primeras incursiones del cine español de postguerra en las comunidades de pescadores (o, al menos, en la concepción que los sucesivos guionistas tenían de las comunidades de pescadores). «*En un rincón de España*», de Jerónimo Mihura, rodada en 1948, será una de ellas. En el filme, la tranquila vida de un pueblo pescador de la Costa Brava se ve turbada por el descubrimiento de un balandro a la deriva en el que se encuentran los cuerpos extenuados de varios ciudadanos procedentes de allende el «telón de acero», los cuales huyen de la «barbarie comunista». Entre ellos, un yugoslavo que combatió con las Brigadas Internacionales y que

había tenido relaciones sentimentales, precisamente, con la hija del patrón de pesca que avista el balandro. «*En un rincón de España*» muestra la generosidad de la comunidad de pescadores para con el antiguo republicano, que encontrará en ella comprensión, afecto y cariño.

«*Rostro al mar*», de Carlos Serrano de Osma, abundará indirectamente en la generosidad de las gentes del mar, incluso para con los que habrían de ser sus enemigos naturales. Este filme, estrenado en 1951, contaba una compleja historia pasional en la que se veían inmersos un comandante republicano, huído a Francia, su mujer y su hijo —que quedan en España acogidas a la compasiva hospitalidad de una anciana catalana— y un capitán de la Marina Mercante, hijo de ésta última, que termina enamorándose de la joven republicana. Tras numerosas peripecias, que incluyen la conversión de la joven republicana en polizón ocasional, ésta última volverá con su marido, mientras el capitán se

queda con la hija de ambos, a la que, naturalmente, quiere como propia.

Serrano de Osma —un director bastante insólito en la cinematografía española de su época, dotado de una sólida formación filmica, con inquietudes vanguardistas y osado hasta el punto de co-dirigir el único filme que narra la conquista de Canarias por las fuerzas castellanas— estuvo a punto de ser autor de uno de los mejores ejemplos de empleo de la comunidad pesquera como marco ideal de una historia melodramática y pasional. Sin embargo, jamás llegó a terminar

En «*Fitzcarraldo*», de Werner Herzog, con Claudia Cardinale, el espectador puede contemplar cómo un navío es transportado en volandas por el medio de la selva amazónica.

ACTUALMENTE,
EL CINE OCCIDENTAL
HACE UN USO
BASTANTE EXTREMADO
DEL AMBITO
MARITIMO Y SU GENTE

«Cercos de ira», una película iniciada en 1949, cuyo rodaje se vio definitivamente interrumpido al año siguiente. Basándose en una libre adaptación de un relato de Blasco Ibáñez, el filme narraba los amores imposibles de un pescador con una joven leprosa, y la firme decisión de la comunidad de impedir tales relaciones, hasta el punto de terminar causando la muerte al infortunado joven. Aun en tono melodramático, ya se había pasado, de la abnegación y generosidad de la colectividad marítima de «En un rincón de España», al dibujo de un núcleo social proclive a impedir acontecimientos que pudieran suponer una transgresión de los hábitos sociales que se consideran permisibles, lógicos y naturales. Un aspecto interesante de este filme inacabado es que su guión se debía nada menos que a Juan Antonio Bardem, Luis García Berlanga y Florentino Soria.

Por otro lado, puede considerarse relativamente normal que un relato de Vicente Blasco Ibáñez se encontrara en el origen de «Cercos de ira». Tanto obras de este escritor valenciano como de su compatriota Angel Guimerá se hallan en la raíz de algunas de las pocas películas españolas que abordan temas relacionados con el mar. Así, un filme de Rafael Gil de 1949 empleó una narración del autor de «Cañas y Barro» para exponer las apasionadas relaciones de una joven María Félix y un no menos joven Fernando Rey. En cuanto a Angel Guimerá, una pieza teatral salida de su pluma servirá de cimiento a «La hija del mar», una cinta que ejemplifica como pocas la utilización del medio pescador como escenario de pasiones desatadas. Los «slogans» que empleó la publicidad para promocionar esta película de Antonio Momplet carecen de desperdicio, y son todo un síntoma del papel expresivo que suele cumplir el medio marítimo dentro del cine español: «Una tragedia bárbara frente a la perpetua barbarie del mar», «Un drama intenso, fuerte y bello como el paisaje de la Costa Brava donde tiene lugar», «Las pasiones se encrespan como las olas y, como ellas, todo lo destruyen»...

Esta encendida escenificación pasional de la tormenta se basa-

ba en una historia de amores y odios entrecruzados, en la que aparecen todos los aditamentos necesarios para un folletín: la muchacha huérfana e ingenua a la que un naufragio arroja en una playa, el joven que sufre una tara física, el odio fraterno, el homicidio accidental, el asesinato con alevosía... y el final feliz que une al patrón del barco con la huérfana.

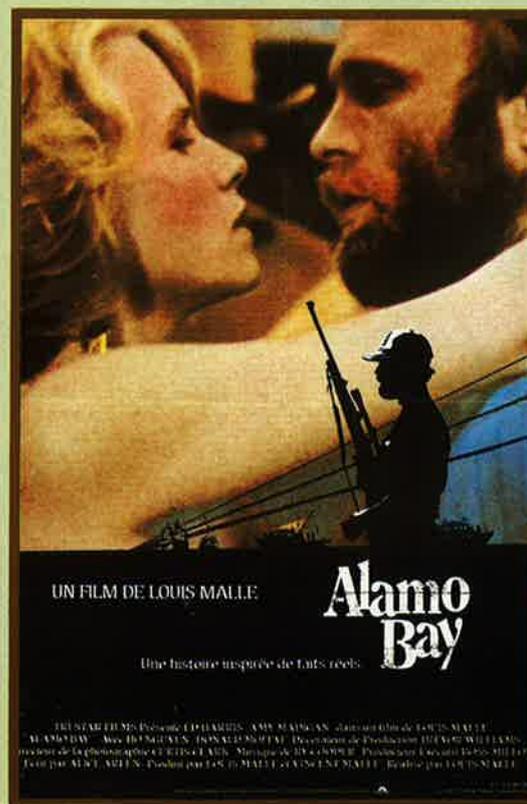
Un director español que, en la década de los 40, mostraría cierta tendencia a ambientar sus filmes en ambientes relacionados con el mar fue Ramón Torrado. Así, de su cámara saldrían «Mar abierto», protagonizada por Maruchi Fresno, en 1945; «Sabela de Cambados», en 1948, con Jorge Mistral en el papel estelar; y «Botón de ancla», en 1948, también con Jorge Mistral. Por cierto, que en todas ellas —y en la exitosa «Polizón a Bordo», de 1941, con Florián Rey dirigiendo a unos principiantes Ismael Merlo y Antonio Casal— el guión se debía a Adolfo Torrado.

Tras los escasos productos cinematográfico-marinos de la década de los 50 («Rostro al mar», «La espera», «La hija del mar»... y pocos más), habría que esperar hasta 1960 para encontrar otro filme que tuviera al mar como

MUCHAS VECES, LA CINEMATOGRAFIA SE LIMITA A USAR EL COLECTIVO MARITIMO COMO UN MERO RECURSO EXPRESIVO

protagonista y que supusiera un cierto éxito comercial. Se trata de «María», matrícula de Bilbao», un título un tanto enigmático para los no acostumbrados a la terminología marítima —y aun para los acostumbrados, a decir verdad— que dejaría paso a otra denominación más comercial y homologable: «El alevín». «María...» o «El alevín» fue dirigida en 1960 por Ladislao Vajda, que contaba en su filmografía con éxitos tales como «Tarde de toros» y «Mi tío Jacinto». Con ella, Vajda hizo —voluntariamente o por casualidad— una especie de «remake» peculiar de «Capitanes intrépidos», de Victor Fleming, sólo que, en esta ocasión, en vez de Spencer Tracy, Lionel Barrymore y Freddie Bartholomew, el espectador se topaba con Arturo Fernández, Alberto Closas y la

Louis Malle hace una incursión pretendidamente social en el ambiente pesquero con «Alamo Bay», utilizando como pretexto el asentamiento de refugiados vietnamitas en el Golfo de México, que sobreviven gracias a la pesca de gambas y camarones.



**LA PRODUCCION
CINEMATOGRAFICA DE
LOS PAISES NO
INDUSTRIALIZADOS SE
APROXIMA MAS
A LAS GENTES DEL MAR**

nueva estrella infantil Javier Asín; y, en vez de un entrañable marinero portugués (Manuel), aparecía una familia de navieros bilbaínos (los Urteche).

Por lo demás, «*El alevín*» contaba también la iniciación a la vida (al mar) de un jovencito de clase más bien acomodada a través del trabajo marítimo y merced a la toma de conciencia que facilita una tragedia. No obstante, la publicidad —nunca inocente y siempre reveladora— nos ofrece, también en esta ocasión, sintomáticos indicios de la concepción que del mundo del mar ha solido tener el cine español: «*La aventura y la acción saltan como peces voladores ante la proa*

del 'María'», anunciaba uno de los «slogans»; «*La vida dura y romántica de la gente del mar, desde su intimidad más profunda, hasta su grandeza más sobrecogedora*», subrayaba otro. Pero el primero de todos ellos ponía las cosas en su sitio, al puntualizar que el ambiente marino era, una vez más, mero accidente: «*María, matrícula de Bilbao*» pregunta: «*¿Quién debe dirigir a su hijo: él mismo o usted?*»

Frente a esta apropiación emocional del ambiente marítimo para obtener resultados no menos emocionales en el espectador, resulta confortante otro tipo de apropiaciones, como la que efectuaba Luis G. Berlanga en «*Calabuig*». Este filme de 1956 constituye probablemente la más digna aparición del medio pesquero español en el género de la comedia cinematográfica y, en la vertiente que en estos momentos nos interesa, tiene de peculiar que utiliza el ambiente de la comunidad de pescadores con el mismo criterio que hubiera empleado una comunidad agrícola del interior de Castilla. Por una vez en la ci-

nematografía española, la colectividad del mar es expuesta estrictamente con un tinte costumbrista, casi populista. No hay mucha distancia, en definitiva, entre el pueblecito serrano que asume solidariamente su responsabilidad y los catastróficos resultados de su fe en el «*Plan Marshall*», que Berlanga nos muestra en «*Bienvenido Mr. Marshall*», y el pueblecito pesquero que se apresta a defender, vestido de romano, al buen científico que les ha caído, sin comerlo ni beberlo, de las garras de los intereses de las superpotencias. Uno y otro son, eso: pueblo. En «*Calabuig*», Berlanga no aprovecha la película para exponer ningún tipo de conflicto —al menos, no directamente— propio de la comunidad pesquera, pero al menos tampoco se aprovecha de ella para alimentar una vez más la colección habitual de tópicos sobre el medio marítimo tan queridos al cine español.

Y es que, lamentablemente, tratamientos de la colectividad del mar como los de «*La terra trema*» o «*Stromboli*», es decir, filmes que emplean un ambiente

En general, es apreciable en el mundo cinematográfico la apropiación emocional del ambiente marítimo para obtener resultados más o menos emocionales en el espectador.

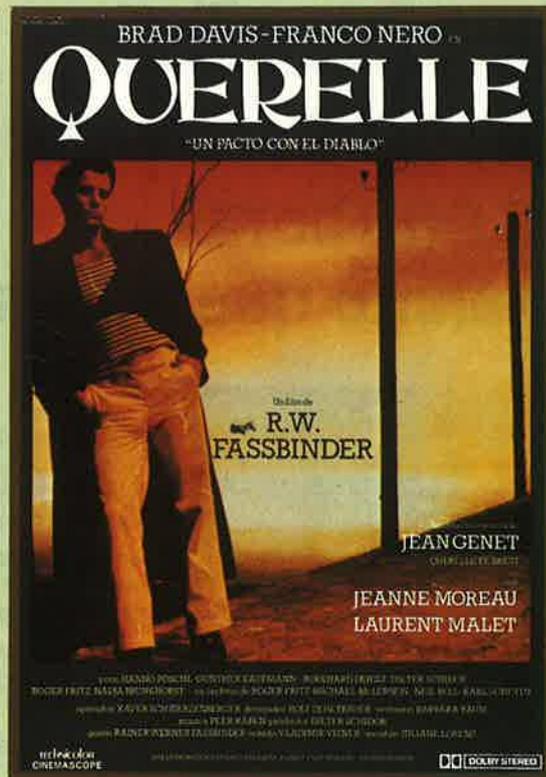
EN LA
CIUDAD BLANCA

(Dans la ville blanche)

DE
ALAIN TANNER

MUSIDORA





«Querelle», basada en una novela de Jean Genet, dirigida por Fassbinder, e interpretada por Jeanne Moreau y Laurent Malet, es, seguramente, uno de los ejemplos más extremos de la utilización del mar como recurso expresivo.

pescador para exponer conflictos que, teniendo una indudable vocación de universalidad (en el sentido de interesar al conjunto de la colectividad), no por ello han de ser mostrados a costa de desvirtuar con desgarradores tintes melodramáticos las características del mundo del mar, no están apenas presentes en la cinematografía española. Para los que quieran consolarse, cabe citar un filme debido a un español, pero que cinematográficamente ha de ser considerado como un cineasta mexicano: Luis Alcoriza. En su película «Tiburoneros», Alcoriza mezcló con notable honestedad un tratamiento documental de la vida y actividades de los pescadores de tiburones con un conflicto humano y social: el de un hombre que ha de decidir entre la vida con su familia en la ciudad y la vida con una nativa en

el medio marino. Lo curioso en esta cinta es que el conflicto ciudad-mar está mostrado de forma que es éste último quien representa el inconformismo y la ruptura, mientras que el núcleo urbano se convierte en el representante de la estabilidad y el conservadurismo.

No parece casual que un producto cinematográfico de un país no industrializado sea uno de los mejores ejemplos de cine respetuoso con el colectivo del mar. En general, las cinematografías tercermundistas han sido más proclives que las occidentales a tratamientos de ese corte, sobre todo desde que la corriente neorrealista europea pasó a la Historia. «Barravento», por ejemplo, del brasileño Glauber Rocha, constituye un excelente ejemplo de utilización de un conflicto propio de una comunidad pesquera para realizar un filme de indudable intencionalidad política, y narrado mediante criterios estéticos que, en su momento —años setenta—, formaban parte de la vanguardia cinematográfica.

Hoy, la cinematografía occidental lleva a cabo un empleo de los elementos propios del colectivo marítimo que cabría calificar de «extremado». Lo cual no quiere decir negativo: «Querelle», de

Rainer W. Fassbinder, explota hasta el límite del desgarrar la vida portuaria, pero no hay en el filme asomo ni voluntad alguna de adulteración de la vida marítima. El ambiente portuario cumple en él una función dramática muy precisa y nada arbitraria. Louis Malle, por el contrario, hace una incursión «social» en el ambiente pesquero con «Alamo Bay» que merece, como poco, el calificativo de oportunista. El asentamiento de refugiados vietnamitas en el Golfo de México, que sobreviven gracias a la pesca de gambas y camarones, le permite a Malle construir un filme —injustificadamente alabado, por cierto— que discurre sin ninguna sorpresa y en medio de una tediosa obviedad.

En definitiva, quizá la vía extremada de «Querelle» sea la mejor. Mejor, por lo menos, que la actitud de la cinematografía española, que reduce sus últimas relaciones con el mar a filmes que emplean exclusivamente el carácter cerrado de la comunidad pesquera para alimentar dudosos relatos de misterio y asesinatos («Bahía blanca», de Jess Franco, en 1984) o «Historias con niño» y con santo incluido («Mar brava», de Angelino Fons, en 1982).

Más confortante, en efecto, resulta asumir definitivamente que el cine, en estricto y absolutamente respetable uso de sus derechos, se limite a emplear los elementos del colectivo marítimo como recurso expresivo. Y, así, es consolador ver un barco convertido en receptáculo de la sociedad en «E la nave va» (Fellini), contemplar cómo un navío es transportado en volandas por el medio de la selva amazónica en «Fitzcarraldo» (Werner Herzog), o asistir al balizamiento de las arenas africanas en «Los balizadores del desierto» (Nacer Ahemir). Al fin y al cabo, una de las mejores escenas del cine mundial, en la que se describe una tormenta en alta mar, transcurre en «Casanova», de Fellini. Y en ella, ni hay olas, ni hay agua: una simple lona de plástico negro, azotada por gigantescos ventiladores, hace de proceloso océano. ■

Alberto FERNANDEZ TORRES

**EN EL CINE
ESPAÑOL, EL FOLLETIN
HA BUSCADO AL MAR
COMO ESCENARIO
ADECUADO
PARA SU DESARROLLO**

motores marinos Caterpillar

**“a nuestro motor Caterpillar 3208
con más de 2.000 horas...
ni le hemos tenido que apretar un tornillo”**

**Don José María
Odero López
propietario con
don Juan Antonio
Rosillo Martín
del pesquero
“María y Dolores”**



“Nuestro pesquero, con base en Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) se dedica a las faenas de arrastre en las bahías de Huelva y Cádiz. Estas se prolongan durante 3 ó 4 días de permanencia en el mar.

Va equipado con un magnífico motor: el 3208 Caterpillar, y en nuestra decisión de compra influyeron varios factores:

En primer lugar su gran calidad, porque, aunque no lo habíamos tenido nunca, conocíamos las opiniones muy favorables de otros propietarios.

Hay un barco en este puerto que se le ve muy viejo porque tiene 12 ó 13 años. Pues bien, lleva un motor Caterpillar que se instaló con el barco nuevo y va a durar más el motor que el barco. Sigue faenando a pleno rendimiento.

En segundo lugar, su gran economía. Habíamos visto su publicidad en la que uno de sus clientes decía que ahoraba un 50% de combustible. Nosotros le ampliaremos esa información: lo usual en estas costas es faenar con pesqueros equipados con motor de 170 HP. Pues bien, el 3208 con más potencia consume 100 litros menos al día. Imagínese, si hace cuentas, lo que supone en pesetas al año.

Y por último, como su potencia es superior, el pesquero puede llevar artes mayores, aumentándose las capturas.

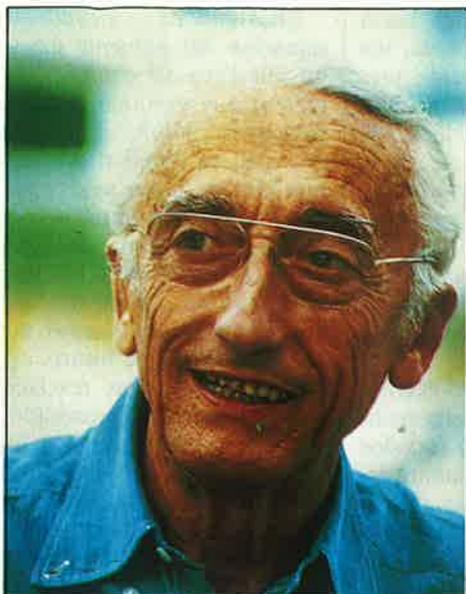
El 3208 es un gran motor y, además, el servicio postventa de Finanzauto es el más rápido y eficaz, aunque la verdad, pocas veces lo hemos precisado.”



**Pesquero de arrastre
“María y Dolores”
equipado con motor
3208 Caterpillar**



Central: Arturo Soria, 125
Tels. (91) 413 00 13 - 413 90 12
28043 Madrid



En 1988
se inaugura
el Centro
Oceanográfico
Cousteau

VIAJE AL FONDO DEL MAR

VARIADAS puestas en escena, utilizando procedimientos tecnológicos avanzados, permitirán a más de un millón de visitantes cada año, vivir la experiencia de las profundidades submarinas. Esta verdadera reconstrucción de fondos oceánicos responde, según sus creadores, a un doble objetivo que conjuga la diversión y la difusión de conocimientos sobre el mar.

«Porque el hombre protege lo que ama», según sus palabras, el comandante Cousteau ha escogido, después de la televisión y sus múltiples obras escritas, una nueva forma de comunicación con el público. El viaje a las profundidades, el descubrimiento de la gran ballena azul



«Porque el hombre protege lo que ama», según sus propias palabras, el comandante Cousteau ha escogido, una nueva forma de comunicación con el público.

Hace escaso tiempo, el conocido oceanógrafo y hombre del mar y la televisión, Jacques Yves Cousteau, presentó junto a su hijo Jean Michel, el proyecto del *Centro Oceánico Cousteau*, última operación con la que culminará la remodelación del parisino barrio de Les Halles.

El Centro, único en el mundo, situado en el corazón de la capital francesa, será el resultado del interés conjunto de la Fundación Cousteau, la ciudad de París y las aportaciones de instituciones de ahorro privadas.

La inauguración está prevista para 1988 y propondrá al público 6.000 metros cuadrados de atracciones inéditas.

de 25 metros de largo, el bosque de algas o, incluso, los relatos de exploración del «*Calypso*», serán otros tantos encuentros, verdaderas revelaciones experimentales, que aguardarán al visitante.

El Centro responde a los objetivos de la Fundación Cousteau: proteger y mejorar la calidad de vida de las generaciones presentes y venideras y participar de forma original en la irradiación cultural de París.

Según palabras del alcalde, y actualmente primer ministro, Jacques Chirac, «*Nadie mejor situado que Cousteau para ofrecer a los habitantes de París un panorama atrayente, y de una calidad pedagógica excepcional, del universo submarino, ya que él y su equipo, a lo largo de mi-*

les de horas de viajes, han logrado un acopio de documentos de un interés único en el mundo».

Será así como el Centro Océánico prolongará los esfuerzos de la televisión para mejor informar y sensibilizar al público sobre la realidad de ese desconocido que nos nutre: el mar.

Jean Michel Cousteau dijo en el acto de presentación del proyecto: «*Los visitantes viajarán por el fondo submarino gracias a un hábil empleo de efectos especiales de tipo cinematográfico, pero también gracias a la utilización de elementos reales. Será una experiencia mucho más fuerte que la vivida a través de la televisión, las películas o los libros. Visitar el Centro constituirá una experiencia casi tan maravillosa como participar en una expedición del «Calypso». El recorrido ofrecerá todo el espectáculo del mar, con sus maravillas y misterios.*»

Casi como en una aventura, los niños y adultos de todas las edades tomarán contacto con «*las razones para admirar y comprender mejor el 'planeta agua', que debemos proteger.*»

El Centro Océánico se inscribe en línea recta en el marco de actividades de la Fundación Cousteau, una asociación sin fines lucrativos. Su funcionamiento es costado por las cotizaciones de los socios, cuyo número asciende a 250.000, repartidos por todo el mundo. La educación en el respeto al medio ambiente es la primera de sus preocupaciones. Para este fin utiliza no sólo la televisión y los libros, sino también centros de atracciones. Durante más de 20 años, Cousteau ha dialogado con el público gracias a la televisión. Una película de Cousteau, después de su primera proyección, es vista por alrededor de 200 millones de espectadores de todo el mundo. Pero, desde hace tiempo, Cousteau sabe que la información televisiva resulta en muchas ocasiones insuficiente y superficial. Por tal razón, ha buscado otros medios de llegar al público, como la publicación de libros —más de cuarenta títulos con su firma o la de su equipo—. Sin embargo, estos libros no llegan más que a un público restringido y ésta es la

causa por la que, junto a su hijo Jean Michel, ha decidido desde hace cinco años potenciar la creación de Centros Océánicos.

Desde 1988, el Centro Océánico Cousteau propondrá una inédita experiencia susceptible de hacer evolucionar las percepciones de quien llegue hasta él. La propuesta, verdadero buceo en el tiempo y el espacio, se divide en dos etapas: el viaje y el paseo.

A bordo de una pequeña nave, guiados por la voz inconfundible de Cousteau, iniciaremos el viaje a las profundidades, como modernos capitanes Nemos. Gracias a los milagros de las proyecciones filmicas serán reales las criaturas que nos rodeen y comprenderemos que la llamada tierra es un planeta Agua, y que la vida, los seres vivos, no existiríamos sin ella.

Una vez abandonada la embarcación, se iniciará el paseo: un recorrido en el que la elección se impone, en el que el propio ritmo guiará al viajero. Podrá emular a Jonás o a Pi-

conducirán a sus niños hacia los tres misterios del agua, sus tres disfraces, claramente presentados en la exposición sobre sus tres estados: gas, hielo, líquido.

A continuación se tendrá acceso a una gran sala de proyecciones, verdadera filmoteca Cousteau, en la que se podrán apreciar los múltiples rodajes efectuados por el investigador en todos los mares.

Los filmes presentados en la gran sala de cine con que cuenta el centro, han sido rodados con la ayuda de una cámara especialmente diseñada y puesta a punto por la Fundación Cousteau. No debemos olvidar que, si Cousteau es un científico, no es menos un hombre de cine, al que pertenecen diversos inventos para lograr imágenes bajo el agua que hoy son utilizados por todos los cineastas. Esta técnica que permite una proyección superior a las 24 imágenes por segundo provoca en el espectador la sensación de vivir «en directo» las maravillas del mar.

En *Aventuras Cousteau* —designación del siguiente paso— un miembro del equipo dialogará con el visitante sobre las peripecias y júbilos del «*Calypso*» que, se amplían con otra muestra, en la que se recoge la historia, los inventos del comandante, los aspectos actuales de la Fundación, los tiempos gloriosos de los descubrimientos y el entusiasmo ante las perspectivas de futuro.

Después de estas revelaciones, el visitante será invitado a participar, entre otras actividades lúdicas, de un «juego interactivo», que seguramente constituirá una de las «vedettes» del paseo. Con la ayuda de una consola y de diversas pantallas animadas, se les proponen a los participantes ciertos números de opciones relativas al medio ambiente que les rodea. Las consecuencias de dichas opciones y sus implicaciones aparecen reflejadas en la pantalla inmediatamente.

En 1988 este viaje se convertirá en realidad. Será la concreción de un proyecto ambicioso



nocho, según le aconseje su gusto o edad, penetrando en el interior de una enorme ballena azul de 25 metros, deslizándose sobre una lengua de la talla de un elefante, para descubrir, paso a paso, la anatomía, y también la poesía del gigante. Muchos recordarán a Melville y Moby Dick, otros se armarán de la paciencia de Job y

El Centro Océánico se beneficiará asimismo de los fondos de la cinemateca Cousteau, única en el mundo. A partir de los múltiples filmes realizados o en curso de rodaje, el equipo de realizadores producirá montajes especialmente pensados para ilustrar o desarrollar los diferentes temas que se exponen en el Centro.

y original, que culminará la operación de remodelación del barrio de Les Halles, recuperando el antiguo mercado y su entorno.

El Centro Océánico Cousteau, estará ubicado en el último emplazamiento disponible de la operación des Halles, con una profundidad de 25 metros y un volumen global de 56.000



Según Jacques Chirac, «nadie mejor situado que Cousteau para ofrecer a los habitantes de París un panorama atrayente, y de una calidad pedagógica excepcional, del universo marino».

metros cúbicos repartidos sobre tres niveles con una sucesión de espacios de dimensiones variables y adaptadas a las múltiples actividades que en ellos se desarrollarán.

Un verdadero reto arquitectónico que se agudiza más si hacemos destacar que toda la obra deberá desarrollarse en el interior de un volumen ya cerrado que crea graves problemas para la realización de trabajos de arreglo y equipamiento interior. El circuito de las embarcaciones, por ejemplo, requiere la construcción de un canal serpenteante.

Las barcas que por él se deslizen también son el resultado de arduos trabajos en el que la técnica corre pareja con los efectos especiales.

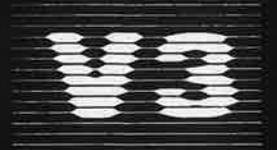
La concepción y creación de este centro ha necesitado de la participación de un equido pluridisciplinario proveniente de varios países con predominio francés y norteamericano. Arquitectos, educadores, especialistas en tecnologías diversas se han agrupado en la Fundación Cousteau coordinando sus esfuerzos, al mismo tiempo que economistas, juristas y administrativos realizaban los cálculos para la viabilidad de la idea.

Una idea ambiciosa por cierto. Según los estudios y dada la ubicación privilegiada de su emplazamiento, el Centro Océánico Cousteau no recibirá menos de un millón de visitantes al año. De tal modo la utopía acuática pasará a hacerles una inusual competencia a «gigantes» parisinos tan reconocidos como la Torre Eiffel, el Castillo de Versalles o el Louvre. 8.000 visitantes diarios por el equivalente de una entrada de cine, que durante más de una hora, desde las 10 de la mañana hasta las seis de la tarde, no sólo vivirán el mar, en pleno Halles, sino que tomarán contacto con la Fundación Cousteau, su vocación de proteger y mejorar la calidad de la vida actual y futura del Planeta Océano. ■

Héctor ANABITARTE

**«SERÁ UNA EXPERIENCIA
MUCHO MAS FUERTE QUE LA
VIVIDA A TRAVES DE LA
TELEVISION O LOS LIBROS»**

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 toda-
ría no 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.



POLITICA DE EMPLEO

ABRIR LAS PUERTAS DEL MAR

El paro se ha convertido en una preocupación prioritaria de toda la sociedad española. Las acciones de los diversos gobiernos para promover el empleo, junto con las medidas de protección a los desempleados, se erigen en centro de los debates sociales. Y, en muchas ocasiones, las cifras, los documentos, las reflexiones sobre el problema terminan por perder su auténtica dimensión social, política y económica para transformarse en pretexto y contexto de enfrentamientos cuyas verdaderas motivaciones están muy lejos de las reales raíces de la cuestión. El sector marítimo-pesquero no es ajeno a esta dinámica. En el siguiente trabajo, MAR pretende ofrecer a sus lectores un breve panorama de los factores que determinan la política de empleo para las gentes del mar.

EL PARO
ES UNA
CUESTION
PRIORITARIA
PARA
TODA LA
SOCIEDAD
ESPAÑOLA
Y PARA
EL ESTADO



La experiencia internacional coincide en una misma certidumbre: que Marina Mercante, Pesca y Construcción Naval forman parte de un todo indivisible.

CUALQUIER reflexión sobre la crisis de empleo que sufre el sector marítimo resulta viciada de origen si no se delimitan previamente dos conceptos básicos: política de empleo, propiamente dicha, y política de colocación. Si bien la segunda es subsidiaria de la primera, cada una de ellas puede actuar en ámbitos administrativos, jurídicos, económicos y sociales diferentes.

Así, la política de empleo es el conjunto de medidas políticas y económicas del Gobierno orientadas a la creación de puestos de trabajo. La política de colocación es, por su parte, la suma de acciones que tienen como finalidad el adecuado equilibrio entre la oferta y la demanda de trabajo, así como la protección de las personas desempleadas.

Lógicamente, cualquier política de colocación está supeditada a la dirección económica del Gobierno, de manera que también permita mejorar la estructura ocupacional y fomentar la mejora de las condiciones de vida y trabajo. Del mismo modo, y dentro de sus singularidades, la política de empleo marítimo —y, por tanto, la de colocación— no son ajenas ni independientes del conjunto de factores que determina la crisis general que atraviesa el mercado de trabajo.

Sin embargo, son esas especiales características de la actividad marítimo-pesquera las que hacen necesario que el Estado disponga de los instrumentos adecuados para ejecutar, de acuerdo con la política global de empleo, aquellas medidas que inciden sobre el ámbito laboral marítimo.

Rafael Lobeto Lobo, subdirector general de Acción Social Marítima del Instituto Social de la Marina. Anteriormente, ocupó la Jefatura del Servicio de Empleo del mismo organismo.



MEDIDAS DEL PROGRAMA DE EMPLEO

MEDIDAS BASICAS

1. Creación del banco central de datos.
2. Creación de un sistema estadístico completo.
3. Control de la inscripción de los trabajadores en las Oficinas de Empleo.
4. Control de la contratación.
5. Control de los puestos de trabajo.
6. Lucha contra la contratación ilegal.
7. Contratación en el extranjero.
8. Gestión de las medidas de fomento del empleo.

MEDIDAS DE APOYO

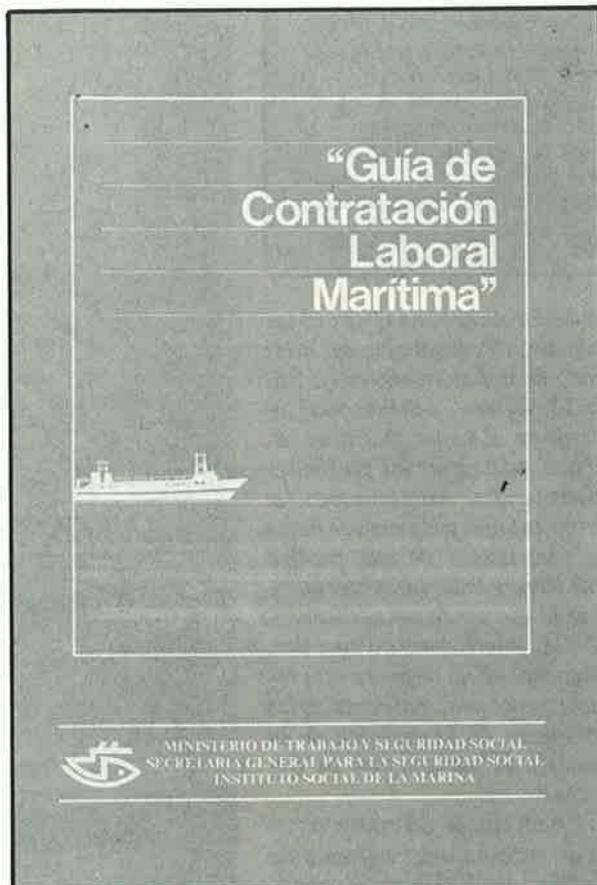
9. Dotación de medios materiales suficientes.
10. Dotación de personal.
11. Cualificación y preparación profesional.
12. Extensión de la red de Oficinas de Empleo.
13. Perfeccionamiento de los acuerdos de gestión con el INEM.
14. Información general a trabajadores y empresas.
15. Programas de formación profesional.

MEDIDAS COMPLEMENTARIAS

1. Actuación acorde con los planes de flota.
2. Actuación acorde con el plan de acuicultura marina.
3. Divulgación de formas asociativas mixtas.

Tales medidas tienen como objetivo hacer posible la ejecución de la política de empleo en este sector, aplicando el marco internacional establecido por los convenios de la OIT y las medidas de política general dictadas por el Gobierno. Para ello se han planificado diversas actuaciones que, en una primera fase, han estado dirigidas a una mayor definición de la Política de Empleo Marítima y a una adecuada estructuración de la organización y los medios previstos para su desarrollo.

Una vez alcanzados los anteriores objetivos, está previsto ultimar un Programa General de Empleo Marítimo durante el año 1987.



De ahí que, si bien es misión del Gobierno la política de empleo —que lleva a cabo mediante la acción coordinada de los diferentes ministerios, y a través del Instituto Nacional de Empleo como organismo gestor—, en el ámbito marítimo es el Instituto Social de la Marina el organismo responsable de la gestión de esa política. Ya desde el 11 de mayo de 1977, en virtud de los acuerdos con el SEAF-PPO, el Instituto asumía la política de empleo del sector, responsabilidad en la que ha venido profundizando durante los últimos quince años como consecuencia del progresivo desarrollo y ordenación de la Administración.

Y han sido estos diez años, precisamente, los dos lustros clave para comprender la actual realidad económica y laboral del mar. En diversas ocasiones, MAR ha ofrecido a sus lectores trabajos en los que se analizaba la evolución del sector, intentando poner al descubierto los

orígenes y causas, tanto internas como externas, que han propiciado la actual debilidad estructural de la actividad marítima. Baste, por tanto, dejar constancia ahora de cómo otros países afrontaron sus respectivas crisis con casi una década de adelanto sobre España.

No deja de ser especialmente significativo que, además de esa década de adelanto, la experiencia internacional coincide en una misma certidumbre: que Marina Mercante, Pesca y Construcción Naval forman parte de un todo indivisible y que, en consecuencia, resulta imprescindible definir una política marítima global (mediante Planes de Flota y Planes de Pesca) y decidir, después, la estrategia de la construcción naval en función de las necesidades del mercado nacional e internacional.

No hace falta recordar aquí cómo poderosos intereses económicos relacionados con la construcción naval invirtieron

«Queda un largo camino por recorrer hasta la consecución de una política que integre a todos los subsectores»

CUADRO 2

ASESOR TECNICO LABORAL MARITIMO

La figura del Asesor Técnico Laboral Marítimo se crea de acuerdo con las prácticas existentes en otros países marítimos y con las normas previstas por la OIT y el IMO. Su objetivo es servir de enlace entre la Administración y las industrias marítimas. En el caso concreto del Instituto Social de la Marina, los asesores realizan, también trabajos complementarios en el Programa de Medicina Marítima que este organismo está llevando a cabo.

Actualmente, son ya 41 los ATLM que están prestando sus servicios en el Instituto. De ellos, nueve lo hacen en los Servicios Centrales y el resto están ubicados en las direcciones provinciales de Alicante, Almería, Baleares, Barcelona, Cádiz, Castellón, La Coruña, Guipúzcoa, Huelva, Lugo, Madrid, Málaga, Gijón, Las Palmas, Vigo, Villagarcía, Tenerife, Santander, Sevilla, Tarragona, Valencia y Vizcaya. En el año 1985 se convocaron las primeras oposiciones para cubrir seis plazas y, posteriormente, en 1986, se celebraron las segundas pruebas para dotar 10 nuevas plazas. En septiembre del año en curso se procederá a realizar el tercer concurso-oposición. El objetivo final es contar con una plantilla de 60 personas. Para acceder a estos puestos es necesario tener la nacionalidad española y estar en posesión de titulación profesional superior de la Marina Civil.

Las pruebas de acceso consisten en la realización de un ejercicio escrito sobre un programa de 80 temas, que versan esencialmente sobre cuestiones de Derecho Marítimo y Laboral. También se realiza una Valoración de Méritos, en la que se tienen en cuenta el historial profesional de los candidatos, los servicios prestados a Empresas Marítimas o a la Administración Pública, Asociaciones y Organizaciones del sector. Finalmente, son tomados en consideración otros méritos, como pueden ser otras titulaciones superiores, asistencia a congresos, diplomas, etcétera. La última prueba de acceso es la de idiomas en la que es obligatorio el inglés. Las funciones profesionales que los Asesores Técnicos Laborales Marítimos cuyo objetivo final es conseguir el adecuado cumplimiento de la normativa laboral sobre condiciones de vida y trabajo en el mar, van desde las de Ejecución del Programa de Empleo, hasta la Confección e Informatización de estadísticas de empleo y desempleo y de las acciones administrativas, pasando por el seguimiento y control de las acciones encaminadas a la protección de los marinos emigrantes, así como el Asesoramiento técnico-laboral en los programas de Medicina Marítima y Acción Social Marítima y en cualquiera otras acciones, competencia del Instituto Social de la Marina.

versas dificultades. Por un lado, la existencia de un marco de relaciones laborales anterior a la promulgación del Estatuto de los Trabajadores, ampliamente superado por la evolución del sector y totalmente desfasado en relación con los Convenios de la OIT. Ello conducía, en el orden interno, a un cierto grado de confusión normativa en materia de competencias, y un serio entorpecimiento en la ta-

esa práctica en nuestro país durante los años del desarrollismo. A la vista están las consecuencias.

Pese a los profundos cambios operados en el sector durante este tiempo transcurrido, no se puede afirmar que, ante lo exiguo de las carteras de pedidos y frente al acoso del paro, hayan desaparecido totalmente las tentaciones de construir nuevos buques que no son demandados por el mercado, ni de utilizar la cuantiosa financiación pública en beneficio de intereses coyunturales muy ajenos a las necesidades reales del país.

«Ni el proteccionismo ni la construcción indiscriminada van

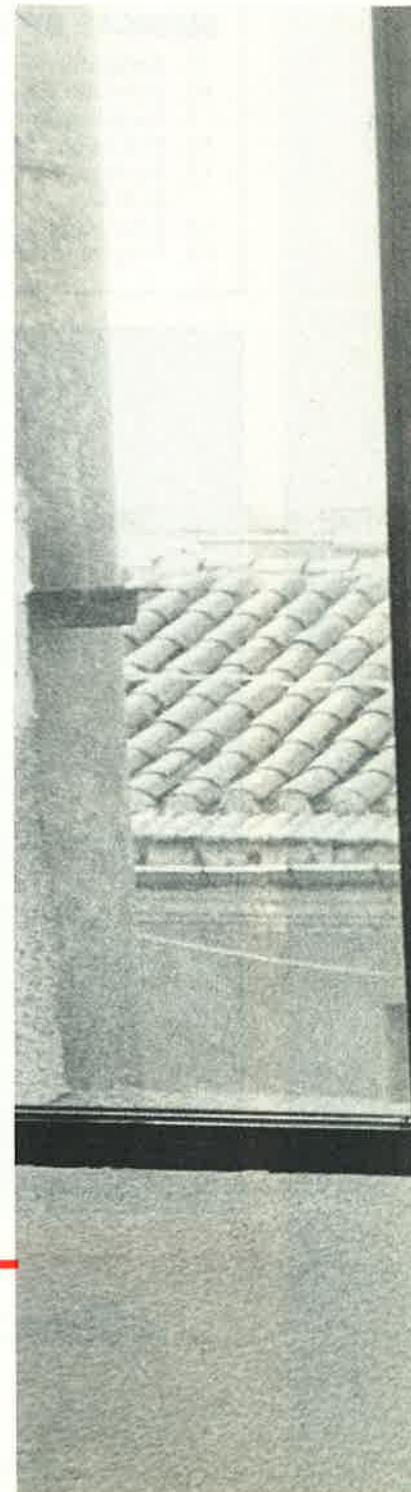
a solucionar los problemas de paro que afectan al sector», afirma Rafael Lobeto, actual subdirector general de Acción Social Marítima del ISM, y anteriormente responsable del Servicio de Empleo del mismo organismo. «Lo más importante es que la política de empleo está cambiando de una concepción proteccionista a otra en la que prevalece el apoyo a la creación de empresas y puestos de trabajo. Los programas de apoyo a la creación de empleo, la incentivación de la contratación de colectivos específicos y la creación de empleos temporales son manifestaciones de esa política.»

«Sin embargo, no resulta fácil

articular un sistema eficaz en las actuales circunstancias del mercado de trabajo —reconoce Rafael Lobeto—, y menos fácil todavía en el sector marítimo, en el que, además de los problemas estructurales, todavía queda un largo camino por recorrer hasta la consecución de una política que integre todos los subsectores, y en la que participen activamente los interlocutores sociales. Como ya se ha dicho en esta revista, problemas que llevan siglos de atraso no se arreglan de la noche a la mañana con un Decreto.»

En efecto, la definitiva puesta en marcha del Programa de Empleo del ISM tropezó con di-

«Ni el proteccionismo ni la construcción indiscriminada van a solucionar los problemas de paro que afectan al sector»



rea de avanzar en términos de seguridad jurídica y de modernización del sector.

Por otro lado, a la escasez de medios humanos y materiales había que sumar un inadecuado contexto para las relaciones entre el INEM y el ISM, una herencia viciada por la casi exclusividad de atención al área de desempleo, una inadecuada regulación de la relación entre las Oficinas de Empleo del ISM

y la Administración marítima en materia de despacho de buques.

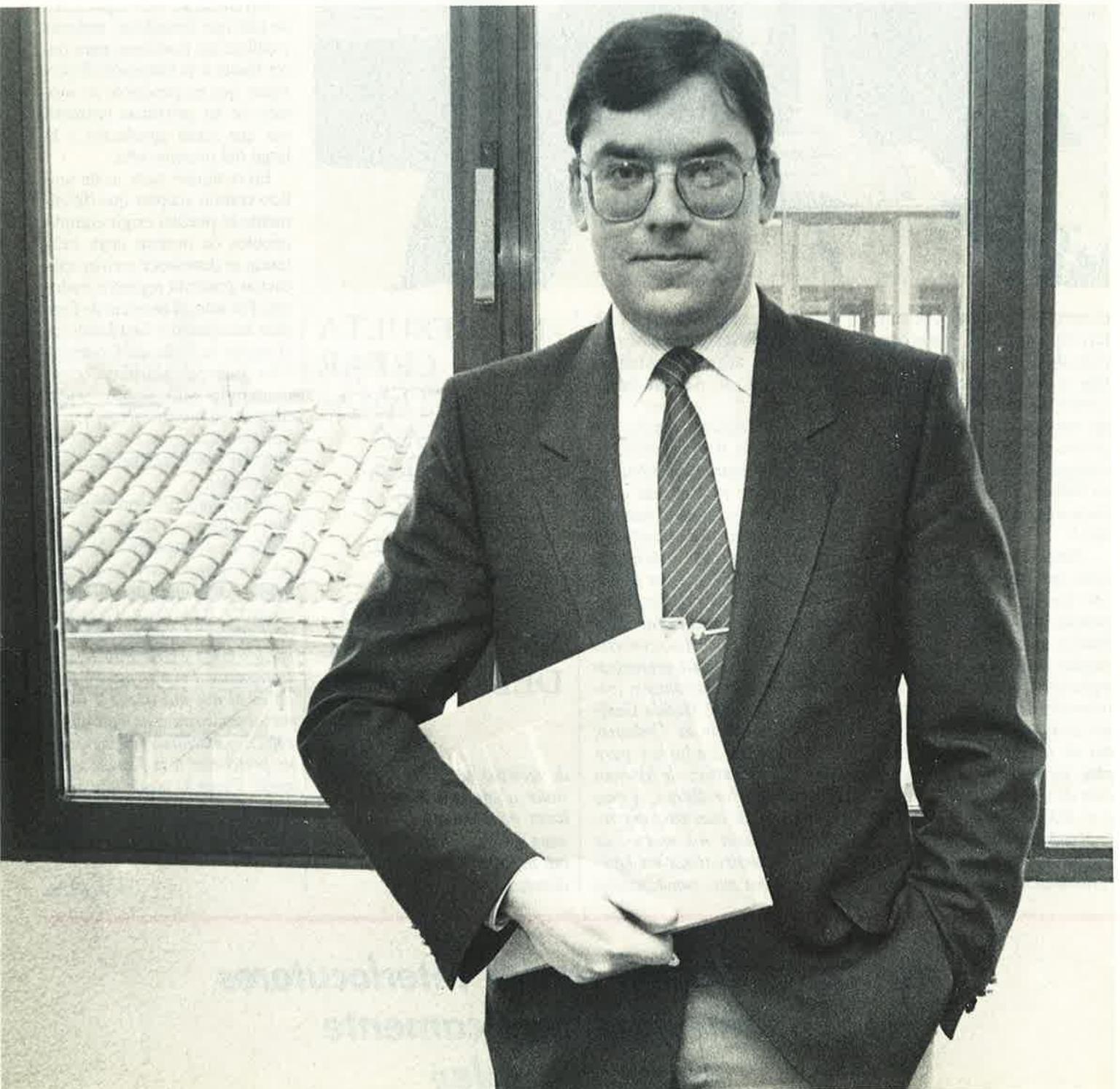
«Había que dar una respuesta urgente y seria a todas esas cuestiones —recuerda Rafael Lobato— pero, además, era imprescindible asumir que un Servicio de Empleo tiene más funciones que la de facilitar a los empresarios la mano de obra necesaria. Estas funciones son las de proporcionar a los trabajadores un

empleo adecuado, entendiendo como tal no sólo el que se adecua a sus aptitudes y necesidades, sino el que se realiza con sujeción a la legalidad y ofrece, por tanto, plenas garantías para el trabajador. Para conseguir esto era imprescindible la creación de un sistema que controlara el mercado de trabajo en todos sus aspectos.»

De esta consideración surgió el Banco de Datos centralizado

del Servicio de Empleo: un sistema que permite controlar el mercado en sus aspectos cuantitativo y cualitativo. Es decir, que, además de disponer de toda la información referente a la mano de obra convenientemente clasificada, puede ofrecer esa misma información debidamente seleccionada.

El siguiente paso era la puesta en práctica de una serie de medidas que, incidiendo sobre





el mercado de trabajo, permitirán su control y transformación, de tal modo que empresarios y trabajadores pudieran contar en todo momento con un servicio que garantizase su propia seguridad jurídica. Ese conjunto de medidas, divididas en básicas, de apoyo y complementarias se recogen en el Cuadro I.

«Paralelamente, se llevaron a cabo una treintena de acciones, con sus correspondientes documentos, que iban desde la redefinición de la propia política de empleo marítimo, hasta la contratación de los asesores técnicos laborales marítimos, pasando por la informatización del Sistema de Prestaciones de Desempleo, los proyectos de actualización de acuerdos entre el INEM e el ISM, etcétera. Finalmente, se abordaron dos importantes aspectos: la coordinación con el resto de la Administración Marítima

y la readaptación de los sistemas de trabajo a la política comunitaria», afirma el subdirector general de Acción Social Marítima.

«*Queda todavía mucho por hacer —avisa Rafael Lobeto—. Es preciso llegar a una definición de las figuras jurídicas del capitán, oficiales y titulados náutico-pesqueros. Hay que actualizar y aclarar los Cuadros Indicadores de Tripulaciones, adecuar la normativa reguladora de las jornadas laborales, horas extraordinarias, derecho de huelga, etcétera. Asimismo, es urgente promulgar los modelos de contratación previstos en la Guía: Modelo General de Contrato de Embarco, Contrato de Embarco para Alumnos y Contrato de Marineros Emigrantes. Por último, si queremos cumplir nuestros compromisos, defender los puestos de trabajo y nuestra tradicional presencia como país suministrador*

«NO RESULTA FACIL CREAR UN SISTEMA EFICAZ CONTRA EL PARO CON LA ACTUAL DEBILIDAD ESTRUCTURAL DEL SECTOR»

de técnicos marítimos, debemos situar a unos y a otros en similares condiciones, puesto que unos y otros trabajan en el mismo medio y con parecidas condiciones.»

Todo este conjunto de acciones encuentra su soporte administrativo en los ciento cuarenta centros de la red del Servicio de Empleo, veinticinco de los cuales son Oficinas de Empleo ubicadas en las Direcciones Provinciales del ISM, y ciento catorce están situadas en las Direcciones Locales, a lo que hay que añadir los servicios centrales, que se encuentran en Madrid.

Sin embargo, este soporte tiene aún que completar, ordenar y definir sus funciones para hacer frente a la extensión de servicios que es previsible en función de las próximas normativas que serán aprobadas a lo largo del presente año.

En cualquier caso, es de sentido común aceptar que difícilmente se pueden exigir cumplimientos de normas cuya existencia se desconoce o cuya aplicación presenta aspectos dudosos. Por esto, el Servicio de Empleo ha editado y distribuido en el sector la Guía de Contratación Laboral Marítima, cuyo contenido está siendo, según fuentes del propio sector, un valioso instrumento a la hora de abordar cuestiones laborales de todo orden.

«*En definitiva —concluye Rafael Lobeto—, desde que, en 1986, los Presupuestos Generales del Estado incluyeran, por primera vez, una partida presupuestaria relativa al Programa de Empleo, el camino recorrido ha sido largo y no exento de contratiempos. Pero es mucho más difícil el que nos queda a todos por andar hasta conseguir que el colectivo marítimo-pesquero deje de pertenecer a la España marginal. Y esto se puede lograr, en gran medida, mediante programas específicos para el sector, como el de Empleo.»* ■

J. M. S.

«La participación de los interlocutores sociales es auténticamente imprescindible»

REAL DECRETO **SOBRE COTIZACION A LA SEGURIDAD** **SOCIAL, DESEMPLEO,** **FONDO DE GARANTIA SALARIAL** **Y FORMACION PROFESIONAL** **EN 1987**

UNA vez aprobados los Presupuestos Generales del Estado para 1987, entre los que se incluyen los de la Seguridad Social, resulta necesario revisar las normas sobre cotización a aquélla, establecidas en el Real Decreto 2475/1985, de 27 de diciembre.

Mediante el presente Real Decreto, que se enmarca, como en años anteriores, dentro del objetivo amplio del Gobierno de favorecer una política que propicie la generación de nuevo empleo, se modifican las bases y topes de cotización en función de las previsiones de la evolución general de los salarios. **Estas modificaciones suponen una disminución de la presión fiscal, medida en términos de Producto Interior Bruto, respecto a la existente en el ejercicio de 1986.**

Se mantiene, durante el ejercicio de 1987, la reducción de un 10 por 100 en la vigente tarifa de primas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, salvo en el Régimen Especial Agrario de la Seguridad Social donde la reducción opera sobre el sistema de primas mínimas, en razón de las circunstancias de empleo que concurren en el sector.

Por último, se regula expresamente la forma de cotización por las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales por los trabajadores desempleados que realizan trabajos de colaboración social.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Trabajo y Seguridad Social y previa deliberación del Consejo de Ministros.

DISPONGO:

Artículo 1.º

La cotización a la Seguridad Social, Desempleo, Fondo de Garantía Salarial y Formación Profesional se llevará a cabo durante 1987 de conformidad con lo dispuesto en el presente Real Decreto.

SEGURIDAD SOCIAL

Artículo 2.º

El tope máximo de la base de cotización a cada uno de los Regímenes de la Seguridad Social que lo tengan establecido será de 259.980 pesetas mensuales.

Artículo 3.º

El tope mínimo de cotización por las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales será equivalente al salario mínimo interprofesional vigente en cada momento, incrementado con el prorrateo de las percepciones de vencimiento superior al mensual que perciba el trabajador, sin que pueda ser inferior a las cuantías siguientes:

— Para los trabajadores que tengan cumplida la edad de 18 años o sean mayores de dicha edad: 49.170 pesetas mensuales.

— Para los trabajadores de 17 años: 30.150 pesetas mensuales.

— Para los trabajadores menores de 17 años: 18.990 pesetas mensuales.

REGIMEN GENERAL

Artículo 4.º

La base de cotización para todas las contingencias y situaciones protegidas vendrá determinada, de conformidad con lo establecido en el artículo 73 de la Ley General de la Seguridad Social, por las retribuciones salariales que con carácter mensual tenga derecho a percibir el trabajador, *o las que realmente perciba de ser éstas superiores.*

Las percepciones de vencimiento superior al mensual se prorratearán a lo largo de los doce meses del año.

Artículo 5.º

La cotización para todas las contingencias y situaciones protegidas por el Régimen General de la Seguridad Social, exceptuada la de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, estará limitada para cada grupo de categorías profesionales por las bases mínimas y máximas siguientes:

Grupo de cotización	CATEGORIAS PROFESIONALES	Bases mínimas	Bases máximas
		Pesetas/mes	Pesetas/mes
1	Ingenieros y Licenciados	76.650	259.980
2	Ingenieros Técnicos, Peritos y Ayudantes titulados	63.570	215.490
3	Jefes Administrativos y de Taller	55.260	187.530
4	Ayudantes no titulados	49.170	165.690
5	Oficiales Administrativos	49.170	153.360
6	Subalternos	49.170	140.400
7	Auxiliares Administrativos	49.170	140.400

Grupo de cotización	CATEGORIAS PROFESIONALES	Bases mínimas	Bases máximas
		Pesetas/día	Pesetas/día
8	Oficiales de 1.º y 2.º	1.639	5.007
9	Oficiales de 3.º y Especialistas	1.639	4.886
10	Peones	1.639	4.680
11	Trabajadores de 17 años	1.005	2.857
12	Trabajadores menores de 17 años	633	1.800

Artículo 6.º

Los tipos de cotización al Régimen General de la Seguridad Social serán los siguientes:

a) Para las contingencias comunes, el 28,8 por 100, del que el 24 por 100 será a cargo de la empresa y el 4,8 por 100 será a cargo del trabajador.

b) Para las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, salvo en el Régimen Especial Agrario de la Seguridad Social, en el que se estará a lo dispuesto en la Disposición Adicional Cuarta, se aplicará, reducida en un 10 por 100, la tarifa de primas aprobada por Real Decreto 2930/1979, de 29 de diciembre, primas que continuarán siendo a cargo exclusivo de la empresa.

Artículo 7.º

La remuneración que obtengan los trabajadores por el concepto de horas extraordinarias, continuará sujeta a una cotización adicional que no será computable a efectos de determinar la base reguladora de las prestaciones.

La cotización adicional por horas extraordinarias motivadas por causa de fuerza mayor y las estructurales a que se refiere la Orden de 1 de marzo de 1983 se efectuará al 14 por 100; el 12 por 100 a cargo de la empresa y el 2 por 100 a cargo del trabajador.

La cotización adicional por las horas extraordinarias que no tengan la consideración referida en el párrafo anterior se efectuará al 28,8 por 100. El 24 por 100 a cargo de la empresa y el 4,8 por 100 a cargo del trabajador.

REGIMEN ESPECIAL AGRARIO

Artículo 8.º

La cotización al Régimen Especial Agrario de la Seguridad Social, se realizará de acuerdo con lo señalado en los números siguientes:

1. La cuota empresarial por cada jornada teórica continúa fijada en 55,64 pesetas.

2. La cotización por jornadas reales a cargo de la empresa, establecida por Real Decreto 1134/1979, de 4 de mayo, se obtendrá aplicando el 6 por 100 sobre la base de cotización correspondiente a los trabajadores por cada jornada que éstos realicen.

3. El tipo de cotización de los trabajadores por cuenta ajena será del 9 por 100 y el de los trabajadores por cuenta propia del 15 por 100.

4. El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social adaptará las bases de cotización del

Régimen Especial Agrario de la Seguridad Social a las bases mínimas establecidas en el artículo 5.º

REGIMEN ESPECIAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL DE LOS TRABAJADORES POR CUENTA PROPIA O AUTONOMOS

Artículo 9.º

1. La base mínima de cotización, a partir del 1 de enero de 1987, será de 49.170 pesetas mensuales.

La base máxima de cotización, a partir de la indicada fecha, será de 259.980 pesetas mensuales.

2. La base de cotización para los trabajadores que en 1 de enero de 1987 sean menores de 55 años de edad, será la elegida por éstos, dentro de los límites comprendidos entre las bases mínima y máxima, redondeada a múltiplo de 3.000.

3. El límite máximo de la base de cotización para los trabajadores que en 1 de enero de 1987 tengan cumplida la edad de 55 o más años, queda fijado en 135.000 pesetas mensuales, salvo lo dispuesto en el artículo 26 de la Orden de 24 de septiembre de 1970, en la redacción dada por la Disposición Adicional Tercera de la Orden de 15 de enero de 1985.

4. El tipo de cotización a este Régimen Especial de la Seguridad Social será, a partir de 1 de enero de 1987, el 28,8 por 100.

REGIMEN ESPECIAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL DE LOS EMPLEADOS DE HOGAR

Artículo 10

La base de cotización, a partir de 1 de enero de 1987, será de 49.170 pesetas mensuales.

El tipo de cotización a este Régimen Especial de la Seguridad Social será, a partir de 1 de enero de 1987, el 20 por 100; el 16,5 por 100 a cargo del empleador y el 3,5 por 100 a cargo del trabajador. Cuando el empleado de hogar preste sus servicios con carácter parcial o discontinuo a uno o más empleadores, será de su exclusivo cargo el tipo de cotización señalado anteriormente.

OTROS REGIMENES ESPECIALES

Artículo 11

Lo dispuesto en los artículos 4.º al 7.º, ambos inclusive, será de aplicación al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

DESEMPLEO, FONDO DE GARANTIA SALARIAL Y FORMACION PROFESIONAL

Artículo 12

1. La base de cotización para Desempleo, Fondo de Garantía Salarial y Formación Profesional será la correspondiente a las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

2. Por lo que se refiere a las bases de cotización para desempleo en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, será también de aplicación lo dispuesto en el artículo 19.6 del Decreto 2864/1974, de 30 de agosto, y en las normas de desarrollo de dicho precepto.

Artículo 13

Los tipos de cotización para Desempleo, Fondo de Garantía Salarial y Formación Profesional serán los siguientes:

— Desempleo: el 6,3 por 100, del que el 5,2 por 100 será a cargo de la empresa y el 1,1 por 100 a cargo del trabajador.

— Fondo de Garantía Salarial: el 1,1 por 100 a cargo de la empresa.

— Formación Profesional: el 0,7 por 100, del que el 0,6 por 100 será a cargo de

la empresa y el 0,1 por 100 a cargo del trabajador.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera

Cuando en virtud de disposición legal, Convenio Colectivo o Sentencia judicial, se abonen salarios de carácter retroactivo, las liquidaciones que han de efectuarse a la Seguridad Social, Desempleo, Fondo de Garantía Salarial y Formación Profesional como consecuencia de los mismos se calcularán mensualmente conforme a las bases, topes, tipos y demás condiciones vigentes en las fechas a que corresponden dichos salarios. De igual forma se liquidarán aquellas gratificaciones que no puedan ser objeto de cuantificación anticipada, total o parcialmente, a efectos del prorrateo a que se refiere el artículo 4.º

**«LO DISPUESTO EN
LOS ARTICULOS 4.º
AL 7.º, AMBOS
INCLUSIVE, SERA
DE APLICACION
AL REGIMEN
ESPECIAL DE LA
SEGURIDAD
SOCIAL DE LOS
TRABAJADORES
DEL MAR»**

Segunda

A efectos de la normalización de las bases de cotización para las contingencias y situaciones amparadas por la acción protectora del Régimen Especial de la Minería del Carbón, a excepción de las de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, se totalizarán, de acuerdo con lo dispuesto en el número 2 del artículo 3.º del Decreto 298/1973, de 8 de febrero, las bases correspondientes a accidentes de trabajo y enfermedades profesionales que hubieran correspondido al período del año transcurrido hasta el 30 de junio del año anterior.

Tercera

La base de cotización, por las contingencias de que se trate, para aquellos trabaja-

dores que se encuentren en situación de desempleo percibiendo prestaciones de nivel contributivo, será equivalente al promedio de las bases de los últimos seis meses de ocupación cotizada.

Cuarta

1. Quedan exentos del sistema de primas mínimas en la cotización por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales previsto en la norma duodécima del anejo II del Real Decreto 2930/1979, de 29 de diciembre, los titulares de explotaciones agrarias con base imponible por Contribución Territorial Rústica y Pecuaria igual o inferior a 50.000 pesetas anuales.

2. Continuará vigente el régimen existente en las provincias de Valencia, Alicante, Castellón y Murcia a la entrada en vigor del presente Real Decreto.

Quinta

La cotización por jornadas reales determinará la obligación de las empresas agrarias de solicitar su inscripción como tales en el Régimen Especial Agrario de la Seguridad Social.

Sexta

1. Las Administraciones Públicas que, conforme a lo establecido en el artículo 38 del Real Decreto 1445/1982, de 25 de junio, en la redacción dada por el Real Decreto 1809/1986, de 29 de junio, utilicen trabajadores desempleados para la realización de trabajos de colaboración social, vendrán obligadas a formalizar la cobertura de las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales por dichos trabajadores, que se concertará necesariamente con la Tesorería General de la Seguridad Social, y a ingresar las cuotas correspondientes a las citadas contingencias.

2. La base de cotización por las contingencias señaladas en el número anterior se calculará conforme al promedio de la base de cotización por dichas contingencias en los últimos seis meses de ocupación efectiva.

A la base así calculada, se aplicará el tipo de cotización del 1,5 por 100.

DISPOSICION FINAL

1. El presente Real Decreto entrará en vigor el día de su publicación en el *Boletín Oficial del Estado* y surtirá efectos desde el día 1.º de enero de 1987.

2. Se faculta al Ministro de Trabajo y Seguridad Social para dictar las disposiciones necesarias para la aplicación y desarrollo de lo establecido en el presente Real Decreto.

Aunque la actividad pesquera suele ser incluida comúnmente en el llamado «sector primario» de la vida económica, el estudio muestra que buena parte de ella encontraría un lugar más adecuado dentro del conjunto de lo que suele definirse como «sector secundario» o industrial. Se impone, en

consecuencia, establecer lo que las ciencias sociales califican como «tipología»: analizar la actividad pesquera en su conjunto, distinguir sus categorías, caracterizarlas... José Manuel Montero Llerandi se propone hacerlo en dos artículos, el primero de los cuales presentamos a continuación.

TIPOLOGIA DE LA ACTIVIDAD PESQUERA

EN un anterior artículo sobre industrialización y división del trabajo ya se apuntó que, considerado en su totalidad, el sector pesquero presentaba unos indicadores que permitían catalogarlo más como una actividad del sector industrial que como una parte del sector primario (1). Pero también se señaló que había advertir diferentes grados de industrialización, según a qué tipo de flota nos refiriéramos: diferencias que podríamos ordenar en una hipotética escala en la que en un extremo tendríamos la pesca de gran altura y en el otro la pesca artesanal. Entre ambos extremos aparecerían la flota de altura, próxima a la de gran altura, y la flota de litoral, situada entre las flotas de altura y artesanal.

La tipología (2) que aquí se propone (ver Cuadro 1) distingue entre dos formas de actividad: la pesca industrial —en la que estarían englobadas las flotas de altura y de gran altura—, y la pesca pre-industrial —que contendría las flotas de litoral y artesanal—. Aunque no hay una correspondencia mecánica entre el tamaño de la embarcación y las formas de actividad establecidas, sí puede hablarse de *covariación*, de tal manera que los buques menores de 100 TRB estarían englobados en lo que se ha llamado (pesca industrial) y los de 100

TRB en adelante aparecerían incluidos en la pesca industrial. La flota de litoral ocupa un espacio fronterizo entre lo industrial y lo pre-industrial. Atendiendo a una tipología rigurosa habría que distinguir tres tipos de actividad pesquera: la industrial flotas de altura y gran altura, la semi-industrial (flota de litoral), y la pre-industrial (flota artesanal). Con objeto de simplificar la exposición

como a la reglamentación de las relaciones laborales y al grado de concentración empresarial. El factor «condiciones de trabajo» se relaciona con la división del trabajo y la especialización de los pescadores, la jerarquización en el trabajo, el sistema de retribución, la jornada de trabajo, el tiempo de estancia en la mar, las vacaciones y el ritmo de la vida social y familiar. Con el tercer factor, la productivi-

forme elaborado por el equipo GAUR sobre la pesca de superficie en Vizcaya y Guipúzcoa, refiriéndose a la forma jurídica de la propiedad, decía: «*En la casi totalidad de los casos, la embarcación pertenece a varios propietarios unidos, la mayoría de las veces por lazos familiares. Normalmente, en estos casos, este régimen de propiedad no se refleja en la constitución de una sociedad mercantil jurídicamente establecida, de acuerdo con las diversas modalidades establecidas por la Ley (sociedad anónima, limitada, regular colectiva, comanditaria, etcétera), sino que se rige por acuerdos y pactos privados en forma de comunidad de bienes u otras formas asociativas civiles. (...) Por lo general, la embarcación pertenece al patrón y sus familiares, que en muchas ocasiones embarcan con él, o a otros socios que participan, también personalmente, en las faenas pesqueras.*» Según el informe citado, las características de la estructura jurídica de la propiedad pre-industrial se resumen en la «ausencia de sociedades anónimas, propiedad centrada en una sola embarcación, carácter familiar de la misma, explotación directa del barco por el principal o exclusivo propietario, ausencia de capital de tierra» (3).

El análisis que hace González Laxe de la flota de bajura gallega confirma el modelo de estructura jurídica de la propie-

sólo consideremos dos tipos: el industrial (flotas de altura y gran altura), y el pre-industrial (flotas de litoral y artesanal).

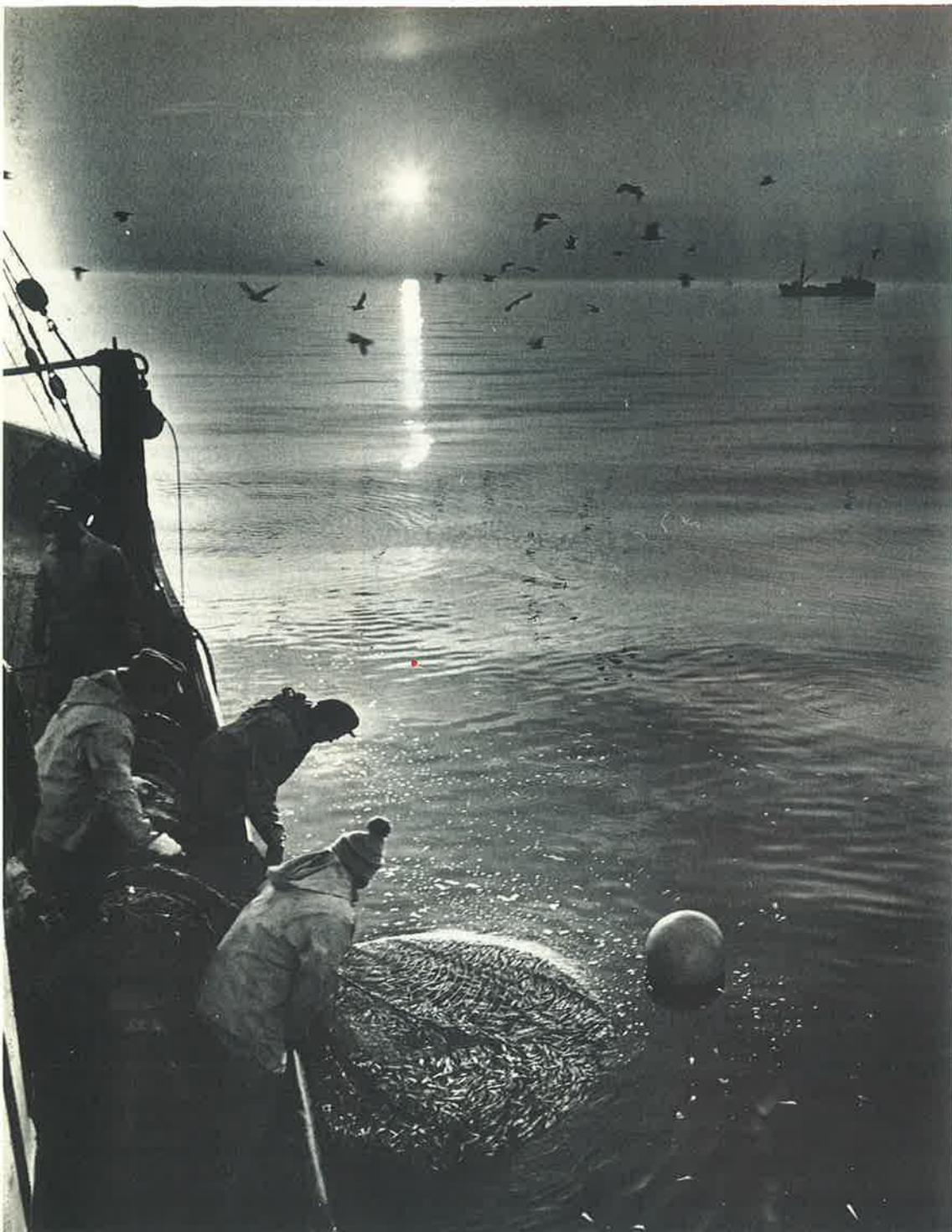
Las diferencias entre las dos formas de actividad pesquera se centran, fundamentalmente, en los siguientes factores: la empresa pesquera, las condiciones de trabajo a bordo y la productividad de las embarcaciones. El primer factor se refiere a las siguientes características: al régimen de propiedad, al grado de desarrollo tecnológico, a la autonomía y al número de tripulantes de las embarcaciones, así

dad, se constata que el valor medio de la pesca desembarcada por buque es mayor a medida que aumenta el grado de mecanización.

El régimen de propiedad de la empresa, el grado de concentración empresarial y la reglamentación de las relaciones laborales son diferentes en cada una de las formas de actividad pesquera consideradas en la tipología.

En la 'pesca pre-industrial' la propiedad de las embarcaciones tiene un carácter familiar. El in-

LA TIPOLOGIA DE LA ACTIVIDAD PESQUERA TIENDE A SITUARLA EN SECTOR SECUNDARIO



dad pre-industrial. «Cada embarcación —dice González— es una empresa que pertenece a un solo propietario o a un grupo de propietarios vinculados, generalmente, por lazos familiares. La embarcación es el instrumento de trabajo de la familia y, para la mayoría, constituye el patrimonio familiar. La necesidad de capital para invertir en la adquisición de las embarcaciones supone el apoyo de copropietarios para hacer frente a la operación. A medida que se incrementan las características morfológicas de las unidades de producción (es decir, el tonelaje, la potencia, etcétera), el número de propietarios por embarcación aumenta.

Por ejemplo, en el puerto de Malpica, se pasa de 1,07 propietarios/embarcación, en unidades de producción menores de 1 TRB, a 1,80 propietarios embarcación para buques entre 20 y 30 TRB. Frecuentemente, la familia es dueña de la embarcación en la que van a trabajar sus miembros» (4).

Asimismo, el trabajo de Ignacio Palacios sobre la flota artesanal de Huelva confirma el mismo modelo de régimen de propiedad familiar en la actividad pesquera 'pre-industrial'. «Los medios de producción —la embarcación y los aparejos— son, a la vez, patrimonio e instrumento de trabajo del propie-

tario. La pesca artesanal está indisolublemente unida al carácter familiar de la propiedad. La embarcación pertenece a un solo individuo o a varios relacionados por lazos familiares. Es el patrimonio de una familia. A su vez, esta embarcación es el instrumento de trabajo de su propietario, que participa directamente en la actividad extractiva trabajando a bordo y dirigiendo personalmente las faenas de la pesca» (5).

Los datos sobre la flota pesquera murciana, que globalmente podemos considerar como 'pre-industrial', confirman los rasgos apuntados sobre la propiedad de las embarcacio-

nes en otras zonas costeras. En un 43 por 100 de los casos consultados, la embarcación sólo tenía un armador; en un 26 por 100 había dos propietarios; el porcentaje de embarcaciones con tres armadores era del 17 por 100 y en un 14 por 100 de los casos la embarcación tenía más de tres propietarios. Como puede apreciarse en el Cuadro 2, hay una cierta correlación entre el tamaño de la embarcación y el número de armadores, de tal manera que es en los buques de mayor tamaño (de 20 a 100 TRB) en los que son más numerosos los casos en los que se registra más de un propietario. Entre los buques que tienen más de un armador, un 86 por 100 de ellos son parientes entre sí, porcentaje que llega al 100 por 100 si se consideran exclusivamente los buques menores de 20 TRB (ver Cuadro 3). El porcentaje de armadores que trabajan a bordo es muy alto (un 76 por 100), pero lo más significativo es la correlación entre el tamaño de la embarcación y la proporción de propietarios, la cual aumenta a medida que decrece el número de toneladas del buque (ver Cuadro 4) (6).

En la 'pesca industrial' desaparece la propiedad familiar de las embarcaciones para dar paso a la sociedad anónima y a un alto grado de concentración empresarial.

La estructura empresarial de la flota española presentaba un alto grado de monopolio en los medios de producción al finalizar la década de los años sesenta. Según el informe elaborado por el equipo GAUR, el 1,3 por 100 de las empresas pesqueras era propietaria de más del 43 por 100 del volumen total de la flota (7). En el año 1977, esta situación se había agudizado: el 1,3 por 100 de las empresas era propietaria de más del 47 por 100 del volumen total de la flota (8). Por el contrario, la concentración empresarial en la 'pesca pre-industrial' es prácticamente inexistente. Según datos correspondientes al año 1977, la media de buques por empresa en la flota artesanal era de 1 y de 1,04 en la flota de litoral, mientras que en las flotas de altura y gran altura la media era de 1,3 y 2,5 buques por empresa, respectivamente

CUADRO 1

TIPOLOGIA DE LA ACTIVIDAD ECONOMICA PESQUERA		
	Pesca Pre-industrial (buques hasta 100 TRB)	Pesca Industrial (buques de más de 100 TRB)
Tipo de empresa	Artesanal-familiar	Industrial
Propiedad en la embarcación.	Familiar (el armador de la embarcación suele ser un tripulante de la misma).	Sociedad de propietarios (los armadores gestionan la empresa; no trabajan a bordo).
Grado de desarrollo tecnológico de la embarcación.	Escasa potencia en los motores de propulsión. Escaso equipamiento para localización y captura del pescado.	Grandes potencias en los motores de propulsión. Elevado desarrollo en el equipamiento para localización, captura y elaboración del pescado.
Autonomía de la embarcación.	De uno a siete días aproximadamente. Se faena en lugares muy próximos al puerto de residencia de los tripulantes.	Oscila hasta un máximo de 60 días sin que el buque tenga necesidad de entrar en puerto. Se faena en caladeros muy alejados del puerto base de la embarcación.
Número de tripulantes.	De 1 a 10 aproximadamente (se suelen dar lazos de parentesco entre los miembros de la tripulación).	Más de 10 (normalmente no se dan relaciones de parentesco entre los tripulantes).
División del trabajo a bordo.	El pescador se parece a un artesano que domina el proceso de trabajo en su totalidad.	El tripulante se asemeja a un obrero de la industria, especializado en una función concreta del proceso de trabajo.
Jerarquización en el trabajo	No	Sí
Especialización de los pescadores.	El pescador debe tener un conocimiento exacto de las costumbres de los peces, dónde, cómo y cuándo los puede localizar y capturar.	Las innovaciones tecnológicas sustituyen en gran medida las habilidades y cualidades del oficio de pescador.
Sistema de retribución.	A la parte.	A la parte o salario fijo y prima de pesca.
Tiempo de estancia en la mar.	De uno a siete días.	Oscila entre 15 y 60 días.
Tiempo de trabajo.	Oscila entre 60 y 80 horas a la semana.	Oscila entre 80 y 110 horas a la semana.
Vida social y familiar.	Relativamente equilibrada.	Ruptura de la actividad social y familiar. Aislamiento.
Productividad (capturas por caballo de potencia, TRB, tripulante y buque).	Baja.	Alta.

(9). «Así, mientras existe un elevado grado de concurrencia y una alta facilidad de acceso en la actividad pesquera costera (artesanal y litoral), la pesca de altura y, sobre todo, la de gran altura, es realizada por unas cuantas empresas» (10).

En la provincia de Huelva hay un alto grado de concentración de capital en las flotas de altura y gran altura. «Las grandes empresas de la flota de Huelva son las que tienen unidades congeladoras (buques de gran altura). En algunos casos forman grupos de empresas a modo de 'holding', con una administración única. Nueve empresas congeladoras concentran el 44,4 por 100 del tonelaje total de la flota y el 24 por 100 de sus tripulantes» (11). En esta provincia, la media de buques por empresa es de 3,3 en la 'pesca industrial', y de 1,06 en la 'pesca pre-industrial' (12).

En la flota pesquera murciana el grado de concentración empresarial sigue la misma pauta que en Huelva: un 66,5 por 100 de los tripulantes consultados manifestó que su armador no tenía más que un solo buque; un 24,5 por 100 tenía dos y sólo un 9 por 100 era propietario de tres embarcaciones (13).

La práctica inexistencia de reglamentación laboral en la 'pesca pre-industrial' es otra de las características que diferencian significativamente esta forma de actividad de la 'pesca industrial' (14). En la 'pesca pre-industrial' las relaciones laborales no se consideran en el contexto de un marco jurídico, sino como relaciones familiares o de amistad: «El personal se escoge entre las personas allegadas al propietario de la embarcación, y las relaciones entre tripulación y armador son de amistad o de carácter familiar» (15). Por lo general, las tripulaciones se componen de pescadores de la localidad en la que el buque tiene su base. En la flota de pesca murciana, un 76,5 por 100 de los consultados manifestaron que en su buque había al menos un tripulante que era pariente del armador. Otro dato resaltable es el elevado porcentaje de miembros de la tripulación que son parientes entre sí, como puede observarse en el

Fuente: J. M. Montero Llerandi, «Análisis sociológico de los accidentes laborales. El sector marítimo-pesquero», Madrid, ISM, 1986.

CUADRO 2**NUMERO DE ARMADORES SEGUN EL TAMAÑO DEL BUQUE
(EN PORCENTAJES)**

NUMERO DE ARMADORES	TAMAÑO DEL BUQUE	
	MENOS DE 20 TRB	DE 20 A 100 TRB
Uno	55	33
Dos	22,5	29
Tres	14,5	20
Más de tres	8	18
Total (%)	100,0	100
Número de casos	(62)	(76)

Fuente: Estudio sociológico sobre los trabajadores del mar del sector pesquero murciano (inédito).

CUADRO 3**PARENTESCO ENTRE LOS ARMADORES SEGUN EL TAMAÑO DEL BUQUE (EN PORCENTAJES)**

PARENTESCO ENTRE LOS ARMADORES DE LA EMBARCACION	TAMAÑO DEL BUQUE	
	MENOS DE 20 TRB	DE 20 A 100 TRB
Si	100	78
NO	—	22
Total (%)	100	100
Número de casos	(28)	(51)

Fuente: Estudio sociológico sobre los trabajadores del mar del sector pesquero murciano (inédito).

CUADRO 4**TRABAJO DEL ARMADOR A BORDO SEGUN EL TAMAÑO DEL BUQUE (EN PORCENTAJES)**

TRABAJA EL ARMADOR A BORDO	TAMAÑO DEL BUQUE	
	MENOS DE 20 TRB	DE 20 A 100 TRB
Si	85,5	68,5
No	14,5	32,5
Total (%)	100,0	100,0
Número de casos	(62)	(76)

Fuente: Estudio sociológico sobre los trabajadores del mar del sector pesquero murciano (inédito).

CUADRO 5**MIEMBROS DE LA TRIPULACION QUE SON PARIENTES SEGUN EL TAMAÑO DEL BUQUE (EN PORCENTAJES)**

MIEMBROS DE LA TRIPULACION QUE SON PARIENTES	TAMAÑO DEL BUQUE	
	MENOS DE 20 TRB	DE 20 A 100 TRB
Ninguno	8	8
Menos de la cuarta parte	2	12
La cuarta parte	2	13
La tercera parte	17	25
La mitad	7	18,5
Las dos terceras partes	3	10,5
Las tres cuartas partes	8	8
Todos son parientes	53	5
Total (%)	100	100,0
Número de casos	(60)	(76)

Fuente: Estudio sociológico sobre los trabajadores del mar del sector pesquero murciano (inédito).

Cuadro 5 (16). Por el contrario, «en la 'pesca industrial' desaparecen las relaciones de tipo familiar para dar paso a relaciones de dependencia laboral como consecuencia de la división claramente definida entre el que aporta el capital y los que aportan el trabajo, es decir, como consecuencia del predominio del capital sobre el factor trabajo» (17).

Otro dato revelador es la práctica inexistencia de convenios colectivos en las flotas de litoral y artesanal. Las relaciones laborales parecen regirse por la costumbre local. No se firman contratos; el acuerdo es verbal. Un 97 por 100 de los tripulantes de la flota murciana consultados confirmaron que la relación laboral que les unía con el armador de la embarcación se regía por un acuerdo tácito o verbal, y sólo un 3 por 100 manifestó haber firmado un contrato con el armador o la empresa (18). Por el contrario, la 'pesca industrial' tiene reglamentaciones específicas: pesca marítima en buques congeladores (19); pesca marítima en buques bacaladeros (20); y pesca marítima en buques arrastreros al fresco (21). ■

José Manuel MONTERO LLERANDI

NOTAS

(1) Ver *Hoja del Mar*, número 243, junio, 1986.

(2) La tipología se define como «una selección, abstracción, combinación, y (a veces) acentuación intencional y planeada de un conjunto de criterios que tienen referentes empíricos». El tipo construido no hace referencia a un universo homogéneo. «El tipo construido no se refiere necesariamente a la forma más común de un fenómeno, sino, en general, a la forma más significativamente representativa.» La selección de los criterios para establecer el tipo construido tiene un carácter intencional, aunque se parte de la evidencia y los criterios se ordenan «formando un modelo que el investigador espera (que) sirva como base significativa de comparación». Una de las funciones del tipo construido es la de ordenar los datos concretos de forma que puedan describirse en términos que los hagan comparables. De este modo, «la experiencia obtenida en un caso, a pesar de su unicidad, puede revelar con un cierto grado de

probabilidad lo que se puede esperar en otras experiencias». El tipo construido sirve «como base de comparación y medida potencial de los acontecimientos concretos, y como punto de referencia para el análisis de lo que ocurre empíricamente». Pero el tipo construido no es un mero concepto ordenador de los datos empíricos, sino que «puede prestar el importante servicio de funcionar como puente entre la teoría sistemática sustantiva y los datos empíricos relativamente no estructurados (...) (El) tipo construido es, en sí mismo, un sistema, tiene el carácter de un modelo descriptivo. Probablemente puede funcionar como elemento analítico en una teoría más amplia. Así, en un sistema teórico muy desarrollado, puede absorberse y articularse dentro de esquemas más comprensivos». John C. McKinney. *Tipología constructiva y teoría social*, Buenos Aires, Amorrortu, 1968, págs. 23, 24, 27, 37, 50-51, 62.

(3) GAUR, *La pesca de superficie en Vizcaya y Guipúzcoa*, Bilbao, Caja Laboral Popular, 1970, págs. 313-314.

(4) Fernando González Laxe, *Estructura da pesca costeira galega*, Vigo, Galaxia, 1977, págs. 13-14.

(5) Ignacio Palacios, «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, pág. 426.

(6) José Manuel Montero Llerandi, «Estudio sociológico sobre los trabajadores del mar del sector pesquero murciano» (no concluido).

(7) GAUR, *op. cit.*, pág. 90.

(8) Francisco Alemany, «Estructura empresarial del sector extractivo pesquero», *Información Comercial Española*, Madrid, número 546, febrero, 1979, pág. 66.

(9) *Ibid.*, pág. 66.

(10) IRESCO, *Comercialización de la pesca*, Madrid, Ministerio de Comercio, 1977, pág. 129.

(11) Palacios, *op. cit.*, págs. 418-419.

(12) Manuel Pérez Rivera, «La pesca como actividad laboral en la provincia de Huelva», Huelva, 1984, (mecanografiado. No publicado).

(13) Montero Llerandi, *op. cit.*

(14) Fernando González Laxe, «Rasgos estructurales del sector pesquero gallego», *Información Comercial Española*, Madrid, número 546, febrero, 1979, pág. 38.

(15) Palacios, *op. cit.*, pág. 427.

(16) Montero Llerandi, *op. cit.*

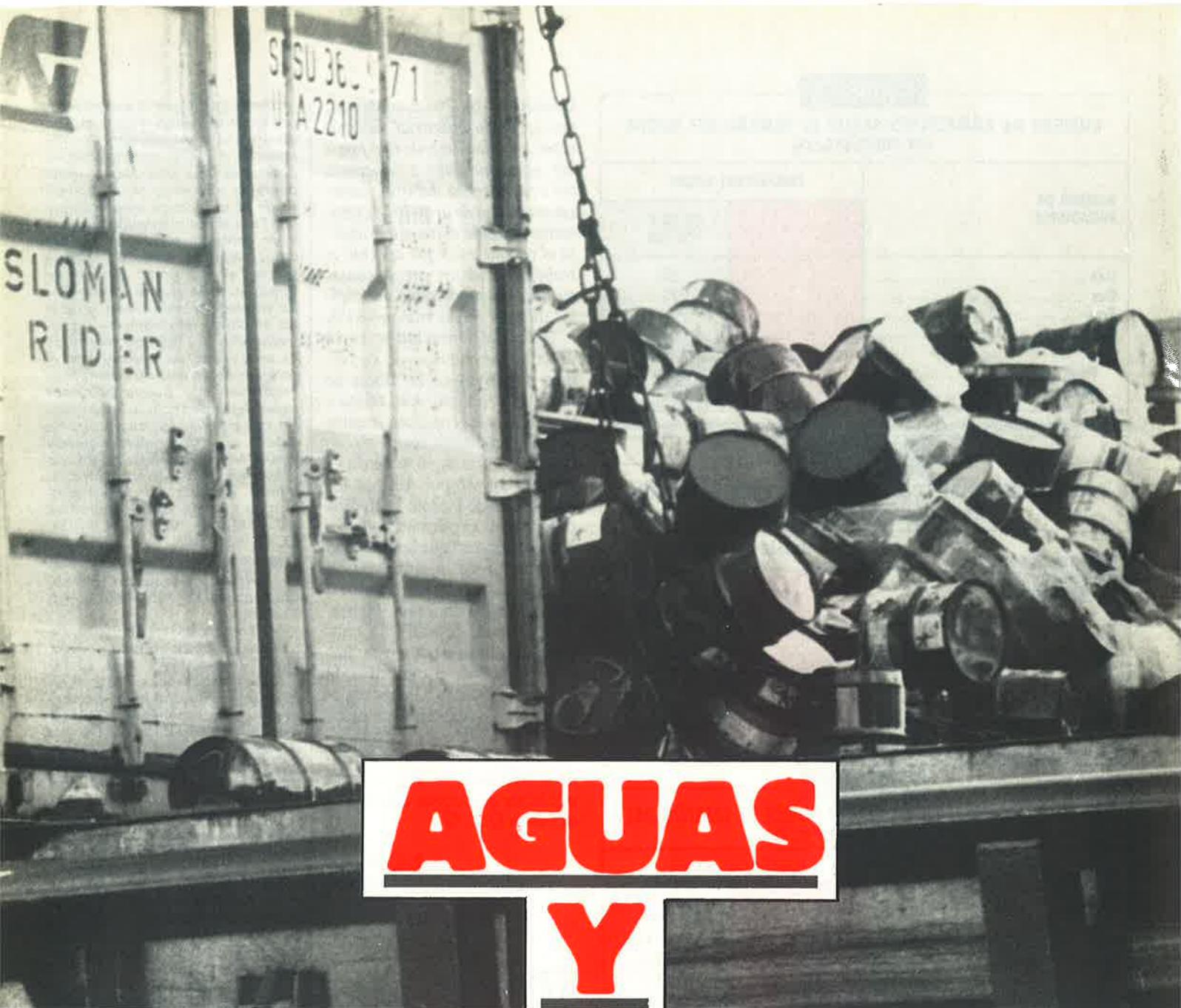
(17) *Ibid.*, pág. 428.

(18) Montero Llerandi, *op. cit.*

(19) Ministerio de Trabajo, *Pesca marítima en buques congeladores*, Madrid, Ministerio de Trabajo, 1977.

(20) Ministerio de Trabajo, *Pesca marítima en buques bacaladeros*, Madrid, Ministerio de Trabajo, 1977.

(21) Ministerio de Trabajo, *Pesca marítima en buques arrastreros al fresco*, Madrid, Ministerio de Trabajo, 1977.



AGUAS

Y

LEYES

Durante largas décadas, casi ningún gobierno del mundo consideró que fuera necesario legislar sobre la protección de las aguas contra los elementos eventualmente contaminantes. Los hechos, siempre tercios, acabaron por mostrar la necesidad, y se pasó a confeccionar

las correspondientes leyes locales y los adecuados convenios internacionales. Ocurre que, sin embargo, no siempre esas leyes y convenios encuentran el modo de llegar hasta la realidad cotidiana. A todo ello se refiere el ecólogo Juan de Damborenea en el siguiente artículo.

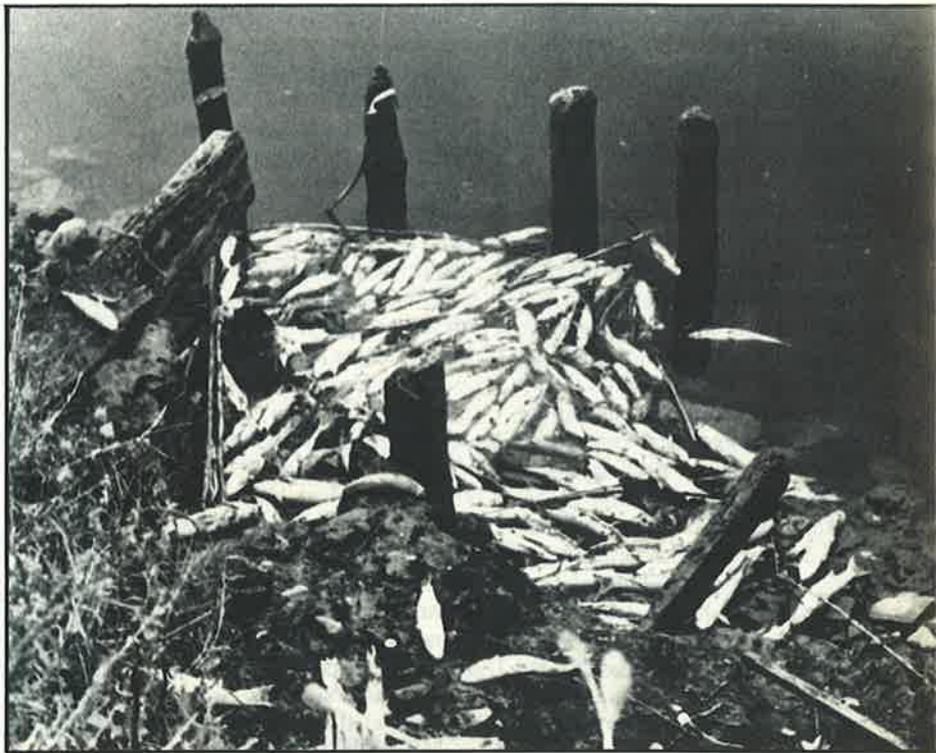
ECOLOGIA



a poco a parar al Mar de Wadden, situado entre Holanda, la República Federal Alemana y Dinamarca: un mar considerado como uno de los grandes criaderos de arenque y lenguado de Europa.

Este tipo de accidentes de la industria química son, por desgracia, demasiado frecuentes. Así lo demostraba el ocurrido en los mismos días en la ciudad búlgara de Devnya, en las orillas del Mar Negro: esos contaminantes pasarán al Mediterráneo. ¿Qué ocurrirá después? No

Resulta paradójico que la legislación española carezca de normas suficientes para el desarrollo del marco jurídico que protege las aguas. En la foto, peces muertos por la contaminación en Huelva.



la tonalidad que le confieren las aguas, se calcula que existen unos 1.500 millones de kilómetros cúbicos del preciado elemento. Quitando las pequeñas cantidades retenidas en glaciares, ríos y lagos, el 97 por 100 restante está en los mares y océanos.

El agua que nos rodea se halla en continuo movimiento. Esto quiere decir que los elementos tóxicos van recirculando, desde su punto de origen a otros lugares muy alejados, lo que provoca un siniestro meca-

la actividad humana y, sin él, no habría vida en nuestro planeta. Si el agua va aumentando su concentración en elementos tóxicos, si su degradación continúa creciendo exponencialmente, estaremos ante un problema de incalculable magnitud. Valdría de ejemplo una vieja reflexión ecologista. Imaginemos una palangana con agua. Nos lavamos las manos una vez y el agua se enturbia, pero todavía podría ser útil para volver a repetir la operación. Pero, si lo hacemos unas cuantas ve-

EL año 1986, pasará a la Historia como un año trágico para la Naturaleza. Por un lado, el impensable (casi «técnicamente imposible», según decían) accidente de Chernobyl, el 26 de abril. Por el otro, cuando todavía no se habían reestañado las heridas físicas y morales de la radioactividad, el vertido de más de treinta toneladas de agua contaminada al Rhin. Ambas noticias helaron la sangre de los sobresaltados ciudadanos europeos. En este último caso, los 70 kilómetros de longitud que ocuparon los productos altamente tóxicos, fueron arrasando con cuanto encontraron a su paso, eliminando en pocas horas —es un ejemplo— más de 150.000 anguilas. Los productos tóxicos fueron poco

se sabe exactamente. Lo que sí se puede asegurar a ciencia cierta es que vivimos en un mundo potencialmente explosivo, y que si no ha estallado ya, es por la maravillosa capacidad regeneradora que tiene nuestro medio ambiente y, de modo muy especial, el ecosistema marino: un ecosistema que desde hace siglos viene siendo el vertedero natural por excelencia. Ahora se plantea el problema de la acumulación de tóxicos que pueden llegar a provocar una «desertización» del mar: hasta ese punto hemos llegado.

En realidad, los principales vehículos de contaminación de los mares, son los cauces de los ríos, por más que existan otros tipos, también especialmente peligrosos. En nuestro planeta, llamado azul precisamente por

nismo de contaminación, como el producido por las lluvias ácidas, ésta puede afectar a varios países vecinos. La contaminación transoceánica afecta al conjunto mundial. Además de esparcirse por todos los mares, las sustancias tóxicas también regresan a tierra. Ello se debe al llamado «ciclo del agua», que puede representarse como muestra la Figura 1. De acuerdo con ese ciclo, los mares y océanos principalmente, emiten constantemente, gracias al calor que reciben de la radiación solar, vapor de agua. Este, al llegar a las zonas altas de la atmósfera, forman masas de aire saturado de humedad (las nubes) que, cuando condensan, se precipitan sobre la Tierra en forma de gotas de lluvia. Este ciclo es trascendental para toda

ces más, acabaremos por comprobar que ese agua no limpia. Del mismo modo, si los procesos industriales utilizaran el mismo agua sin depurar, en pocos días, dejarían de ser eficaces.

El ecosistema marino es un lugar de vida para un sinfín de organismos: desde microscópicas algas hasta mamíferos gigantes, que conviven en perfecta armonía (biológicamente hablando). Una ligera modificación de ese medio puede crear condiciones suficientes para hacer inviable el desarrollo de tal o cual especie, y la desaparición de esa especie altera la cadena trófica, lo que puede cambiar radicalmente el conjunto del ecosistema.

Las anteriores son razones bastantes para entender que este problema haya obligado a

la práctica totalidad de los países de la tierra a proponerse la protección de sus aguas. Contrariamente a lo que muchos creen, las medidas de protección eficaz, no tienen más de una década. En mayo de 1968, el Consejo de Europa, reunido en Estrasburgo, proclama la Carta del Agua. Bajo el lema «*El agua no tiene fronteras-El agua es un problema*», se dictaron doce principios: desde el que reza que «*No hay vida sin agua*» hasta el que concluye «*El agua no tiene fronteras*», pasando por el reconocimiento de las aguas como patrimonio común, y lo que hace de su protección un deber colectivo.

Posteriormente, a principios de la década de los 70, es en la famosa Conferencia de Estocolmo sobre calidad de vida y medio ambiente, cuando se da, oficialmente, la voz de alarma. Voz que ya había sido lanzada por la ecologista Raquel Carson años antes, con la publicación de su libro *La primavera silenciosa*. En 1977 se reunió la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Agua, que dio, como resultado de su preocupación, la necesidad de declarar la década 1981-1990 como el *Decenio del Agua*. De entonces hasta hoy se ha desarrollado el Programa Hidrológico Internacional y las Conferencias «Agua para la Paz» y «Derecho del Agua», seguidas por una cadena de directrices, disposiciones y leyes que han empezado a lle-

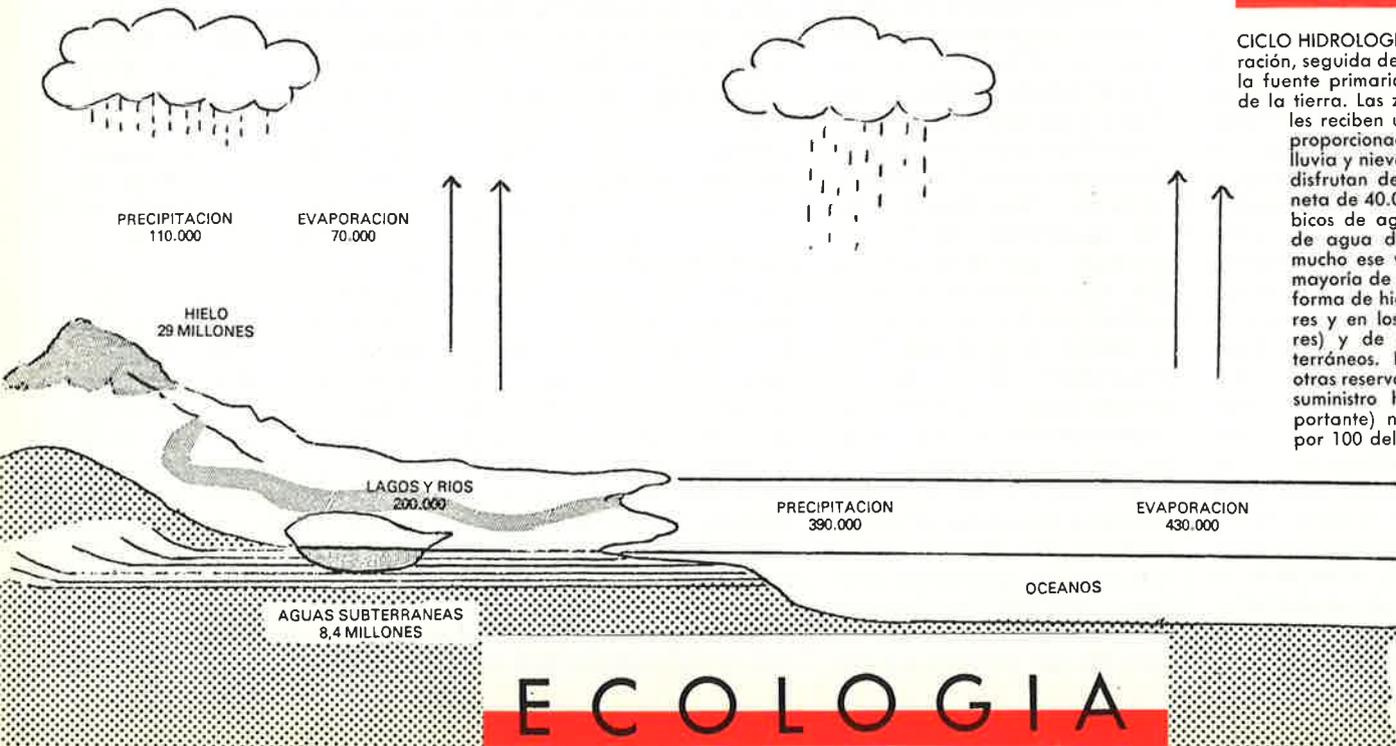
nar el vacío que reinaba en lo relativo a la protección de estos sistemas. En nuestro país, en éste como en el resto de los problemas ambientales, no es sino hasta casi la década de los 80, cuando estos problemas empiezan a ser tratados con seriedad. Una primera etapa fue concluida el pasado año, con la aparición de la ley de Aguas.

«El agua es un recurso natural escaso, indispensable para la vida y para el ejercicio de la inmensa mayoría de las actividades económicas; es irremplazable, no ampliable por mera voluntad del hombre, irregular en su forma de presentarse en el tiempo y en el espacio, fácilmente vulnerable y susceptible de usos múltiples.»

De esta forma tan contundente comienza la nueva Ley de Aguas, promulgada en agosto de 1985, y en vigor desde el primero de enero de 1986. Aun cuando el contenido de esta Ley se refiera a las aguas continentales, no es difícil establecer una relación entre la contaminación de los acuíferos continentales y su repercusión en la contaminación marítima, por lo que se justifica la necesidad de una Ley con siete títulos, 113 artículos, nueve disposiciones transitorias, siete adicionales, cuatro finales y tres derogatorias. Todo un vasto articulado que apunta a conseguir una protección eficaz y una restauración necesaria. En este sentido, hay que destacar el título V que, en su

VAPOR DE AGUA ATMOSFERICO
13.000

El pasado año será considerado como un período «negro» para la Naturaleza. El accidente de Chernobyl, el vertido de productos tóxicos al Mar del Norte, y el envenenamiento de las aguas del Rin, a cuyo proceso corresponde la foto, fueron los ejemplos más destacados.



CICLO HIDROLOGICO de la evaporación, seguida de precipitación. Es la fuente primaria de agua dulce de la tierra. Las zonas continentales reciben una fracción desproporcionada del agua de lluvia y nieve. Los continentes disfrutan de una aportación neta de 40.000 kilómetros cúbicos de agua. Las reservas de agua dulce superan en mucho ese volumen, pero la mayoría de ellas se hallan en forma de hielo (en los glaciares y en los casquetes polares) y de yacimientos subterráneos. Los lagos, ríos y otras reservas superficiales (el suministro humano más importante) no alcanzan el 1 por 100 del total.



artículo 81, declara como objetivos la consecución y mantenimiento de un nivel adecuado de calidad de las aguas, la necesidad de impedir la acumulación de compuestos tóxicos y peligrosos y la de evitar toda actuación que pueda ser causa de su degradación.

La necesidad de esta Ley era doble: por una parte, la anterior ya no respondía a las actuales exigencias, en especial al artículo 45 de la Constitución, que reconoce el derecho al medio ambiente; por otra parte, era necesario adecuarse a la legislación europea comunitaria, dentro de la cual nos movemos desde el pasado año. A esta iniciativa habría que añadir la Orden de 26 de marzo de 1985, sobre prohibición del transporte de hidrocarburos y otras sustancias

inflamables o perjudiciales para el medio marino.

En los países comunitarios, la normativa vigente sobre aguas continentales y marítimas es variada. Así nos encontramos con directrices sobre la calidad de aguas para el baño (76/160/CEE), sobre aguas aptas para la vida de los peces (78/659/CEE), sobre calidad de las aguas marisqueras (79/923/CEE), sobre vertido de sustancias peligrosas al medio acuático (76/464/CEE), sobre límites en mercurio (82/176/CEE y 84/156/CEE), sobre límites de cadmio (83/513/CE), sobre límites en hexaclorociclohexano (84/941/CEE), así como tres referentes a la industria del titanio (74/176, 82/833 y 83/29/CEE), cuya aplicación

está siendo estudiada en el caso de la costa de Huelva.

Ahora bien, esta copiosa cantidad de directrices, debe verse reflejada de manera directa en el medio ambiente. Porque —huelga decirlo— de nada valen las leyes si no se aplican. En este sentido, resulta paradójico que la legislación española carezca de la normativa necesaria para el desarrollo de la Ley. En otras palabras, una ley es, como reconocía a MAR el director general del Medio Ambiente, Fernando Martínez Salcedo, una «gran definición normativa». Esa definición debe reglamentarse en acciones concretas; acciones que hasta el momento faltan. No basta con decir que hay una reglamentación comunitaria: hay que sacarla a la luz, y, sobre todo, aplicarla.

Por esta razón, resulta inquietante que, aun cuando la Ley de Aguas reconozca la necesidad, por ejemplo, de un canon por vertido de contaminantes a las aguas, éste no esté, hasta la fecha, debidamente regulado. La última orden ministerial, de 23 de diciembre de 1986, da de plazo hasta el 31 de enero de 1987 para que los causantes de vertidos hagan constar, entre otras circunstancias, su estimación sobre las características del vertido final. Esta situación hace recelar a los ambientalistas, que desconfían de que los causantes «tiren piedras sobre su tejado, denunciándose a sí mismos». Es decir, se cree que esto puede originar una falta de transparencia informativa, motivada por los propios contaminadores. A ello habría que añadir la inexistencia actual del citado canon.

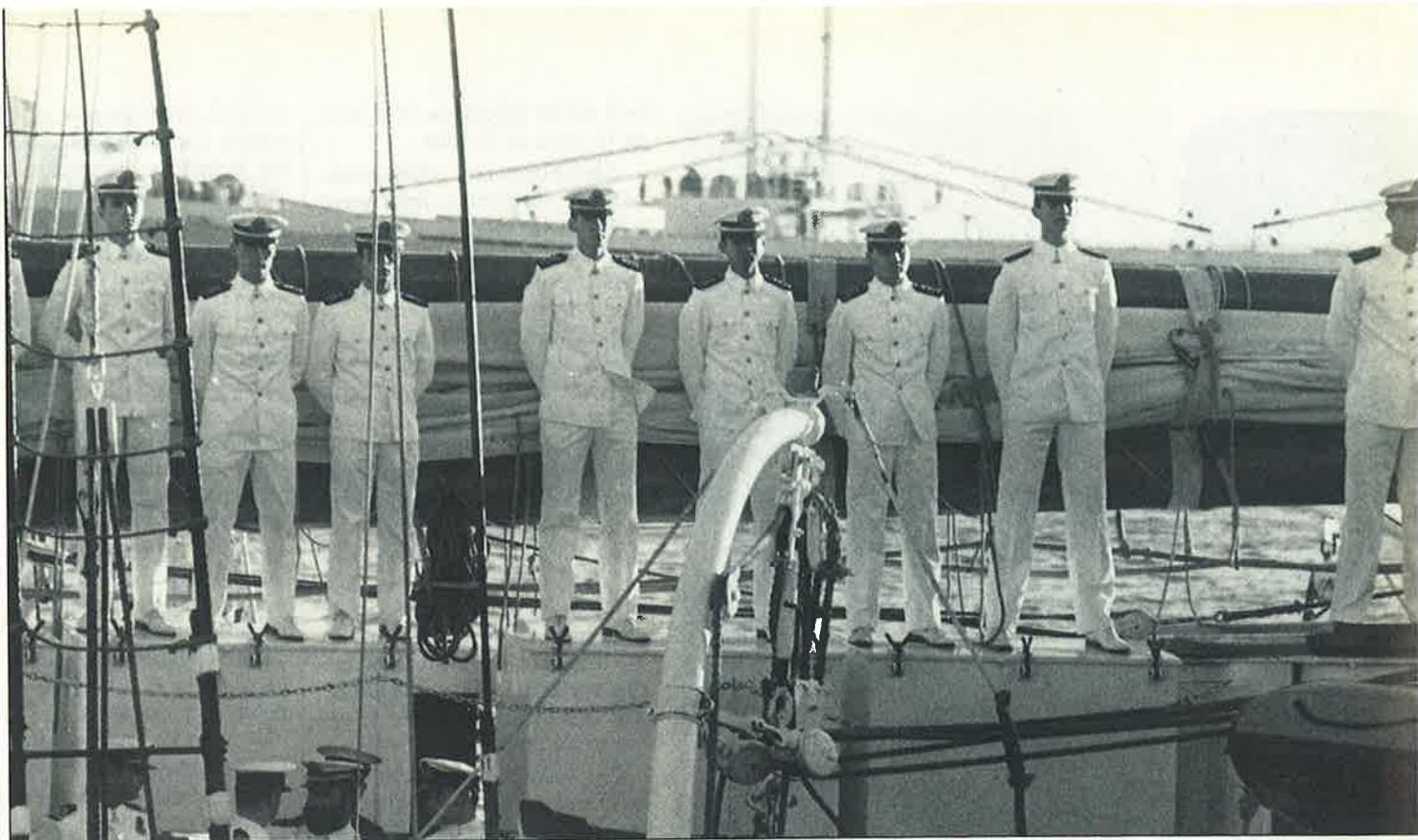
Si bien la ley de Aguas viene a llenar un importante vacío, hay que recordar la continentalidad de esta ley, y por tanto la desigualdad legal con que se encuentra el medio marino. Urge, por tanto, la necesidad de elaborar una Ley de Costas, ley que no ha pasado de su fase de borrador. Además, cuando ésta se apruebe, habrá que desarrollarla. En fin: estamos ante un delicado y laborioso trabajo, cuya culminación puede llevar todavía algún tiempo.

Conviene resaltar también que, en lo referente a la protección de aguas marítimas, nues-

tro país está comprometido en cuatro convenios internacionales, si bien su aportación hasta la fecha ha sido prácticamente inapreciable: a) Convenio para la Prevención de la Contaminación Marítima Provocada por Vertidos desde Buques y Aeronaves, firmado en Oslo en 1972, cuya actividad se vuelca principalmente en el Mar del Norte y en el Atlántico Noroeste. b) Convenio para la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertidos desde Buques y Aeronaves, firmado el mismo año en Londres. Su contenido es similar al anterior, pero de ámbito mundial. Esta Conferencia se ha hecho famosa por sus sucesivas reuniones, en las que se ha tratado el problema de los residuos radiactivos. c) Convenio para la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertidos de Origen Terrestre, firmado en París en 1972, y d) Convenio para la Protección del Mar Mediterráneo contra la Contaminación, firmado en Barcelona en 1976, cuyos defensores se reunieron recientemente en Génova para avanzar en sus planteamientos.

Haremos un último apunte en relación a la tolerancia en cuanto a los niveles de contaminación. Cuando el accidente antes referido de una empresa químico-farmacéutica en Bulgaria, las fuentes diplomáticas de aquel país declararon en Madrid que la contaminación del Mar Negro por el accidente, no superaba «lo normal». ¿Qué es lo normal? La Historia de las evaluaciones de lo que es «normal» resulta, cuando menos, intranquilizadora. Después del accidente de Chernobyl, las decisiones políticas primaron sobre las sanitarias. Así, nos encontrábamos con la paradoja de que la leche o las verduras que en un país eran aceptadas, en otro eran rechazadas por su alto índice de contaminación. Como escribió el doctor Schumacher en su libro *Lo pequeño es hermoso*: «...Mientras tanto, un número de autoridades se han ocupado en definir los límites máximos (de contaminación) tolerables. ¿Quién les ha dado a ellos el derecho de hacer esto?, ¿Quién puede arrogarse el dar tal permiso?» ■

Juan de DAMBORENEA



CANARIAS

El Príncipe, guardamarina

El día 15 de enero de 1987, fecha que recordará la península ibérica, como de las más frías de su historia meteorológica, los cielos canarios amanecían radiantes de sol y con una temperatura de 21°. La bocana del puerto de Las Palmas se vestía de gala para recibir los conocidos palos y el hermoso velamen del buque-escuela de la Armada Española «Juan Sebastián de Elcano», porque a bordo del mismo, aparecía en formación —junto a sus compañeros— el caballero guardamarina don Felipe de Borbón, Príncipe de Asturias, futuro Rey de España.

El Príncipe Felipe y la tripulación del buque, que llegó al mando del Capitán de Navío, Rafael Martín Narbona, permaneció en aguas canarias una semana, compartiendo su estancia entre los puertos de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.

Los actos previstos para los días de estancia del «Juan Sebastián de Elcano», no han sido muy numerosos, con el fin de proporcionar tiempo suficiente para el descanso de los guardamarinas. Salvo una serie de visitas a dependencias de la Armada en las islas, como complemento de su aprendizaje, el resto de las actividades forman parte del esparcimiento.

Los actos previstos para los días de estancia del buque insignia de la Armada no fueron numerosos, con el fin de permitir el descanso a los guardamarinas.



El Príncipe Felipe y la tripulación del buque «Juan Sebastián de Elcano», hicieron escala en los puertos de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.



En la noche del sábado 17, se celebró una recepción a bordo del buque-escuela, ofrecida por la Armada Española a las Autoridades Regionales e Insulares y Cuerpo Diplomático acreditado, en honor del Ilustre visitante. A esta recepción fue invitado el director provincial del Instituto Social de la Marina, Ricardo Urquidi Güemes, que tuvo ocasión de saludar a Su Alteza y expresarle sus mejores deseos para la singladura que iniciaba. ■

Juan SUAREZ MORENO

ASTURIAS

Crisis en Cudillero

Ciento ocho embarcaciones de pesca del puerto de Cudillero, con una dotación de 240 hombres, se encuentran paralizadas desde el pasado 18 de noviembre, después de que armadores y pescadores acordasen, en asamblea celebrada en la Cofradía de pescadores local, no salir a faenar ante los negativos resultados que se venían registrando en caladeros de «Piedra» y «Calafrió», en los que habitualmente faena la flota «Pixueta» utilizando el arte del «Pinchu».

En los caladeros donde faena la flota de Cudillero, se vienen echando al mar, desde hace años, importantes cantidades de sardina para alimentar los bancos de merluza que, hasta el pasado verano, ofrecían buenos rendi-

mientos. La Cofradía de pescadores había conseguido que la Administración Central prohibiese la pesca de merluza con el arte de «volanta» en esos caladeros, que quedaron prácticamente de uso exclusivo de las flotas del «Pinchu» de Cudillero y Ovinana. Fueron frecuentes los conflictos con embarcaciones de Galicia, que hacían algunas incursiones, utilizando volantas, en «Piedra» y «Calafrió».

Pese a todas las medidas adoptadas, y según declaran los pescadores, los caladeros se fueron agotando y las embarcaciones de Cudillero, comenzaron a regresar en el pasado otoño casi de vacío. La situación se agravó tanto que armadores y pescadores decidieron amarrar sus embarcaciones, perdiendo la gran venta y los excelentes precios de las fechas navideñas. El 21 de noviembre acudieron a la Dirección Regional de Pesca, dependiente de la Consejería de Agricultura y Pesca del Principado, para solicitar ayudas económicas y canalizar peticiones posibles y subvenciones de la Administración Central. La legislación vigente no prevé subsidio de paro para los pescadores de menos de 20 TRB, y entre las embarcaciones amarradas en Cudillero, solamente hay cuatro que superan las 10 Tm.

La flota pesquera Cudillero ha tenido en 1985 unos rendimientos del orden del millón de kilos de pescado, subastados en su propia lonja, por un va-

lor en primera venta superior a 563 millones de pesetas. Pero, en 1986, según datos de última hora, solamente se han desembarcado 823.000 kilos, lo que supone una sensible baja sobre resultados del ejercicio anterior. Las ventas en la Lonja de Pescadores de Cudillero en el año que acaba de finalizar, han sido del orden de 496 millones de pesetas.

Los pescadores de Cudillero han decidido continuar con la flota amarrada hasta el último día del mes de enero. A partir de esa fecha, no se descarta que adopten medidas de presión para que se les presten ayudas económicas.

La Dirección Regional de Pesca ha iniciado la elaboración de un estudio en que se pueda determinar las causas por las cuales se han agotado los caladeros en que venían faenando desde siempre los pescadores de Cudillero, con el fin de adoptar las medidas que se estimen oportunas para salvar la riqueza pesquera de «Piedra», «Calafrió» y otras zonas costeras de su entorno. También se está evaluando el costo de paralización de la flota para que, en el hipotético caso de que la Administración Central o la Comunidad Autónoma, pueda conceder alguna ayuda económica, conozca con exactitud las pérdidas de cada embarcación y tripulante. ■

José de ARANGO



El Puerto de Cudillero vive momentos de crisis por falta de capturas en sus caladeros habituales.

BALEARES

Hundimiento del «Kythera Star»

El carguero griego de bandera maltesa «Kythera Star» se hundió en la madrugada del sábado 17 de enero a 45 millas al Norte de Palma de Mallorca, tras sufrir un golpe de mar a consecuencia del mal tiempo reinante en la zona. Las causas técnicas del accidente aún no han sido determinadas.

Como consecuencia del naufragio, desaparecieron 18 tripulantes, de los que sólo se recuperaron tres cadáveres. Únicamente consiguieron salvar la vida el capitán del barco, Antonio

Antonio Kastrolotis, capitán del buque «Kythera Star», fue uno de los supervivientes del naufragio del carguero griego. El accidente supuso la desaparición de 18 tripulantes.



Kastrolotis, de nacionalista griega, y el engrasador de máquinas, Cirilo F. Llega, filipino. El primero fue rescatado por un helicóptero a las cuatro de la tarde del domingo, después de navegar a la deriva durante doce horas en una de las balsas de salvamento del carguero. Fue atendido en el Instituto Social de la Marina de Palma de Mallorca, donde permaneció en observación hasta el lunes, fecha en que se trasladó a Barcelona para ser repatriado.

Por su parte, el marino filipino fue localizado por el buque de bandera soviética «Josip Broz Tito», que le trasladó a Barcelona, donde fue atendido en un centro sanitario. Horas después, la empresa consignataria se hizo cargo de él. El buque soviético había recibido la llamada de socorro del carguero griego a las 4,15 del sábado, y localizó

al superviviente sobre las once de la mañana del mismo día, a unos 60 millas náuticas de Barcelona.

Después de tres días de intensa búsqueda, las autoridades marítimas suspendieron los trabajos de rastreo. En ellos participaron las fragatas «Santa María», la patrullera «Deba», ambas del puerto de Barcelona, además de un Aviocar del Servicio Aéreo de Rescate (SAR) y distintos mercantes, y dado que el accidente se produjo en las proximidades de la ruta que habitualmente siguen las líneas regulares que cubren el trayecto Barcelona-Palma de Mallorca.

El «Kythera Star» realizaba habitualmente la ruta Barcelona-Chipre, aunque en esta ocasión se dirigía al Líbano con un cargamento de barras de hierro. Pertenecía a la compañía maltesa Pangerá y tenía una capacidad de carga de 5.000 toneladas.

Se da la circunstancia de que, hace ahora un año, la tripulación del buque «Kythera Star» denunció el mal estado del barco, con frecuentes escapes del tanque de combustible, que hacían peligrar la verticalidad de la flotación. Por este motivo, se declaró en huelga, cuando el barco se encontraba en Motril (Granada). La central sindical UGT presentó una denuncia ante el Juzgado de Guardia de Motril, la Comandancia de Marina y la Dirección General de Marina Mercante, de acuerdo con el Memorandum de París, que determina que los países firmantes se comprometen a inspeccionar al menos el 25 por 100 de los buques extranjeros que atraquen en sus puertos, exigiendo unas condiciones de seguridad iguales a las que se exigen a buques nacionales.

A pesar de que el «Kythera» fue inspeccionado por un funcionario de la Comandancia de marina a requerimiento de la UGT, el barco volvió a zarpar, sin que el informe se haya hecho público. ■

GALICIA

Protesta de los armadores

Algunos buques de la flota pesquera española, se han desplazado recientemente a puertos portugueses, para hacer su abastecimiento de carburantes, a la vista de lo que sus armadores consideran una discriminación en los precios de los puertos peninsulares en relación con los buques mercantes y los

pesqueros extranjeros o de sociedades mixtas. La denuncia de esta situación partió de la Cooperativa de Armadores de Pesca del puerto de Vigo, cuyo presidente, Agapito Prado López, dirigió un télex al ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Carlos Romero, solicitando su intervención «para acabar con esta discriminación y para que se nos permita suministrar Gas-oil en los puertos de la península al mismo precio que se suministran los pesqueros extranjeros o los mercantes nacionales».

En su comunicación al ministro, los armadores vigueses insistieron en «las dificultades que tiene nuestra flota para poder competir con la flota comunitaria, como son: inferiores cupos de pesca, prohibición de pescar en zonas más ricas, donde los buques comunitarios lo hacen, y, para colmo, cuando acuden a vender sus capturas a nuestros puertos

se suministran de gas-oil más barato que los propios españoles».

Los armadores, que mantuvieron ya una reunión con el secretario general de Pesca Marítima, esperan ahora el resultado de otras gestiones con autoridades de los ministerios de Industria y Energía, y Economía y Hacienda, que, en opinión de la Secretaría General de Pesca Marítima, tienen mucho que ver en la superación de la discriminación denunciada.

«Queremos un trato igualitario, sin competencia desleal y entendemos que la solución debe empezar por la reestructuración de CAMPSA», declaró un portavoz de la Cooperativa de Armadores de Pesca del puerto de Vigo.

Incomprensiblemente, afirman los armadores vigueses, la flota pesquera se ve obligada a pagar el litro de gas-oil en los puertos españoles a 24 pese-

tas, mientras que los buques mercantes o pesqueros extranjeros o de sociedades mixtas que se abastecen de gas-oil en nuestros puertos pagan un precio de 20,80 pesetas el litro (con pago de treinta días de la toma).

De ahí, el desplazamiento a puertos portugueses para conseguir un suministro a precios internacionales, cosa que está vedada en el puerto de Vigo a los pesqueros españoles «sólo por serlo y porque se sigue manteniendo para la flota pesquera el monopolio de CAMPSA», según los armadores.

La Confederación de Empresarios de Pontevedra ha expresado su apoyo a esta demanda del sector pesquero y ha insistido en la necesidad de que se liberalice el mercado de los combustibles, aplicando la normativa comunitaria al monopolio existente en España.

José MARIA PALMEIRO

A FLOTE O EN NAVEGACION

En cualquier puerto



Para cubiertas, tanques, bodegas, cascós, 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 · C/ Mendizabal, 123 · BURJASOT
Tel. 363 96 61 · Telex 61018 NET
Delegación: MADRID · Tel. 275 80 04

SIMPOSIO SOBRE ALCOHOLISMO

A primeros del pasado mes de enero, se reunió en Vigo el Comité Organizador del «Simposio sobre Alcoholismo y Toxicomanías en el Mar», que se celebrará en esa ciudad gallega los días 7, 8 y 9 del próximo mes de octubre. Bajo la presidencia de José Luis Rivas, Director Provincial del Instituto Social de la Marina en Vigo, el Comité Organizador concretó diversos aspectos relativos al desarrollo del citado simposio, que será llevado a cabo por el ISM en colaboración con el ICAA (International Council Alcoholism and Adictions), y al que asistirán varios centenares de expertos en la materia procedentes de diversos países.

CAMBIOS EN LA DIVISION NAVAL DEL INI

El Consejo de Administración del Instituto Nacional de Industria relevó el día 16 de enero a Pedro Sancho Llerandi de la presidencia de la división de Construcción Naval del INI, que conlleva también la presidencia de Astilleros Españoles, S. A. y Talleres del Noroeste, S. A. El cese se produjo cuatro meses después de que el interesado solicitara el cambio. Pedro Sancho había manifestado en más de una ocasión su voluntad de abandonar el desempeño de este cargo.

El sustituto de Pedro Sancho es Miguel Aguiló, madrileño, de 40 años, doctor ingeniero de Caminos, economista y profesor de la Escuela de Caminos de Madrid. Ha trabajado en la empresa privada durante once años, hasta su incorporación en noviembre de 1984, al Canal de Isabel II, empresa pública de la Comunidad de Madrid como consejero delegado, pasando a ser nombrado, tiempo después, presidente ejecutivo.

La gestión de Miguel Aguiló al frente del Canal de Isabel II ha permitido —según fuentes de la propia empresa— que, en 1985, la cuenta de resultados reflejara beneficios, tras un quinquenio de pérdidas acumuladas, superiores a los 4.000 millones de pesetas, mientras que el cash-flow (amortización más beneficios) en 1986 fue de 5.000 millones de pesetas.

En esta nueva etapa, la dirección de la división naval del INI tendrá que profundizar en la adaptación de los astilleros públicos al momento actual. Estos perdieron el año pasado una cifra próxima a los 35.000 millones de pesetas. Las pérdidas en el ejercicio de 1985 ascendieron a 43.743 millones de pesetas, lo que supuso una reducción de aproximadamente el 24 por 100 sobre las registradas en el año 1983, máxima histórica, con 58.896 millones.

BALANZA COMERCIAL PESQUERA

La producción pesquera española arrojó un superávit de 6.755 millones de pesetas en la balanza comercial del año 1986, según datos de la Dirección General de Aduanas. La

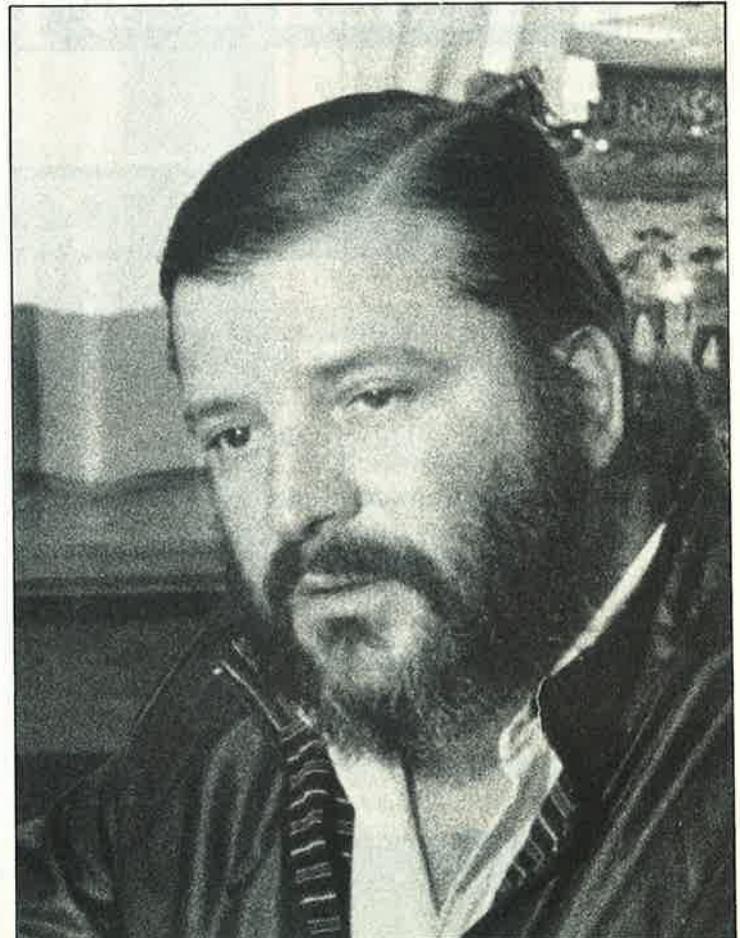
aportación más importante correspondió a Galicia, cuya producción pesquera se cifró en 587.835 toneladas, por valor de 80.000 millones de pesetas. La producción pesquera en 1986 de esta comunidad autónoma supuso el 55,3 por 100 de la producción total española, ya que es la que cuenta con mayor número de buques de pesca, con 4.397 unidades.

FONDO SOCIAL PARA EL MARINO

La Federación de Marina Mercante de UGT ha puesto en marcha a principios de enero el Fondo Social de UGT

Marina Mercante, que tiene como objetivo financiar todo trabajo encaminado a fomentar, desarrollar y proteger los intereses de los marinos, tanto a título general como individual en el campo económico, social, ocupacional, educacional o cultural.

Este Fondo Social fue creado en la I Conferencial Estatal del Sector Marina Mercante de UGT, que se celebró a principios del mes de septiembre del pasado año en La Coruña. Con unos estatutos muy similares a los que tienen otros Fondos existentes en los países europeos, el Fondo Social del Marino Mercante también cuenta entre sus objetivos la financiación de actividades del sindicato de Marina Mercante y la concesión de donaciones para obras de bienestar que favorezcan al marino.



Pedro Sancho Llerandi, que ha sido relevado al frente de la División de Construcción Naval del INI.



La producción pesquera española arrojó un superávit de 6.755 millones de pesetas en la balanza comercial de 1986.

Los ingresos provendrán de las contribuciones de los afiliados, de los ingresos o dividendos de inversiones del Fondo, o de otras cantidades que le otorgue la Unión General de Trabajadores, la Federación Estatal de Transportes y Telecomunicaciones o cualquier otra fuente.

Según los estatutos, el Fondo será administrado por la Secretaría Sectorial de Marina Mercante, bajo la dirección del secretario general de la Federación Estatal de Transportes y Telecomunicaciones. La primera estará a cargo de la recepción de todo el dinero y otros activos que se ingresen, y el Comité Ejecutivo será el responsable de las inversiones que se efectúen.

OOPP DE MARISQUEO EN GALICIA

Está en marcha la organización de productores de marisqueo y cultivos marinos de la provincia de Pontevedra, primera de este tipo en Galicia, en la que se han integrado inicialmente las Cofradías de las rías de Vigo, Pontevedra y zonas sur de la ría de Arosa.

Esta organización puede controlar algo más del 80 por 100 de la producción marisquera gallega, aunque el objetivo final es la integración de las Cofradías de la provincia de La Coruña.

Mientras persiguen ese objetivo integrador, los mariscadores de la ribera sur de la ría de Arosa plantearon ante el Parlamento Gallego la necesidad de un control estricto de Lonjas, Depuradoras y circuitos comerciales en un intento de sentar las bases para erradicar el furtivismo. Al respecto, se ha creado en el Parlamento Gallego una Comisión no Permanente encargada de estudiar la problemática del furtivismo y de plantear alternativas que serán debatidas en la Cámara.

Paralelamente, los mariscadores mantuvieron contactos con el director general de Marisqueo, Francisco López Saavedra, y acordaron formar

una Comisión para estudiar la regulación de la concesión del carnet de mariscador y superar la situación actual «que permite esa posibilidad a todo el mundo», en palabras de José Durán, secretario de la Agrupación de Mariscadores de la ría de Vigo.

A estas alturas, se habla también de la posibilidad de una prórroga de la campaña marisquera que finaliza el próximo 28 de febrero, pero hay división de opiniones en el sector. Lo cierto es que la campaña marisquera ha sido floja y ha padecido además los efectos prolongados de una «marea roja», que mantuvo en dique seco a los mariscadores durante casi dos meses.



GUIA LABORAL 1987

El subsecretario del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Segismundo Crespo, presentó a los medios de comunicación la «Guía Laboral» para 1987.

Dentro del progresivo acercamiento entre Administración y ciudadanos, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ha impulsado en los últimos meses la publicación de gran número de guías y folletos dirigidos a la información del público en general. Con esta «Guía Laboral» se pretende dar un paso más en esta línea. En un lenguaje sencillo

y práctico, la Guía ofrece al ciudadano de a pie respuesta a las principales preguntas que surgen cada día en el mundo laboral. La «Guía», como señaló Segismundo Crespo, «no es simplemente una recopilación o un manual para expertos. Se trata de un texto de orientación, con soluciones concretas, dirigida a trabajadores y empresarios».

Entre otros contenidos, esta «Guía» aborda los siguientes

temas: cómo encontrar puesto de trabajo; cómo lograr ayudas para crear empleo; formas de contratación laboral, cooperativas y sociedades anónimas; cómo se protegen los derechos del desempleado; servicios de la inspección, sindicación laboral, negociación colectiva; derechos y deberes en la Seguridad Social, ayudas oficiales a los minusválidos y lista completa de todos los organismos del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.



Desde el 4 de febrero pasado, José Antonio Sánchez Riera es el nuevo director del Gabinete Técnico del secretario general de Pesca Marítima, Miguel Oliver. Hasta esa fecha, y desde febrero de 1983, José Antonio Sánchez Riera había desempeñado el cargo de Secretario General del Instituto Social de la Marina. Nacido en Tortosa hace 51 años, Sánchez Riera es Capitán de la Marina Mercante y licenciado en Derecho, pertenece al cuerpo Técnico de la Administración de la Seguridad Social, y, entre otros puestos, ha ocupado la Dirección Provincial del ISM en La Coruña.

REUNION DE LA COMISION DE ESQUERIAS DEL ATLANTICO SUR

La Comisión Internacional de Pesquerías del Atlántico Sudoriental celebró su séptima reunión extraordinaria en los últimos días de diciembre en Las Palmas, con la asistencia de los 16 países miembros, entre los que figura España, y de observadores de la CEE, la Comisión Internacional para la Conservación del Atún, de la Comisión Bellenera Internacional y de la Comisión de Pesquerías del Atlántico Nordeste.

Durante esta reunión, la Comisión prosiguió sus estudios científicos sobre el estado de los recursos marinos frente a la costa sudoeste de África y, en particular, en las aguas de Namibia, en las que nuestro país faena abundantemente, y recomendó las siguientes medidas: limitación de la captura total de merluza a 411.000 toneladas en 1987, lo que supone una disminución del 14 por 100 con respecto a 1986; limitación de la captura total de jurel de Cabo a 440.000 toneladas, la de estornino a 100.000 y la del pez sierra a 34.000 toneladas.

Se estableció, asimismo, un sistema de notificación para controlar las capturas de las especies mencionadas, el mantenimiento de un área de veda de 25 kilómetros a partir de la costa y una reglamentación de la luz de malla mínima de 110 mm. para las pesquerías de merluza y 60 mm. para las demás pesquerías de arrastre.

Hay que señalar, también, que se eligió como segundo vicepresidente al español Luis de Andrés y que Madrid será la sede del noveno período de sesiones ordinario de la Comisión, que se celebrará en los primeros 15 días de diciembre del presente año. ■

DICIEMBRE

Fecha	Noticia	Medio
13-12	Son liberados los ocho pesqueros españoles detenidos por las autoridades marroquíes el día 11, tras abonar casi 10 millones de multa.	P. Gallega
15-12	Representantes de ANAMER y ANAVAR negocian en Londres nuevas licencias de pesca en las Malvinas.	P. Nacional
16-12	El COMME anuncia que pedirá al Gobierno la nacionalización del sector.	P. Nacional
17-31	La CEE acuerda el libre tráfico marítimo entre los 12 países comunitarios.	P. Nacional
20-12	Se hunde frente a las costas asturianas el pesquero «Santa Teresa de Jesús».	P. Nacional
23-12	Los ministros de Industria de los «Doce» conceden a España cuatro años de período transitorio para proseguir la reestructuración de los astilleros.	P. Nacional
24-12	Los pesqueros gallegos «Moraima» y «Playa de Benquerencia» son apresados en aguas del Gran Sol por la Armada irlandesa.	P. Gallega
27-12	La CEE otorga un amplio período transitorio a la Flota mercante española para mantener las reservas de carga.	P. Nacional
28-12	Los armadores de Vigo acusan a Estados Unidos de vulnerar los acuerdos firmados con España en materia de capturas en los caladeros de Boston.	P. Gallega
29-12	Aparece en el BOE el convenio sobre la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, firmado en Londres en noviembre de 1986.	P. Nacional
30-12	El Frente Polisario anuncia enfrentamientos con la CEE cuando comience la negociación del acuerdo pesquero hispano-marroquí.	P. Gallega

ENERO

1-1	Entra en vigor la nueva normativa que regula el alquiler de embarcaciones de recreo menores de 22 metros.	BOE
2-1	La flota pesquera española abandona el caladero de Boston al haberse cumplido el plazo del acuerdo firmado con Estados Unidos en abril de 1986.	P. Nacional
3-1	Las ayudas recibidas por los navieros en 1986, según lo previsto en el Plan de Flota superaron los 2.000 millones de pesetas.	P. Nacional
4-1	El astillero público «Juliana Constructora Gijonesa» presenta expediente de regulación de empleo para 536 trabajadores.	P. Asturiana
5-1	El FROM autoriza la Organización de Productores de Marisco de Pontevedra, que reúne el 80 por 100 del marisqueo legal de Galicia.	P. Gallega
5-1	La CEE dispone ayudas para el sector pesquero español de más de 3.000 millones.	B. de la CEE
7-1	El Banco de Crédito Industrial aprueba la concesión de créditos para la construcción de buques destinados a minicruceros.	P. Nacional
8-1	El buque de bandera alemana «Solman Rider» pierde varios bidones con productos venenosos cerca de las costas gallegas.	P. Gallega
9-1	Los trabajadores fijos de la Empresa «Contenemar» bloquean el puerto de Barcelona en protesta por su situación laboral.	P. Catalana
10-1	Los ministerios de Trabajo y Seguridad Social, el de Obras Públicas y Urbanismo, el de Transportes, y el de Economía y Hacienda deciden poner en marcha la primera sociedad estatal de la Estiba en el puerto de Barcelona.	P. Nacional
12-1	El pesquero «Vamos Indo I» naufraga en el mar de Alborán.	P. Nacional
13-1	La policía detiene a 25 estibadores que bloqueaban el muelle barcelonés en el que opera Contenemar.	P. Catalana
14-1	El pesquero gallego «Angel Mari», con base en Cedeira, se hunde en las proximidades de las Islas Azores.	P. Gallega
15-1	Son rescatados con vida los 16 tripulantes del carguero francés «Mira», que naufragó cerca de las costas baleares.	P. Nacional
16-1	Pedro Sancho, presidente de la División Naval del INI, cesa en su cargo y es sustituido por Miguel Aguiló.	P. Nacional
19-1	Naufraga en las costas baleares el carguero griego, de bandera maltesa, «Kythera Star».	P. Nacional
20-1	Los marineros José Luis Cortegoso Cortegoso y Celso Martínez Juncal perdieron la vida en aguas saharianas.	P. Nacional
23-1	El pesquero vasco «Jon Ane Miren» es detenido por una patrullera francesa cuando faenaba en aguas de aquel país.	P. Vasca
23-1	La Coordinadora de Estibadores Portuarios desconvoca la huelga de una hora semanal al acceder la empresa Contenemar a reanudar las negociaciones.	P. Catalana
23-1	La Comisión delegada del Gobierno para Asuntos Económicos aprueba la subida de un 2 por 100 del transporte marítimo de pasajeros.	P. Nacional

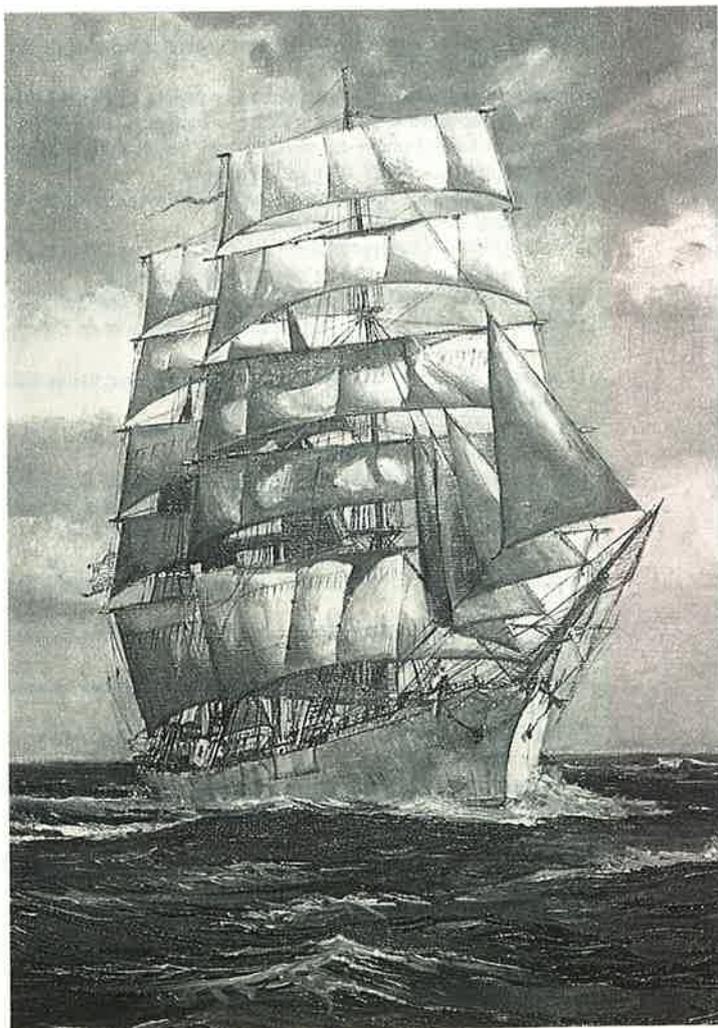
UN LIBRO EN EL INDICE

No hay nada que más agrade al crítico que gozar con lo que lee y contar a los demás la maravilla. Pero ocurre a veces que algunas obras, que se presentan como excelentes, distan de serlo. El crítico tiene entonces la obligación de prevenir a los lectores. Es lo que ocurre en esta ocasión con referencia a la obra de Robert de la Croix *Los escritores del mar*, de reciente aparición. El supuesto repaso al enorme, inacabable tema —la literatura y el mar— no vale mucho más que la selección de textos que incluye a modo de índice.

Por Rafael CHIRBES

HACE escasos meses, apareció en Francia un libro de Robert de la Croix que lleva por título *Les écrivains de la mer* (Los escritores del mar). Robert de la Croix es un autor bien conocido en su país por los aficionados a la literatura marinera: es autor de una quinceña de libros sobre el asunto; libros que han sido «coronados» —en terminología francesa, no siempre discreta— por la Academia Francesa y la de la Marina en diversas ocasiones, y que se refieren a

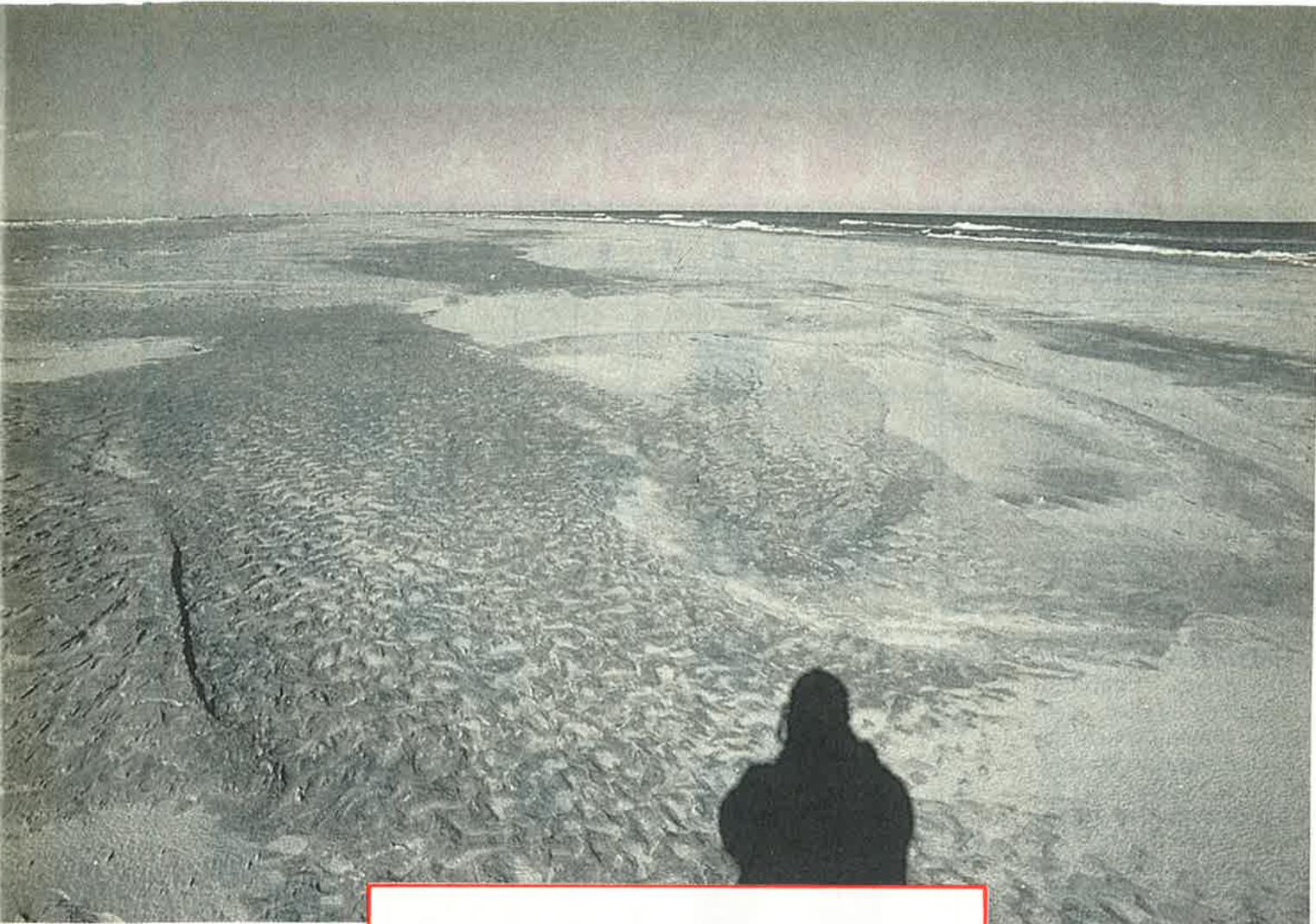
asuntos tan dispares como los desaparecidos —del Polo, del Pacífico, barcos sin retorno—, los misterios (de las islas, del mar, historia secreta de los océanos), o la piratería. El libro que nos ocupa en esta ocasión trata —o debería tratar— acerca de las relaciones entre el mar y la literatura, y es una obra de indudable interés, por cuanto proporciona una serie de nombres y una antología de textos que pueden ser utilizados por el curioso. Por lo demás, digamos claramente que defrauda y que, además,



está elaborado sobre algunos falsos presupuestos, a los que nos referiremos a continuación.

El título es el primero de los «engaños» del libro. Quien a la hora de adquirirlo no esté atento al índice, puede pensar que se trata de un ensayo en el que se estudie algo tan inmenso como el propio océano: las relaciones entre el medio literario y el mar, vistos ambos en toda su extensión. No es éste el caso. El contenido se limita, para empezar, a los autores franceses. Y lo hace desde un punto de vista absolutamente *chauvinista*: convirtiendo la literatura francesa en un todo cerrado, en el que unos autores del país pesan sobre los que han de sucederlos, pero donde no hay influencias extranjeras, en ningún caso. Olvida tradiciones literarias tan importantes como la inglesa o la americana y, en alguno de los momentos en que se acuerda de ellos, como cuando recuerda —y es caso prácticamente único— a Stevenson, lo hace para encontrar en él influencias gálicas. Visto así, el libro sería poco menos que un despropósito, si no fuese porque es algo todavía peor.

Bajo los brillantes títulos del índice, que parecen ofrecer un fascinante viaje marítimo, el libro no tiene un punto de vista, una mecánica interior. Se trata de un proyecto absolutamente vacío y academicista, en el que se suceden y acumulan los nombres de los autores que han tenido el mar como objetivo, en su obra o en parte de ella, y de los que se ofrecen tan sólo algunos párrafos, a modo de muestra. En el índice se citan parágrafos que sugieren cosas tan bonitas como: *Visión de un infierno marino*, *Una metafísica del océano*, *Los hombres-océano*, *Un gabinete de trabajo flotante*, *Julio Verne: una flota de libros navíos*. Que nadie se llame a engaño. Esos enunciados son tan sólo frases ingeniosas, que no encuentran correspondencia en un texto que resulta apresurado, ciego y, además, escaso.



«LOS ESCRITORES Y EL MAR» CARECE DE PUNTO DE VISTA Y DE RITMO INTERIOR

No se ha preocupado Robert de la Croix por indagar en las estructuras profundas de la narrativa del mar, en la formación de los grandes temas, en el análisis de sus constantes y de sus variaciones: en establecer lo que el lector curioso esperaría del libro por su título, antes de comprarlo. Aquí no hay nada de todo eso: lo que encuentra es una ristra de textos ordenados cronológicamente, como en una de aquellas viejas antologías del bachillerato: es decir, textos tremendamente desordenados. Uno tiene la sensación de que ha tenido bastante más imaginación el corrector a quien le encargaron hacer el índice —si es que lo hubo—, que el autor del libro; o que el autor ha gastado toda su energía en buscar los títulos del índice.

Por el libro cruzan párrafos de Sue, de Dumas, de Victor Hugo y Julio Verne; de Michelet, Blaise Cendrars o Pierre Marc-Orlan. Párrafos que, con frecuencia, son maravillosos: *Ainsi qu'une mer en-*

vahissant les flots d'une autre mer: de grands oiseaux blancs, au vol calme, la précèdent comme les oiseaux de la mort («como un mar invadiendo las olas de otro mar: grandes pájaros blancos, de vuelo apacible, la preceden como los pájaros de la muerte»), dice, por ejemplo, Chateaubriand. Y Michelet —el inmenso Michelet— escribe: *Quelle est sombre la nuit en mer, quand on n'y voit pas ce phosphore! Quelles sont vastes et redoutables ces tenebres! Sur terre, l'ombre est moins obscure (...)* *Mais la vaste nuit marine, un noir infi-*

ni! rien et rien!... Mille dangers possibles, inconnus! («Que sombría es la noche en el mar, cuando no se ve esa fosforescencia! ¡Qué vastas y temibles son esas tinieblas! En tierra, la sombra es menos oscura (...) Pero la vasta noche marina, ¡un negro infinito! ¡Nada de nada!... Mil peligros posibles, desconocidos!»).

El placer que el lector puede extraer del libro está, precisamente, en esos retazos de las grandes obras de la literatura francesa sobre el mar, o en las que aparece el mar, y que pueden ser leídos como

poemas sueltos: como fragmentos que presagian la inmensidad de algunas de las obras antologadas. Digamos que el libro no tiene otro valor que el que alcanzan los *trillers* que nos ponen antes de la película. Es un aperitivo excelente —un *amuse gueule*, que dirían los paisanos del señor De la Croix— que nos da ganas de acercarnos a esos libros, algunos de los cuales, como el insustituible *El mar* de Michelet, ya han aparecido en esta sección; y otros que, de no ocurrir ningún imprevisto, irán apareciendo en el futuro. El señor De la Croix es uno de esos profesores de literatura que, careciendo de inteligencia, se apoyan en la de los autores que explican. Algo es algo. Este libro vale por lo que no es del autor. Que el señor De la Croix me perdona. ■

Robert de la Croix:
Les écrivains de la mer,
Christian de Bartrillat Editeur,
Terroirs de France, Etrépilly,
1986.

MAREGRAMA

HORIZONTALES

1. Seguido del 14 Vertical. Es general, es marítima, es del ISM y aparece ampliamente citada en este número (cuatro palabras). 2. Unos poderosos Estados. Referente a un dolor continuo que se sufre a lo largo de un nervio y sus ramificaciones. 3. Cajas de madera en las que solía colocarse la aguja náutica y un farol, para ver el rumbo durante la noche. Letra griega. Carbono. 4. Cuando mayea, abril marcea. Pronombre. Al revés, cualquiera de las cuerdas que se emplean a bordo. 5. La primera. La misma. Pelada. Población de la circunscripción administrativa provincial de Alicante. 6. Apelas. Cierto familiar. Nada. 7. Al revés, aceite catalán. Resonancia. Cierta doctrina oriental. Consonantes seguidas. 8. Negación latina. Eventuales. 9. Organismo especializado en estadísticas. Abreviatura inglesa de tonelada. Erre que erre. Antes era obligatorio antes de ver un filme. 10. Mantenga protegido. Noventa y nueve. 11. Consonante. Vocal. Cierta población de la provincia de Vizcaya. Organismo deportivo internacional. 12. Cualquier cosa. Repasé lo escrito. Alabada. 13. Atender a lo que dicen. Famoso por sus almejas. 14. El limón y el vinagre lo son. Interrupción. 15. Color muy taurino. Artículo. Cuando se es marinero, no se está mucho tiempo en ella. 16. Al revés, limpia. Repasar el casco del buque para dejarlo en condiciones. Para el plural.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14

1														
2														
3														
4														
5														
6														
7														
8														
9														
10														
11														
12														
13														
14														
15														
16														

VERTICALES

1. Persona que realiza inmersiones subacuáticas. Jeque. 2. Cierto tratamiento de respeto. Armó la de Troya. Consiga. 3. Cierto tumor que se forma en la lengua de algunos animales. Optarás. 4. Consonante. Alfa y omega. Vocal. Nada. Consonante. Secreción renal que se expele por la uretra. 5. Que no han sido corregidas. Alabanza. 6. Preso. Pertenecientes al octavo coro. Consonante. 7. De

por aquí. Utilices. Nota musical. 8. Gróseras, burdas. Nombre vasco de mujer. Preposición. 9. Apócope de casa, usado en ciertas comarcas. Consonante. Dijo ante las uvas: «Nondum matura est, nolo acerbam sumere.» En lenguaje jurídico, anule. 10. Cuarenta y nueve. Cierto tejido de suave tacto. Tal y como están las cosas, no podemos dar su equivalencia. Número indeterminado. 11. Figuradamente, muy antipático. Insustancial. Por ejemplo, el de la sarna (al revés). 12. Cierto metal raro pulverulento. Artículo.

Peinar y limpiar, lanas, cabellos, etcétera. 13. Corriente continua. Prefijo inseparable. Momentos del día en que el sol alcanza su punto más alto con respecto al horizonte. 14. Ver 1 Horizontal. ■

NOTA: Entre los acertantes del Maregrama se sortea cada trimestre un radiocasette estereofónico. Si desea participar en el concurso, envíe la solución a: Revista MAR (Maregrama), Génova, 24, 6.ª planta, 28004 MADRID.



ESPAÑOLES EN LA MAR

Radio Exterior de España Instituto Social de la Marina



El programa «ESPAÑOLES EN LA MAR» se emite por R.E.E. a las 14,05 UTC para Oriente Próximo y Medio y África, en las frecuencias 17.890 KHz y 11.820 KHz, y a las 21,35 UTC para América, en 9.630 KHz y 15.125 KHz.

R.E.E. también emite en castellano en las siguientes frecuencias:

FRECUENCIA	ZONA	FRECUENCIA	ZONA	FRECUENCIA	ZONA	FRECUENCIA	ZONA
5960 kHz	Europa	9570 kHz	Europa	11730 kHz	Australia	15125 kHz	Or. Medio
6055 kHz	Am. Norte	9580 kHz	Or. Medio	11775 kHz	Afr. Norte	15325 kHz	Am. Sur
6130 kHz	Europa	9620 kHz	Europa	11775 kHz	Am. Centro	15365 kHz	Am. Centro
6140 kHz	Europa	9630 kHz	Am. Norte	11790 kHz	Europa	15375 kHz	África
7105 kHz	Europa	9650 kHz	Australia	11790 kHz	Or. Medio	17770 kHz	África
7275 kHz	Europa	9675 kHz	Afr. Norte	11870 kHz	Am. Norte	17845 kHz	América
7450 kHz	Europa	9745 kHz	Or. Medio	11880 kHz	Am. Sur	17890 kHz	Or. Medio
9360 kHz	América	9745 kHz	Am. Sur	11890 kHz	África	21570 kHz	América
9530 kHz	Am. Sur	9765 kHz	Europa	11920 kHz	Europa	21575 kHz	Or. Medio
		11715 kHz	Europa	11945 kHz	Am. Sur	21595 kHz	Med. e Ind.

ATENCIÓN: Debido a las condiciones de propagación, algunas de estas frecuencias están sujetas a cambios que se anuncian oportunamente a través de los programas de RADIO EXTERIOR.

**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