

Nº 253-JUNIO-1987

MAR



LAS CIENCIAS SOCIALES Y EL MAR

SITÚ QUIERES NOSOTROS



PODEMOS

*Hay soluciones para la accesibilidad,
la integración y la participación*



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 MARGUENDA

HAN COLABORADO EN ESTE NUMERO:

José-Manuel Montero-Llerandi (Sociología), Juan de Damborenea (Ecología), Rafael Chirbes (Libros del Mar), Carlos González del Pie y M.ª Antonia F. Sainz (Países de Europa) y Javier Candiál, Lluís Salom, Antonia Caro y Antonio Girbes (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 Monturiol, s/n - Tel. (964) 22 14 08. Ceuta: Avda Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. Gijón: Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n - Tel. (985) 32 51 03. Guipúzcoa: Casa del Mar. Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. Huelva: Avda Hispano-América, s/n - Tel. (955) 25 75 65. La Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal Tel. (981) 28 70 00. Las Palmas: Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. Lugo: Río Neira, 23, 1.º - Tel. (91) 241 97 60. Madrid: Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. Málaga: Avda. de Heredia, 35 - Tel. 22 72 75. Melilla: Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. Santander: Antonio López, 48 - Tel. (942) 21 46 00. Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. Tarragona: Casa del Mar. Francisco Bastos, 19 - Tel. (977) 21 03 87. Valencia: Avda del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (986) 29 09 50. Villagarcía de Arosa: Avda. de la Marina, s/n - Tel. (986) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

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.



NUESTROS lectores han visto reiterada en nuestras páginas, a lo largo de los últimos años, una afirmación básica, de principios, en la que hemos apoyado la totalidad de nuestro esfuerzo: que es necesario dotar al conjunto socio-económico marítimo de una voluntad única, de un impulso que coordine y armonice las muchas facetas que en ese conjunto se manifiestan. Coherentes con ello, hemos puesto reiteradamente el acento en la importancia de las acciones encaminadas a la articulación de la Administración marítimo-pesquera, al igual que hemos animado una orientación similar por parte de los estamentos en los que rige la iniciativa privada, en sus diversas variantes. Creemos, en efecto, que ha pasado definitivamente la época en la que aún debía actuar en orden disperso, siguiendo cada segmento del mundo marítimo-pesquero la inercia de sus propios impulsos espontáneos, exclusivamente sectoriales. Ya hace tiempo que las dificultades de todo orden que han de ser afrontadas son de tales dimensiones que sólo un ánimo único —aunque diversificado, obviamente, en sus diversas manifestaciones— puede aspirar a vencerlas.

DENTRO del ámbito de sus competencias, el Instituto Social de la Marina aspira a regirse, él mismo, en conformidad con ese criterio del que hace bandera. Sabe que la realidad de las gentes del mar es multifacética y trata de responder a ello poniendo en marcha un dispositivo público capaz de abarcar esa realidad desde sus más diversos ángulos. La tarea es —nadie lo ignora— inmensa, y el camino ha de ser forzosamente recorrido paso a paso. En esas condiciones, sin perder en ningún momento de vista el horizonte general de las aspiraciones, se trata de lograr avances concretos, materializados. Alguien dijo ya hace mucho que «cada avance del movimiento real vale más que una docena de programas». Por nuestra

parte, aspiramos a todo: al programa general que da sentido a la labor de cada día y, desde luego, a los pasos concretos, sin los cuales los programas jamás desbordan el plano de la pura retórica.

EL nacimiento de la revista de Ciencias Sociales *Noray*, que saluda en este número de MAR dedicándole una parte sustancial de su contenido, se inserta precisamente en esta disposición de conjunto. Los poderes públicos, la sociedad toda y, por supuesto, el sector, precisan de una reflexión sobre la problemática social marítimo-pesquera realizada desde una perspectiva rigurosa, en la que las Ciencias Sociales, con la independencia propia del análisis científico, tengan la supremacía. El objetivo es tan importante como elemental: conocer. Porque sin conocimiento no hay acción consciente y eficaz que sea posible. Desde ese punto de vista, resulta ocioso justificar la razón de ser de la nueva revista. En todo ca-

editorial

UN ESFUERZO COMUN

so, cabría preguntarse por qué no ha existido hasta hoy una publicación de estas características, deslindando el campo de las dificultades materiales insalvables de aquel terreno que ocupan la desidia, la rutina y las querencias burocráticas.

NORAY tiene por delante un camino importante y necesario, que habrá de engarzarse con iniciativas paralelas desarrolladas en otros dominios del análisis de la realidad y de la reflexión sobre las prioridades y el sentido de las intervenciones sociales en el sector. Al saludar su nacimiento y deseárselo la más provechosa de las andaduras, lo hacemos con la conciencia de estar defendiendo algo que es de todos. ■

¿Qué tienen estos barcos en común?



M/s Wellamo, construido por el Astillero Wärtsilä para Finland Steamship Co. Ltd. en 1986. Ferry de 168 mts. de eslora en servicio entre Estocolmo y Turku (Finlandia).



Transporte de coches m/s FALSTAFF, propiedad de Wallenius Shipping Lines AB, Suecia. Construido en el Astillero japonés Hitachi y entregado en 1985. Eslora: 200 mts.



Rompehielos OTSO, propiedad de la Oficina Finlandesa de Navegación, construido en el Astillero Wärtsilä de Finlandia y entregado en 1986. Opera en el Báltico y en el Mar del Norte. Eslora total: 99 m.



Transporte de productos m/s OKTAVIUS, propiedad de AB Oktetten Shipping Lines, Suecia. Construido en el Astillero sueco Uddevalla y entregado en 1986. Eslora total: 158 mts.

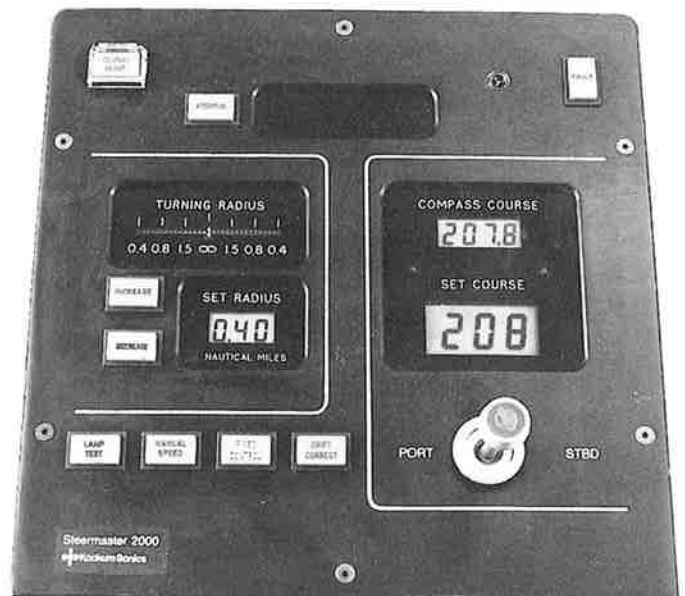
Steermaster® 2000 un nuevo concepto de gobierno

Los buques anteriores, los más modernos de su clase, fueron encargados por armadores bien conocidos por su talante innovador en el mundo de la navegación.

Ellos saben bien que la selección del equipo adecuado puede amortizarse rápidamente con una mayor seguridad y una mejora de las condiciones económicas. Saben también que el STEERMASTER 2000 puede gobernar al buque que maniobra, mejor que el timonel, recibiendo órdenes del oficial de guardia.

El oficial debe cuidar de que el timonel ejecute sus órdenes correctamente y darle nuevas órdenes para compensar las desviaciones.

Mediante el STEERMASTER 2000 de KOCKUM SONICS, provisto de gobierno por control de radio de giro, el armador maneja el mismo concepto que se utiliza en la cabina de mando de un avión. Una persona, el comandante, obtiene el control completo y puede llevar el barco de muelle a muelle con enorme seguridad.



Steermaster 2000 is type approved.

Para más información, contactar con:

 **Kockum Sonics**

Kockum Sonics AB
PO Box 1035, S-212 10 Malmö, Suecia
Telf. Int. + 46 40 22 84 10. Telex 33792
Fax Int. + 46 40 21 65 13

Representante Nife España SA, Avda. Llano Castellano, 13.28034 Madrid Tel: 7293700

Kockum Sonics posee una rica tradición marinera y más de 70 años de experiencia en instalaciones marítimas. Desde finales de los años sesenta, hemos vendido sistemas electrónicos de control de máquinas y autopilotos avanzados. Tenemos agencias de representación en todo el mundo, y somos bien conocidos por nuestros aparatos emisores de sonido, TYFON.

EDITORIAL 3

OPINION

M. Chaves: «La protección social de la GENTE DEL MAR» 6

REPORTAJES

LOS EEUU CERRARON SUS CALADEROS 10
 COFRADIAS DE PESCADORES: Elecciones a la vista 12
 CONFLICTO EN LA SGB: A la búsqueda del diálogo 14
 SE LLENA UN VACIO DE LA CEE: Ayudas a la bajura 16
 ENTREVISTA A CARLOS BARRAL: Se ha perdido la cultura marí-
 nera 20

DOSSIER «NORAY»

PRESENTACION 27
 CAMELLE: Vida y escenario 32
 EL MAR, SOPORTE PUBLICITARIO 52
 LA MUJER Y EL MAR: Una marginación «invisible» 59

SECCIONES

GENTES DEL MAR: Indicadores sociales y calidad de vida laboral (1). 64
 PAISES DE EUROPA: Polonia 69
 ECOLOGIA: El precio de una agresión 73
 DE COSTA A COSTA 76
 SUCEDIO EN TREINTA DIAS 79
 ULTIMA PAGINA: Relevo en la SGP 82

Mayo-Junio

1987

EN PORTADA



Las Ciencias Sociales, entendidas en su más amplio sentido, son el objeto en el que se centra la labor emprendida por una nueva publicación del ISM: la revista *Noray*. MAR dedica su dossier a dar testimonio de los contenidos del primer número de esta nueva revista.

LA PROTECCION SOCIAL

Las singularidades de la actividad marítima hacen necesario que el Estado preste una atención específica a la protección social de las gentes del mar. En el presente artículo, Manuel Chaves, ministro de Trabajo y Seguridad Social, detalla y analiza la acción gubernamental en estas materias.

LA conveniente atención específica a las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar, no excluye su inserción en la política global del Gobierno en materia de protección social, empleo y bienestar, en general.

De ahí que cualquier análisis de la situación y perspectivas en materia de bienestar de los trabajadores del mar, ha de partir de un repaso, aunque sea esquemático, de la política general de protección social que se propugna como programa de Gobierno.

El objetivo general de esta tarea ha sido expresado en el programa del Partido Socialista Obrero Español 1986/1990, en el que se afirma que *«en esta nueva etapa, en la que se abren perspectivas de un mayor crecimiento económico, avanzaremos con mayores márgenes en la construcción de una sociedad más solidaria, en la que todos los ciudadanos tengan garantizados unos mínimos de prosperidad material y en la que se disfrute de una mejor calidad de vida»*.

Seguramente, el principal instrumento para avanzar hacia esa meta lo constituye la Seguridad Social en su triple vertiente de *protección económica* en situaciones de vejez, invalidez, paro, etcétera; de *protección de la salud*, mediante la medicina preventiva y la asistencia sanitaria; y de prestación de *servicios sociales*, a favor de la tercera edad, minusválidos, y otros grupos necesitados de una atención específica.

La organización de esos mecanismos protectores se está llevando a cabo de acuerdo con un modelo de Seguridad Social, que responde a las siguientes líneas básicas:

Un nivel de protección para la inmensa mayoría de ciudadanos activos habitual-

mente, que a lo largo de su vida laboral o profesional, han efectuado sus cotizaciones, y, cuando se produce alguno de los hechos causantes, obtienen prestaciones económicas proporcionales a los salarios cotizados, que vienen a ser sustituidos cuando no se pueden obtener por vejez, invalidez, etcétera. Es lo que se llama nivel contributivo de Seguridad Social público y obligatorio.

Quienes, por la causa que fuese, no han desarrollado habitualmente actividades laborales o profesionales, y, por tanto, no han efectuado cotizaciones suficientes, cuando su edad, incapacidad y carencia de medios les impida tener un nivel de subsistencia adecuado, habrán de tener unas prestaciones económicas públicas que garanticen esos mínimos. Es el llamado nivel no contributivo de prestaciones que el Gobierno se propone tener reorganizado en la presente legislatura.

LA asistencia sanitaria y los servicios sociales, además de proteger a los trabajadores del primer nivel de protección, habrán de extenderse a todos los ciudadanos que los necesiten.

Este esquema protector afecta, como no podía ser menos, a los trabajadores del mar y a sus familias, que se beneficiarán como el resto de los ciudadanos de los progresos que se consigan en ese campo.

Pero las características de la actividad marítima y de las condiciones sociales que la misma genera, y la necesidad de transformar las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, justifican y aconsejan una política específica de protección social.

“El esfuerzo realizado en materia de prestaciones económicas ha sido importante, en general, pero más significativo en el Régimen Especial del Mar.”

por Manuel CHaves



DE LA GENTE DEL MAR

Así en el nivel contributivo de protección al que se ha hecho referencia, el Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores del mar, respetado y reforzado con la Ley de Medidas de Racionalización de la Estructura y de la Acción Protectora de la Seguridad Social, constituye un claro ejemplo de la especificidad del sector sin perjuicio de, o más bien, con base en, la solidaridad entre todos los sectores productivos.

El esfuerzo realizado en materia de prestaciones económicas ha sido importante en general, pero más significativo en el Régimen Especial del Mar, con crecimientos relevantes en las pensiones medias y, fundamentalmente, en las de nueva entrada. Cabe destacar el efecto producido por la O. M. de 17 de noviembre de 1983, por la que se desarrollaban determinados aspectos de la aplicación de los coeficientes de jubilación en el R. E. M., la cual permitió el acceso de un porcentaje importante de trabajadores mayores de 55 años a las prestaciones por jubilación anticipada, renovando puestos de trabajo para la población más joven.

EN el campo de la asistencia sanitaria y los servicios sociales, a los mecanismos de protección general hay que añadir los específicos para la gente de mar, que el Ministerio que dirijo se propone mejorar con diversas acciones entre las que puedo citar:

Impulso del programa de inversiones para el cuatrienio 86/90, que prevé la práctica finalización del programa máximo de instalaciones, a través de las cuales la población marítima podrá beneficiarse

en mayor grado y calidad, de los servicios asistenciales del Estado. El Ministerio no puede olvidar que un gran número de las comunidades marítimas se encuentran dispersas geográficamente y, con frecuencia, con difíciles comunicaciones con los grandes centros urbanos, por lo que la disponibilidad de una instalación como las Casas del Mar viene a suponer, muchas veces, la única posibilidad de ser atendido sanitariamente, socialmente, administrativamente, con la calidad de vida necesaria.

EL Ministerio es especialmente sensible hacia las condiciones de trabajo en los buques y ha dispuesto los necesarios recursos en orden a la realización de un muy importante esfuerzo del ISM en este tema. Sin duda, se trata de uno de los objetivos más ambiciosos dentro del amplio abanico de medidas de protección social puestas en práctica. En 1987, el ISM habrá puesto en funcionamiento la totalidad de sus centros de prevención y de asistencia dentro del Programa de Sanidad Marítima, programa que prevé la existencia de 22 centros costeros, siete centros en el extranjero, un buque sanitario, el dispositivo operativo asistencial que proporciona el Centro Radio-Médico y la actividad del Centro de Evacuación y Repatriación Marítima que opera en las situaciones de accidente, enfermedad y abandono de tripulantes por sus empresas. La acción desarrollada por este programa se sustenta en la existencia de un Banco de Datos sanitario y de una red informática que comunica todos los centros de gestión del programa. Este programa, además, refuerza sus objetivos con el reconocimiento internacional que significa la

“En el campo de la asistencia sanitaria y los servicios sociales, a los mecanismos de protección general hay que añadir los específicos para la gente del mar.”

LA PROTECCION SOCIAL DE LA GENTE DEL MAR

participación de un plan conjunto con los países comunitarios que formula la unificación de la red de centros radio-médicos y, consiguientemente, de los lenguajes informáticos, bancos de datos, guías sanitarias a bordo y formación de formadores.

Significativos esfuerzos se llevarán a cabo en materia de empleo y de formación profesional.

EN primer lugar, llevando a cabo la ampliación de la protección por desempleo a los trabajadores por cuenta ajena, retribuidos a la parte, enrolados en embarcaciones de menos de 20 toneladas de Registro Bruto; este futuro Real Decreto llevaría, por tanto, la protección por desempleo a un muy importante sector de la población de bajura dedicada a actividades de pesca de cerco y de pesca artesanal, posibilitando aquellos pasos que, las excepcionales y muchas veces imprevisibles circunstancias en las que se desarrolla la actividad pesquera, vienen reclamando. Todo ello hará mejorar la rentabilidad de la explotación, la planificación de la actividad y la calidad de vida de los trabajadores de bajura.

En segundo lugar, el ISM realizará en 1987 un programa que pretende mejorar las condiciones en las que el mercado de trabajo se mueve en el ámbito marítimo. La reciente edición de la Guía de Contratación Laboral Marítima es fiel reflejo del interés puesto en la normalización del mercado contractual para todas las actividades marítimas, como proceso necesario para la mejora de las condiciones de tra-

bajo, la mayor fluidez de la contratación en el sector y el mejor conocimiento por los interlocutores sociales de los mecanismos de la contratación.

Al servicio de una adecuada política de inserción de la población marítima en paro en el mundo del trabajo, se potenciará el desarrollo de la formación ocupacional en el sector, formación tanto más importante cuanto que coincide en el tiempo con significativos avances en la renovación y modernización de las flotas, así como en cambios tecnológicos en la actividad misma.

LOS esfuerzos y proyectos, enumerados de forma forzosamente esquemática, de la Administración social española, para mejorar el nivel de bienestar requieren para su perfeccionamiento la participación de los interesados en el debate acerca de las condiciones sociales de la gente de mar entendiendo que ese debate permite a la sociedad un mayor conocimiento de la realidad del sector marítimo y, consiguientemente un mayor grado de compromiso social que permita la adopción de las decisiones más adecuadas y que, necesariamente, habrán de ser adoptadas en base a la solidaridad entre los distintos sectores de nuestra comunidad. Esa misma solidaridad permite la utilización óptima de la red de instalaciones del ISM por aquellos otros sectores sociales que, residiendo en las mismas localidades, habiendo sido igualmente desfavorecidos en el reparto de los equipamientos sociales, pueden ahora beneficiarse de la asistencia dispensada a través de esta red. ■

“Las características de la actividad marítima, y de las condiciones sociales que genera, justifican y aconsejan una política específica de protección social.”

BANCO DE CREDITO INDUSTRIAL

B

El Banco de Crédito Industrial se fundó en 1920, y desde entonces viene colaborando activamente en la financiación del proceso industrial y empresarial español.

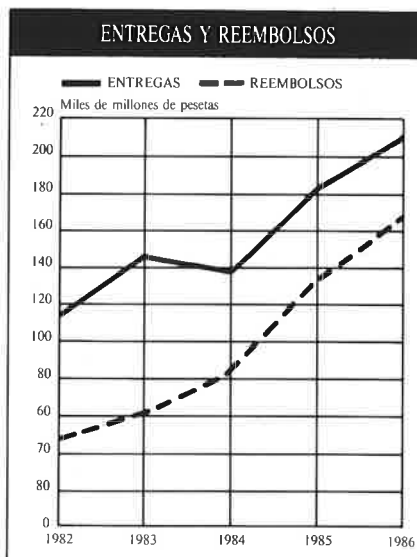
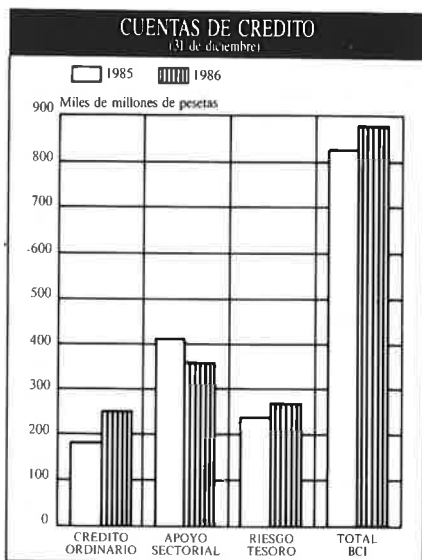
Ocupa el 5º puesto entre la banca española, si consideramos la cartera de créditos, y el 1º lugar de los bancos de carácter industrial.

C

El crédito del BCI al sector privado supone cerca del 10% del crédito total bancario a las actividades productivas. En 1986 se concedieron créditos por valor de 245.665.000.000 de pesetas, con destino a la financiación a largo plazo tanto de activos fijos, como, a corto plazo, de las necesidades de circulante de las compañías.

I

Importante para el BCI es prestar su apoyo a las pequeñas y medianas empresas y, en 1986 realizó cerca de 7.000 operaciones con este colectivo. El banco tiene también la vocación de ofrecer sus servicios a la gran empresa y al inversor extranjero en España. El Banco de Crédito Industrial, es agente financiero de la CECA y es el miembro español del club de bancos de desarrollo de la Comunidad Europea.



BCI

BANCO DE CREDITO INDUSTRIAL

BARCELONA • BILBAO • GIJON • GRANADA • LOGROÑO • LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
MADRID • MERIDA • MURCIA • PALMA DE MALLORCA • PAMPLONA • SANTA CRUZ DE TENERIFE • SANTANDER
SANTIAGO DE COMPOSTELA • SEVILLA • TOLEDO • VALENCIA • VALLADOLID • VIGO • ZARAGOZA

OFICINA CENTRAL: CARRERA DE SAN JERONIMO, 40. TEL. (91) 429 60 68 - 28014 MADRID

ESTADOS UNIDOS CE

Durante más de diez años, una treintena de embarcaciones españolas se han dedicado a la pesca de la pota y el calamar en los caladeros de Estados Unidos. Sin embargo, y desde primeros de 1986, las autoridades de este país han decidido cerrar sus caladeros para los

buques españoles. La Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Pesquerías Varias (ANAVAR) ha llevado el caso ante los tribunales, a la vez que ha iniciado conversaciones con la industria norteamericana para tratar de lograr nuevos acuerdos.

DESDE el pasado primero de enero, los congeladores españoles dedicados a la pesca de la pota y el calamar tienen cerradas las puertas del caladero norteamericano en el Atlántico norte. Las autoridades pesqueras estadounidenses entienden que su flota es capaz de capturar los recursos disponibles de estas especies y, por esta razón, impiden el acceso a las embarcaciones extranjeras.

Medios pesqueros españoles estiman, sin embargo, que la flota norteamericana no tiene estructura para hacerse con el Total Admisible de Capturas de cada campaña, por lo que se perderán miles de toneladas de pota y calamar. El conflicto por el caladero de Boston ha sido llevado ante los tribunales por la Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Pesquerías Varias (ANAVAR), a la vez que se han desarrollado ya conversaciones con la industria norteamericana para tratar de lograr nuevos acuerdos y reabrir el caladero.

Las pesquerías de pota y calamar para los barcos españoles se realizaban en esta zona del Atlántico norte desde los años 60. Fueron embarcaciones de nuestro país las que descubrieron la riqueza en estas especies del caladero de Boston. Las actividades en este caladero ocuparon durante más de una década a unas 30 embarcaciones con unas capturas que, en el comienzo de los años 80, oscilaban entre las 10.000 y las 12.000 toneladas de calamar y otras 10.000 toneladas de pota.

Las relaciones pesqueras entre ambos países, antes de 1977 y también después de esa fecha, tras la ampliación de la CEE a las 200 millas, se desarrollaron

en un clima de concordia y cumplimiento de los compromisos por ambas partes. Sin embargo, durante los últimos años, se ha puesto de manifiesto un mayor interés por parte de las autoridades pesqueras norteamericanas en reducir en lo posible las cuotas asignadas a las flotas extranjeras, de modo que las capturas se efectuasen en su mayor parte por barcos propios. Esta política ha afectado fundamentalmente a los barcos italianos, japoneses y a los españoles que han visto reducidas sus 30 unidades iniciales a solamente nueve.

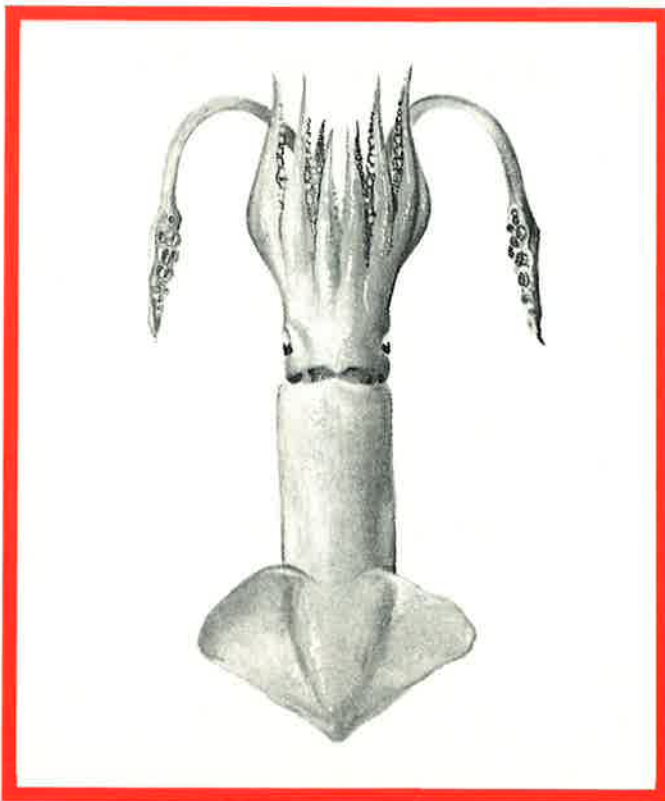
En la campaña 1982/83, las capturas asignadas a las embarcaciones españolas se elevaron a 12.336 toneladas de calamar y 8.920 toneladas de pota. En la campaña 1983/84, las cifras de calamar fueron 5.000

toneladas por 4.826 toneladas de pota. En 1984/85 subieron ligeramente las capturas de calamar, con 6.300 toneladas, mientras en pota bajaron a solamente 1.420 toneladas. En la campaña 1985/86 fueron 3.000 toneladas de calamar por 850 toneladas de pota. Finalmente, en la última campaña, se asignaron unas capturas de 1.400 toneladas de calamar por 800 toneladas de pota, cantidad esta última que no se pudo pescar al haber sido comunicada con un gran retraso.

Este conjunto de cifras ponen de manifiesto la política restrictiva de las autoridades pesqueras norteamericanas respecto a las actividades en este caladero. La intención de los Consejos Regionales de Pesca de los EEUU se centra en lograr una progresiva eliminación de las flotas extranjeras en las 200 millas y, de acuerdo con estos planteamientos, se hizo la propuesta para 1987.

Los Estados Unidos consideran que, a la hora de autorizar a los barcos de otros países, se debe tener en cuenta el Total Admisible de Capturas para cada año, las posibilidades de capturas de la flota propia y, el resto, asignarlo a otros estados con una serie de compromisos. Los Consejos Regionales de pesca decidieron este año que su flota era capaz de pescar las 44.000 toneladas de calamar y las 30.000 toneladas de pota estimadas como TAC. Por este motivo, flotas tradicionales ya en esas aguas, como la española, italiana o la japonesa, hubieron de buscar otros caladeros en Namibia, Malvinas, etcétera.

Para los responsables españoles de ANAVAR, la decisión norteamericana carece de bases técnicas y, además, supone un



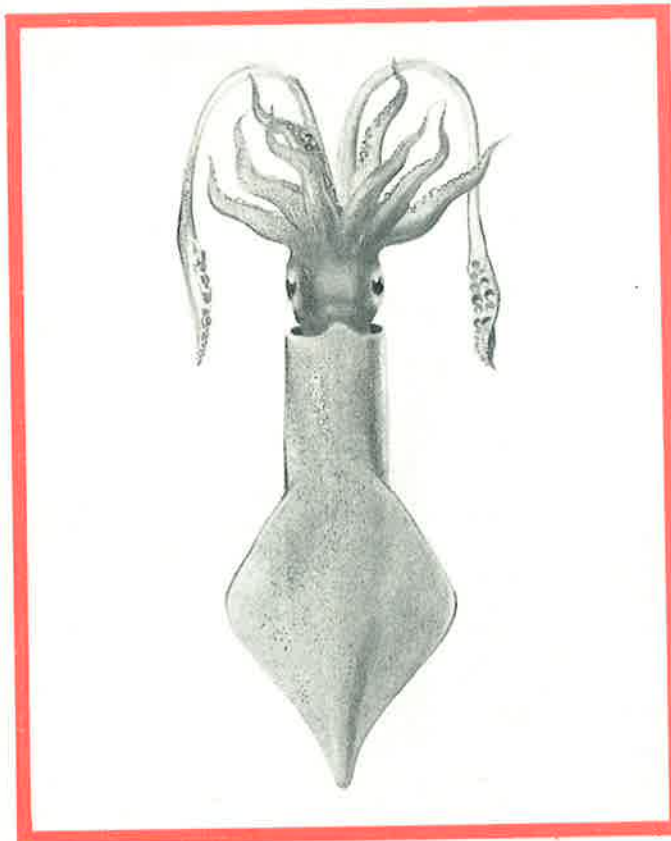
RO SUS CALADEROS

incumplimiento de compromisos anteriores, por lo cual han iniciado acciones legales en los Estados Unidos. Según los armadores españoles afectados, la flota norteamericana es totalmente incapaz de capturar los TAC recomendados por los técnicos. Ello supone que, si se mantiene esta política por los Estados Unidos, se perderán para todos un elevado número de toneladas de pota y calamar. Para ANAVAR, los pesqueros norteamericanos no pasarían de unas capturas próximas a las 10.000 toneladas, para atender las necesidades de su mercado, mientras el resto debería exportarse a países, especialmente a España e Italia.

A la hora de analizar las necesidades de capturas para los barcos norteamericanos, así como su previsible demanda interior, los empresarios españoles consideran que los Consejos Regionales de Pesca han inflado las cifras, incluyendo sus aprovisionamientos interiores junto con las cantidades que anualmente colocaban a las embarcaciones extranjeras o que se exportaban a esos países. Los acuerdos para la pesca de la pota y el calamar conllevaban compromisos por los que los congeladores de otros países se comprometían a comprar estos productos «sobre costado de barco». Paralelamente, existía también la obligación de comprar determinadas cantidades a las industrias de transformación norteamericanas para su importación por parte de España.

Según datos de la Administración, prácticamente el 60 por 100 de las capturas de pota y calamar en 1986 fueron consumidas en Italia y España, países, junto con Japón, que actúan en esta pesquería.

Para los responsables de ANAVAR, es incomprensible la actitud adoptada por las autoridades norteamericanas. Desde unos planteamientos legales, ANAVAR considera que por parte española se han cumplido siempre los compromisos suscritos. En todo caso, apuntan las mismas fuentes, los incumplimientos se habrían producido por parte norteamericana, sobre todo en los últimos tiempos, cuando se comunicaron con retraso las cuotas asignadas.



LOS ARMADORES ESPAÑÓLES AFECTADOS CONFÍAN EN UNA PRONTA SOLUCIÓN AL CONFLICTO CON EEUU EN EL CALADERO DE BOSTON

Junto con esta actuación, los armadores han informado sobre este conflicto a las autoridades españolas y comunitarias, con el fin de que se intenten arbitrar soluciones. Entre otras cuestiones, los armadores pretenden que la Comunidad actúe contra los barcos norteamericanos en la Guayana francesa. Los armadores solicitan también que España haga el boicot a los EEUU en el seno de la Comisión Ballenera, oponiéndose a las capturas de estos animales en tierras de Alaska, donde EEUU mantiene la actividad.

Buscando una salida a este contencioso, los responsables de ANAVAR han trabajado en los últimos meses para lograr un acuerdo con los industriales estadounidenses. Según Rafael Cavestany, consejero de Agricultura y Pesca en la Embajada Española en los Estados Unidos, los Consejos Regionales de Pesca habrían equivocado sus cálculos, en su afán por hacerse con todas las capturas, olvidando que el

consumo y la demanda está fuera de sus fronteras. Por este motivo, en los últimos meses, se habría producido un exceso de abastecimiento en el mercado interior, con precios a la baja, que han comenzado a ser ya motivo de preocupación. Por otra parte, con el acuerdo de años anteriores, las capturas estaban ligadas a compromisos de importación, difícilmente sostenibles en la actualidad.

De acuerdo con esta situación, en medios cercanos a la Administración y a las industrias de barcos congeladores, existe un cierto optimismo en relación con una posible solución a medio plazo para este conflicto. Los armadores ya han llegado a principios de acuerdo con los industriales norteamericanos e, incluso, son varios los Consejos Regionales de Pesca que no se oponen a que se reanude la actividad de la flota extranjera. Caso de culminar con éxito estos contactos, no parece probable que se pueda realizar completamente la campaña de pota, que se desarrolla de junio a septiembre. Sin embargo, se confía en que no haya dificultades para la de calamar, que se inicia a partir de octubre. ■



COFRADIAS DE PESCADORES

ELECCIONES A LA VISTA

Más de 8.000 cargos representativos de las Cofradías de Pescadores concluyeron su mandato el pasado mes de mayo.

Administración y representantes de estas corporaciones han mantenido algunos contactos para dialogar sobre las perspectivas que la nueva etapa abre ante las históricas cofradías.

LAS Cofradías de Pescadores, con una historia de nueve siglos a sus espaldas, han experimentado a lo largo de los años diferentes situaciones, con múltiples cambios en sus estructuras organizativas, disposiciones de disolución o períodos de potenciación. Mientras que, por parte de sus defensores, se consideran como la salida natural a la organización de los pequeños pescadores, cumpliendo, además, una serie de objetivos sociales y de servicios, desde medios sindicales se ha señalado a las

Cofradías como un freno al sindicalismo en el sector. Las Cofradías, por las especiales condiciones históricas en que se desarrolla la pesca de bajura, han mantenido una estructura acorde con esa realidad.

En la actualidad, las Cofradías de Pescadores se rigen de acuerdo con el Real Decreto 670/78 del 11 de marzo de Presidencia del Gobierno, normativa de los primeros momentos de la Transición. Por esta disposición, las Cofradías se definieron como Corporaciones de Derecho Pú-

blico que actúan como órganos de consulta y colaboración con la Administración en temas de interés general y referentes a la actividad extractora y su comercialización, especialmente para sectores artesanales y de bajura. Este Real Decreto congiguraba a las Cofradías como Corporaciones con patrimonio específico propio, autogobierno y representación.

Por este mismo Real Decreto, se regulaban los órganos rectores de las Cofradías, que constan de una Junta General, compuesta por un número que se encuentra entre las 30 y las 60 personas, según sea la importancia de la misma. En un segundo escalón, se encuentra el Cabildo o la Comisión Permanente, cuyos miembros oscilan entre los diez y los veinte. Finalmente, se procede a la elección del patrón mayor o presidente.

De acuerdo con esta normativa, pero, sobre todo, acogiendo al espíritu histórico que ha impregnado el funcionamiento de estas organizaciones de pescadores, la disposición oficial de 1978 recogía que la Junta General debería estar compuesto por un número igual de trabajadores y armadores, elegidos por y de entre los componentes de sus respectivas agrupaciones, por sufragio universal, libre y secreto, siguiendo el procedimiento establecido en los correspondientes estatutos de cada Cofradía.

El especial sistema que sigue la actividad pesquera en las Cofradías, con una fuerte dependencia por relaciones familiares y el tradicional sistema «a la parte», dieron lugar al establecimiento de este procedimiento que, en medios de estas corporaciones, se considera es el único válido. La paridad en el seno de la Asamblea o Junta General también se debe mantener entre los miembros del Cabildo. Esta relación de igualdad entre armadores y trabajadores constituía uno de los aspectos más destacables del Real Decreto de 1978, que ha servido, hasta la fecha, como base a los

dos procesos electorales que se han celebrado desde aquel año. Finalmente, entre otros aspectos, se indicaba que la duración de los mandatos sería de cuatro años.

De acuerdo con esa disposición, hubo una primera elección en 1979 y una segunda en 1983, en base a una orden del 27 de abril de ese mismo año.

Las Cofradías de Pescadores podían celebrar las elecciones entre el 15 de mayo y el 31 de agosto de 1983. En una segunda fase, para las elecciones en las federaciones provinciales, el plazo se fijó entre el 1 de septiembre y el 31 de octubre. Las elecciones a las federaciones interprovinciales tuvieron lugar entre los días 1 de noviembre y el 31 del mismo mes. Finalmente, para la Federación Nacional de Cofradías, el plazo fue del 1 al 31 de diciembre.

De acuerdo con este calendario, cada una de las Cofradías debía remitir a la Secretaría General de Pesca Marítima sus calendarios electorales. La Administración disponía a su vez de los instrumentos necesarios para velar por la transparencia de los procesos.

Sobre la base de esta normativa, a partir del 15 de mayo se inicia el período de cumplimiento de mandato en el seno de las Cofradías de Pescadores. Por este motivo, desde la Cofradía Nacional de Pescadores, hace ya algún tiempo que se dirigieron sus responsables a la Secretaría General de Pesca señalando la necesidad de elaborar un nuevo calendario, para evitar que se pudieran producir vacíos en el seno de estas Corporaciones. En el mismo sentido, se han celebrado algunos contactos entre dirigentes de la Federación y la Administración pesquera, que no se hayan traducido por el momento en resultados concretos.

A pesar de la terminación del mandato de cuatro años, el clima en el conjunto de las Cofradías es de tranquilidad. Se espera que la Administración se limite a prorrogar la normativa actualmente en vigor, con los mismos

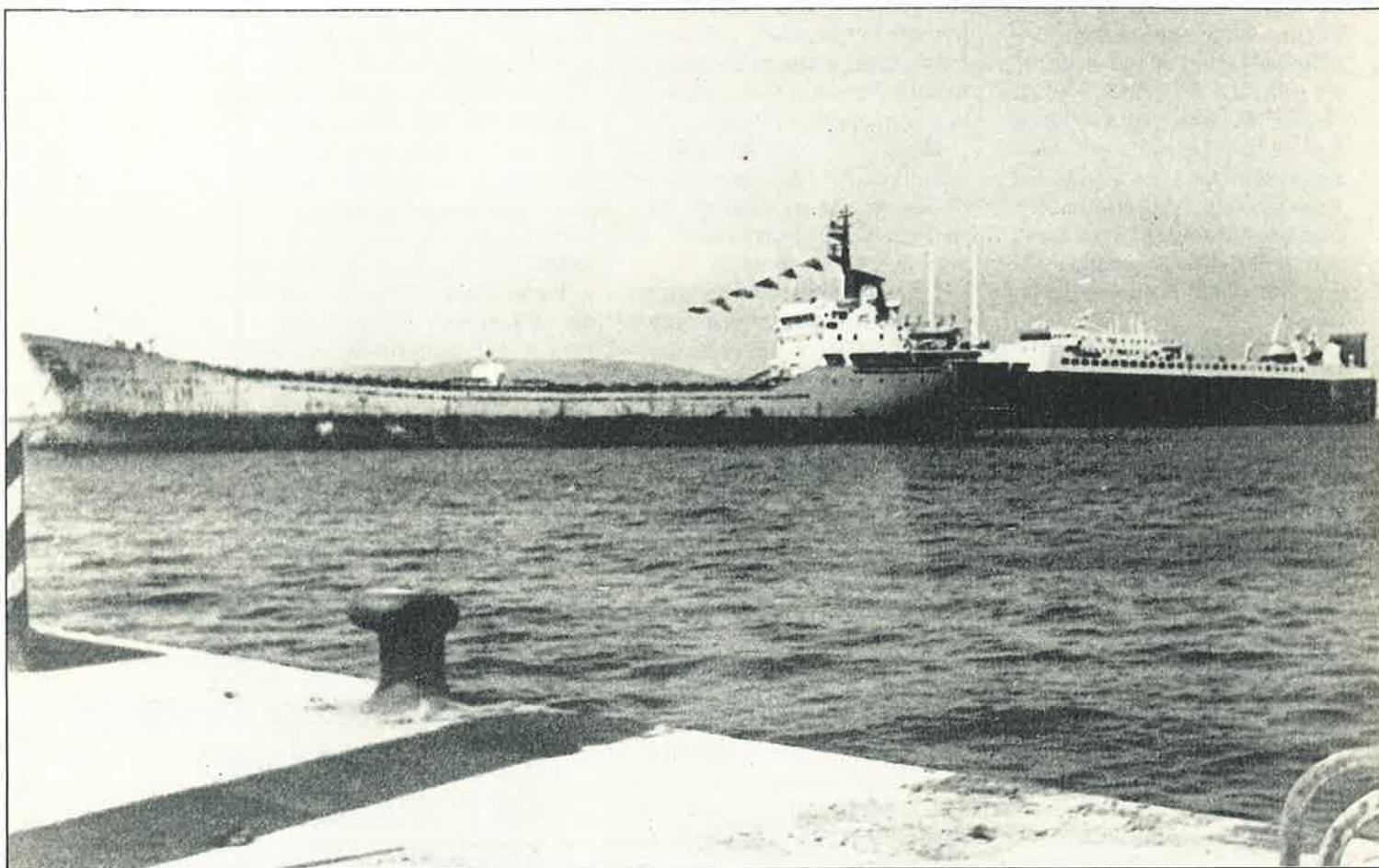
criterios, de modo que se permita seguir desarrollando las elecciones como se hizo en el pasado. La posibilidad de que las organizaciones sindicales pretendan alguna modificación no se considera viable en los mismos medios, dado que chocaría, según ellos, con el sistema vigente para la actividad en el sector de bajura.

Por su parte, los medios oficiales no han dado especial importancia a esta terminación del mandato en los cargos de las Cofradías. Se considera muy probable que se elabore una nueva orden con mínimas modificaciones respecto a la que sirvió de base para las elecciones en 1983. De lo que parece sí hay seguridad es de

DESDE 1978, LAS COFRADIAS QUEDARON DEFINIDAS COMO CORPORACIONES DE DERECHO PUBLICO, DE COLABORACION Y CONSULTA CON LA ADMINISTRACION DEL ESTADO

su aplazamiento, al menos de dos meses, para que no coincidan con las elecciones municipales y autonómicas.

Clemente Jesús Muniz Guardado, presidente de la Federación Nacional de Cofradías, lleva en el puesto ya ocho años, desde la celebración de las primeras elecciones con el nuevo Real Decreto. Actualmente es miembro por designación de Carlos Romero del Comité Económico y Social de la Comunidad donde está planteando medidas para el sector de bajura. En las Cofradías no existen dudas sobre sus posibilidades para resultar reelegido por un tercer mandato al frente de la Federación. ■



Los buques «Cimadevilla» y «Burgos», de la SGB, bloquean la bocana del puerto de Algeciras, en señal de protesta de las tripulaciones.

A LA BUSQUEDA DEL DI

En los pasados meses, los paros reivindicativos afectaron al sector marítimo. La Compañía Transmediterránea, las Juntas de Puertos y la Sociedad de Gestión de Buques, además de los astilleros, han sido algunas de las entidades afectadas por los conflictos. La huelga en la Sociedad de Gestión de Buques ha sido la más notable, dadas las repercusiones económicas y sociales de la problemática en cuestión.

LAS razones alegadas por los dos sindicatos mayoritarios, UGT y SLMM (Sindicato Libre de la Marina Mercante-CCOO), para la convocatoria de esta huelga fueron la de mantener los 2.000 puestos de trabajo, y evitar la venta de buques de la SGB a países extranjeros. También solicitaban la transformación de esta entidad en una empresa pública o semipública, la constitución de una comisión interministerial para negociar y determinar la rentabilidad de los buques, y la consolidación de los actuales puestos de trabajo, dado que los contratos son eventuales al amparo del Real Decreto 2104/84.

La huelga, que había sido anunciada el 26 de marzo con el correspondiente preaviso, comenzó casi un mes después, el 23 de abril, y fue —según fuentes sindicales— secundada por el 95

por 100 de los barcos que la SGB tiene en activo, es decir, 56.

La decisión de llegar a esta medida estuvo determinada por la falta de entendimiento entre los sindicatos y los responsables de la Administración en el transcurso de las reuniones mantenidas en los últimos meses. Hasta el mismo día 23 de abril, los representantes sindicales, tanto de UGT como del Sindicato Libre, trataron de obtener satisfacción para sus alternativas de parte de los máximos responsables del Ministerio de Transportes.

A primeras horas de la mañana de ese día, Luis María Franco, José Montero y Juan Antonio Jurjo, de UGT, y Andoni Lecertúa y Jon Azkue, del SLMM, acudieron al Ministerio de Transportes para recabar del titular del departamento, Abel Caballero, un principio de acuer-

do, por escrito, en el que la Administración se comprometiese a crear una comisión interministerial para estudiar la actual situación de los buques de la SGB y paralizar la venta de éstos al extranjero.

Tras el fracaso de esta iniciativa, los sindicalistas decidieron encerrarse en las dependencias del Ministerio. Allí fueron visitados por el director general de la Marina Mercante, José Antonio Madiedo, quien a título personal ofreció sus buenos oficios. Sin embargo, esta iniciativa tampoco encontró eco en los órganos correspondientes de la Administración marítima.

A las cuatro de la madrugada del siguiente día, y tras una orden telefónica de la delegada del Gobierno en Madrid, Ana Tutor, los sindicalistas abandonaron pacíficamente y sin incidente alguno las dependencias del Ministerio. Posteriormente, ofrecieron una rueda de prensa en la sede del Instituto Social de la Marina para informar de lo sucedido. En último término, quedó en el aire la posibilidad de que los sindicatos prosigan realizando unas u otras acciones de protesta, al no haber recibido respuesta satisfactoria a sus reivindicaciones ni por parte del Ministe-

ALOGO

rio de Transportes ni del de Economía.

A pesar de estas movilizaciones, la extinción progresiva de la SGB era un hecho esperado por el sector mercante. Al margen de que fuese anunciado en 1985 por el entonces presidente del Instituto de Crédito Oficial, Julián García Vargas, actual ministro de Sanidad y Consumo, el propio decreto socialista de 1984 referente a las empresas de nueva actividad, al amparo del cual nació la SGB, ya especificaba que, en este tipo de empresas, los contratos laborales son válidos para tres años. Transcurridos éstos, o bien la empresa desaparece o los trabajadores deben pasar a tener una relación laboral fija, extremo este último muy difícil de llevar a cabo en el caso de la Sociedad de Gestión de Buques, ya que no fue creada con fines comerciales.

En el momento de su creación, a principios de 1984, la SGB se hizo cargo de la gestión de unos 250 buques mercantes, como consecuencia de una deuda global del sector privado cercana a los 270.000 millones de pesetas. El vencimiento de una parte de esta deuda, contraída por empresas navieras que no pudieron amortizar los créditos de bajo interés concedidos por el Banco de Crédito Industrial, motivó el pase de la propiedad de los buques al erario público y su explotación o venta por la SGB, creada a tal efecto en el seno del propio BCI.

Según observadores del sector, tras las intensas presiones realizadas por las dos centrales mayoritarias, CCOO y UGT, las ventas de los barcos de la SGB han sido casi inexistentes en los primeros meses de 1987, paralizándose por completo las operaciones en el exterior, a través de las cuales la SGB se había desprendido de unos 50 barcos.

La cancelación de las exportaciones de barcos ha empezado a afectar negativamente a las cuentas de explotación de la SGB, que debe afrontar problemas técnicos muy complejos para gestionar una flota muy diversa.

Las previsiones, que la entidad presidida por Enrique de Caso había establecido para 1987, apuntaban a la obtención de unos ingresos por fletes de 4.000 millones de pesetas, en tanto encontraba compradores para sus navíos. Esta actuación es un tanto atípica, ya que los bancos no proceden a ejecutar el embargo de un buque, por norma general, en tanto no disponen de comprador. Se ha visto forzado a actuar así, sin embargo, en razón de que, como ha expresado en reiteradas ocasiones Rafael Suñol, presidente del BCI, «la intención del Banco no es dirigir la política naviera del país. Como sociedad de capital público, lo único que pretende es cobrar los créditos impagados».

La subsidiaria del BCI ha tenido que actuar como una empresa naviera, pagando las nóminas y los seguros del personal de los

barcos y asumiendo las pérdidas de explotación que se derivan del mantenimiento de los tráficos correspondientes.

Ante esta situación, el BCI ha acelerado sus planes de extinción de la SGB, trazándose como objetivo su cierre antes del término del presente ejercicio. El Banco público se vio forzado a conceder grandes facilidades crediticias a los armadores en la década pasada para conseguir incentivar la construcción naval. Desea ahora poner término a los resultados de aquella desafortunada política crediticia.

No obstante, la SGB ha permitido al Banco de Crédito Industrial la recuperación de unos 70.000 millones de pesetas de la deuda de los armadores, de los cuales la mitad ha sido obtenida por la devolución de los préstamos de los navieros que continúan en posesión de sus barcos, una vez renegociadas las condiciones de pago.



Andoni Lecertú, del SLMM-CCOO.



Luis María Franco, de la UGT.

Frente a esta situación, los sindicatos UGT y el SLMM han elaborado una propuesta, que han elevado a la Administración. En ella hacen constar que «el cierre de la SGB es el exponente más grave del grado de deterioro que padece la Marina Mercante y que está impidiendo a nuestro sector tener una flota adecuada para competir en el marco de la CEE». Como soluciones proponen, entre otras, la paralización de la exportación de buques y la transformación de la SGB en una empresa estable, que explote los actuales y futuros buques en manos del BCI y garantice los 2.000 puestos de trabajo.

Esta tesis de los sindicatos ha provocado la total oposición de la patronal ANAVE, que integra a unas 200 empresas navieras. Esta asociación considera que la creación de una sociedad estatal «prolongaría la situación de profundas pérdidas económicas de estos buques, que tendrían que afrontarse con los presupuestos generales del Estado y, además, supondría una competencia desleal para el resto del sector, que padece una fuerte crisis, la cual ha desembocado en el cierre de numerosas empresas».

En palabras de Fernando Casas, secretario general de ANAVE, lo que los navieros propugnan es la devolución del patrimonio de la SGB a manos privadas, con el fin de «salvaguardar empleos y activos y adecuar la estructura de costes de explotación a los niveles que el mercado y las condiciones actuales exigen».

Por su parte, la Administración no ha hecho pública su postura sobre esta polémica, advirtiendo que «es un asunto interno del BCI». Sin embargo, en todos los sectores afectados se piensa que la Administración habrá de pronunciarse en uno u otro sentido, ya que la problemática de la SGB es sólo la punta del iceberg de una cuestión tan crucial como es el futuro de la Marina Mercante española. ■

Concha H. CARAZO

DURANTE los últimos meses del pasado año, las administraciones pesqueras de todos los países de la Comunidad celebraron largas negociaciones con el fin de elaborar una nueva normativa en materia de estructuras para sustituir a la anterior. España jugó en estas negociaciones un importante papel de protagonista a la hora de definir el marco pesquero de los próximos diez años. Sin embargo, no fue posible incluirse entre las ayudas procedentes de la Comunidad, a las pequeñas embarcaciones de menos de nueve metros de eslora, o de 12 metros entre perpendiculares, en el caso de los barcos autorizados para practicar el arrastre.

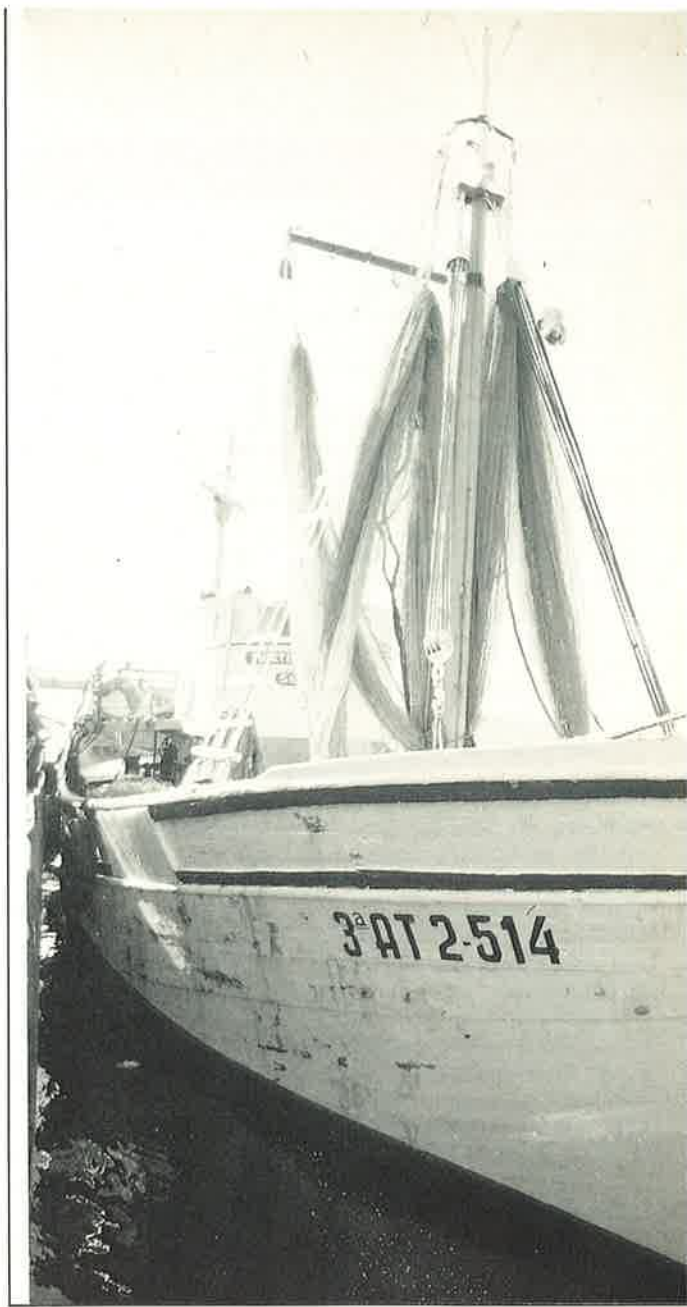
Toda esta normativa, publicada en el Reglamento de la CEE 4028/86 del Consejo, prevé unas disponibilidades de 112.000 millones de pesetas para los próximos cinco años. De esta cantidad, España espera lograr al menos un 40 por 100, contanto con la importancia numérica de su flota, las necesidades de reconversión y que, según ese mismo Reglamento, priman las ayudas cuando se aportan unidades para desguace a la hora de las construcciones.

A la vista de los resultados de Bruselas, positivos para el conjunto del sector pero cortos para las pequeñas embarcaciones, el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Carlos Romero, prometió la elaboración de una normativa nacional destinada a cubrir el vacío detectado, disposición que ya está en el *Boletín Oficial del Estado*.

Sobre el papel, la flota española está compuesta por unas 17.000 embarcaciones. Sin embargo, todo parece indicar que esta cifra no responde a la realidad. Oficialmente, y a la vista de las ayudas para el gasóleo, la flota española estaría integrada por unas 15.000 unidades. Aunque resulta difícil centralizar el número de barcos por debajo de los nueve

Se llena un vacío de la CEE

Casi 3.000 barcos de entre seis y nueve metros de eslora —y con 12 metros de eslora para los arrastreros— podrán beneficiarse durante los próximos años de las ayudas previstas por la Administración española. Con esta disposición, se llena un importante vacío de la normativa comunitaria, cuyo sistema de ayudas no acoge a los buques de dimensiones más reducidas, que si bien no representan una decisiva importancia desde el punto de vista económico, sí tienen en el caso español, una gran trascendencia social.



AYUDAS PARA LO

metros de eslora, se estima que esa cifra podría ascender a no menos de 8.000, de los que unos 2.500 podrían estar comprendidos entre los seis y los nueve metros de eslora.

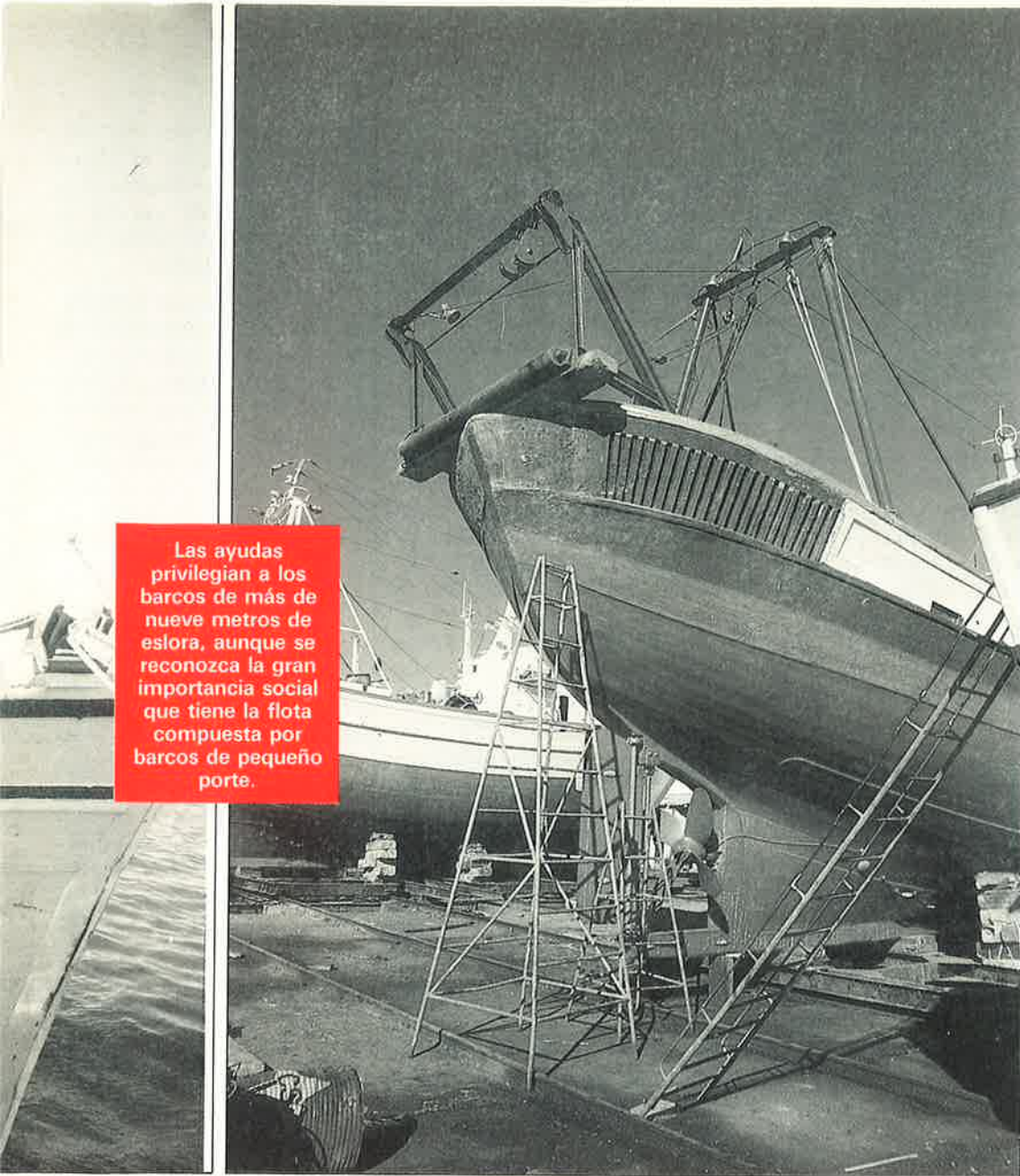
A partir de este momento, se debe proceder a desarrollar el Real Decreto 535/87 del 10 de abril, publicado en el *Boletín Oficial del Estado* el 21 del mismo mes.

La Dirección General de Ordenación Pesquera pretende que esta nueva normativa se pueda aplicar en coordinación con cada una de las Comunidades Autónomas. Para

conseguirlo, se quiere establecer en cada una de ellas un programa que estudie las posibilidades de actuación que existen en cada caso, así como las demandas de modernización que se presentan. Estos programas se realizarían cada año y en ellos se fijarían los objetivos, aplicando unos mecanismos similares a los que existen para las actuaciones en relación con la Comunidad. La Administración pesquera española es consciente de la importancia social de la flota que integran los barcos de pequeño porte, flota hasta hoy

casi ausente del cuadro de ayudas oficiales. La escasez de tales ayudas parece justificarse en las tendencias predominantes en la política de ordenación pesquera comunitaria, que promueve la industrialización progresiva del sector. A la hora de paliar los problemas generados por esta situación, la Administración española ha considerado que el listón del límite para las ayudas debería descender hasta los barcos de seis metros de eslora.

Para este año, la Administración pesquera dispone de



Las ayudas privilegian a los barcos de más de nueve metros de eslora, aunque se reconozca la gran importancia social que tiene la flota compuesta por barcos de pequeño porte.

S MAS PEQUEÑOS

unas subvenciones orientadas hacia este sector de unos 2.000 millones de pesetas. A esta cantidad se deben sumar las ayudas comunitarias. Esta cifra se distribuirá tanto en los programas que van a contar con recursos comunitarios como en los referidos a barcos de nueve metros de eslora o de los 12 metros entre perpendiculares para los de arrastre.

Para la construcción de nuevas embarcaciones, se pretende que las subvenciones sean aportadas a partes iguales por la Administración central y cada una de las ad-

ministraciones autónomas, lo cual permitiría llegar a un gran número de barcos. Este es un aspecto que se negociará en los próximos meses.

Los aproximadamente 2.500 barcos que tendrían teórico acceso a estas ayudas suponen solamente unas 12.000 Toneladas de Registro Bruto. Sin embargo, su trascendencia social es muy importante. Se estima que ocupan a unas 5.000 familias.

El nuevo Real Decreto (535/87, BOE del 21 de abril), además de cubrir el vacío dejado por la disposición comu-

nitaria de finales del pasado año, ha venido a complementar la legislación española (Real Decreto 219/87 del 13 de febrero) por la que se regulaba su aplicación en España. Esta ampliación o complemento se ha hecho en forma de líneas de crédito, al ubicarse las mismas tanto en el Banco de Crédito Industrial como en el Banco de Crédito Agrícola, en lo relativo a construcción y modernización de buques, así como para el desarrollo de proyectos de estructuras pesqueras. Algunos medios relacionados con la

pesca estiman que el BCI tendrá en esto un papel importante, fundamentalmente para las grandes construcciones, mientras el BCA jugará un papel protagonista en el resto de la política pesquera, actuación que se situaría dentro de los objetivos marcados por el nuevo presidente de esta entidad, Luis García de Blas, a través del Grupo Asociado que forma con las Cajas Rurales, que disponen de cerca de 3.000 oficinas en todo el país.

De acuerdo con este Real Decreto, se podrá autorizar la construcción de buques pesqueros entre los seis y los nueve metros de eslora. Toda autorización requerirá que la unidad a construir sustituya a uno o más buques aportados como baja. Entre otras condiciones, se requieren los requisitos siguientes: A) Que la aportación sea por unidades completas. Ningún barco a sustituir podrá ser aplicado como baja para la construcción de más de una embarcación. B) Las bajas deben representar, como mínimo, el 100 por 100 del tonelaje de registro bruto de la nueva construcción. En el caso de que la normativa específica de un censo o caladero no establezca límites al tonelaje y a la potencia del motor propulsor del nuevo barco, los buques aportados como baja pertenecientes a dicho censo o caladero deberán cubrir al menos el 75 por 100 del tonelaje y de la potencia propulsora. C) Otra condición importante que se exige para la reestructuración de embarcaciones es que los barcos aportados como bajas hayan ejercido la actividad pesquera durante un mínimo de 120 días durante los 12 meses inmediatamente anteriores a la fecha de presentación del expediente para la nueva construcción. D) Es igualmente requisito indispensable para la entrada en servicio del nuevo buque que las unidades aportadas hayan causado baja en la lista tercera por desguace, pérdida total por accidente, exportación definitiva o por haber sido retirados de la ac-

tividad pesquera. E) Finalmente, a la hora de autorizar las nuevas construcciones para barcos pesqueros destinados a caladeros o censos contingentes, se requerirá el cumplimiento de los requisitos exigidos en cada uno de los caladeros, censos o modalidades de pesca.

Con todo ello se pretende reducir y modernizar el número de embarcaciones, respetando las condiciones de pesca vigentes en los caladeros.

Las ayudas previstas por la Administración son importantes, aunque sensiblemente inferiores a las que pueden recibir en su conjunto el resto de los proyectos que tienen apoyo comunitario. Cabe recordar que los barcos con eslora entre los nueve y los 33 metros tienen acceso, en las regiones desfavorecidas a unas ayudas comunitarias, del 35 por 100, a lo que se añade entre un 10 y un 30 por 100 que aporta cada Estado. Para el resto de las regiones, la ayuda es del 20 por 100 por parte de la Comunidad y del 10 al 30 por 100 por parte del Estado concernido.

En el caso de los barcos con eslora de más de 33 metros, se mantienen las mismas ayudas que en el estrato anterior por parte de cada país, en tanto las comunitarias se reducen al 25 y al 10 por 100, respectivamente.

Para los barcos entre los seis y los nueve metros de eslora, la normativa aprobada por el gobierno atiende la posibilidad de conceder subvenciones de entre el 10 y el 30 por 100 de los costes aceptados para los proyectos de construcción. La normativa oficial considera igualmente una serie de prioridades a la hora de conceder las subvenciones. En esta situación se encontrarían las nuevas construcciones de barcos que incluyan la instalación de equipos adecuados y completos de pesca, navegación y comunicaciones. En esta misma línea, tendrán prioridad las nuevas construcciones que sustituyan a barcos

con una antigüedad superior a los 25 años; cuando tengan una explotación directa del barco (ya sea de carácter familiar o cooperativo) y, finalmente, cuando estén destinados al ejercicio de la pesca con anzuelo o nasas. Los proyectos de construcción podrán recibir igualmente el porcentaje máximo de la subvención cuando los solicitantes sean pescadores profesionales que deseen acceder a la propiedad del barco a título individual o colectivamente. Para esta fórmula, se requieren también algunas condiciones, entre las que destacan las siguientes: 1.º Que en la fecha de la construcción del barco, los aspirantes estén enrolados en un barco de pesca o hayan ejercido la



profesión durante un período de tres años. (Cuando se trate de un colectivo, al menos una persona deberá cumplir este requisito). 2.º

Que no sean propietarios de ninguna embarcación. 3.º Que se comprometan a su explotación durante un período mínimo de cinco años.

Para la tramitación de estas ayudas, las solicitudes que se produzcan en comunidades autónomas con competencias en materia de ordenación pesquera serán estudiadas inicialmente a esa escala, para pasar posteriormente a la Administración central.

Las subvenciones previstas entre el 10 y el 30 por 100 del coste total del proyecto se podrán conceder conjuntamente entre la Comunidad autónoma y el Estado. Ambas ayudas no podrán superar conjuntamente, en ningún caso, los porcentajes señalados en este Real Decreto.

Junto con el soporte de subvenciones, la Administración prepara también la concesión de créditos, en plazos amplios, que pueden ser concedidos por el Banco de Crédito Industrial y por el Banco de Crédito Agrícola. El importe de esta financiación puede llegar hasta el 85 por 100 del total del coste aceptado para la construcción. El plazo de amortización se fija en doce años

Las ayudas previstas por la Administración española para los barcos situados justo por encima de la franja de los seis metros de eslora son considerables.

contados a partir de la fecha fijada por la entidad de crédito para terminar la construcción. Los dos primeros años están exentos de de-

volución de capital. Finalmente, para estas embarcaciones entre los seis y los nueve metros, el interés se fija en el 11 por 100 como mínimo junto con las comisiones establecidas. Este tipo de interés podría reducirse al nivel del tipo de interés preferencial que tuviera establecido los bancos en cada momento para los créditos regulados por este Real Decreto. La Administración advierte que, para la conce-

sión de estas ayudas, los solicitantes deben estar al día en sus compromisos fiscales, norma generalizada que ya se aplica en todas las actuaciones de la Administración.

Este Real Decreto constituye a su vez una ampliación de la normativa publicada el pasado mes de febrero para los barcos con eslora de nueve o más metros. La nueva normativa establece las condiciones para la concesión de créditos para la modernización y reconversión de estos buques a través de los Bancos de Crédito Industrial y Agrícola.

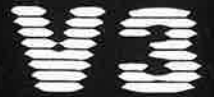
Para estas actuaciones, el importe de los créditos puede llegar hasta el 75 por 100 del coste aceptado del proyecto. El plazo de amortización es de ocho años (los barcos con menos de nueve metros cuentan con un margen de 12 años) y con las dos primeras anualidades exentas del reembolso del capital. El tipo de interés en este caso se mantiene en el 11 por 100.

Finalmente y, también con el Banco de Crédito Industrial y el Banco de Crédito Agrícola como protagonistas, este último Real Decreto amplía las posibilidades de crédito para los proyectos de inversión en construcción y equipamiento de acuicultura, los proyectos de acondicionamiento de la franja costera en zonas de interés pesquero o ecológico, los proyectos para instalaciones en puertos pesqueros para mejorar la comercialización de los productos y para las campañas de investigación de los mercados.

Para los tres primeros casos (acuicultura, acondicionamiento de zonas e instalaciones portuarias), los proyectos pueden contar con créditos de hasta el 75 por 100 del coste aceptado de la obra a realizar, un plazo de amortización de ocho años y un tipo de interés del 11 por 100.

Con este Real Decreto se ha dado un paso más para cerrar el marco de la normativa orientada a la reconversión del sector pesquero. ■

A LOS HOMBRES DE MAR



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

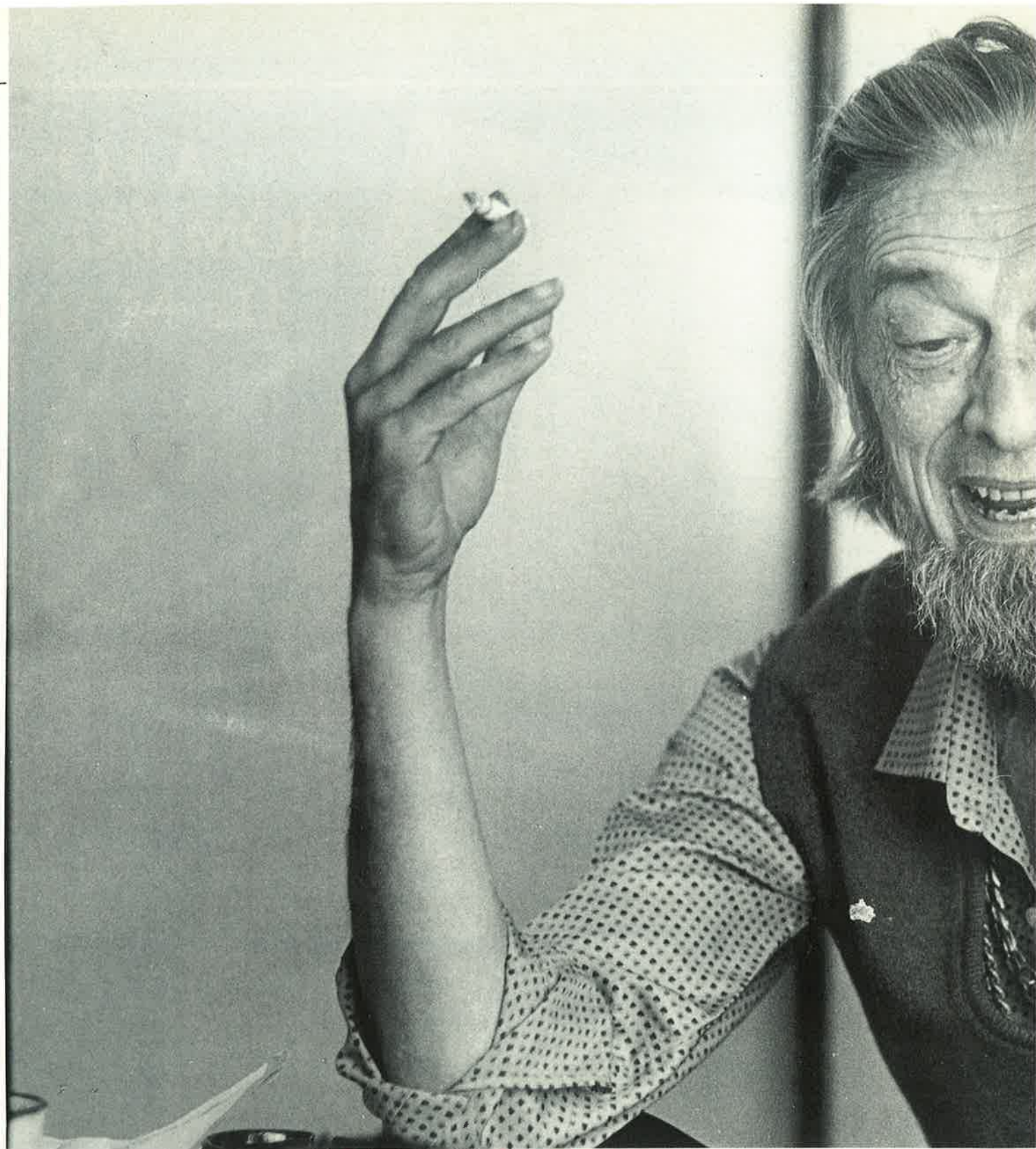
Queridos compañeros
Nos dirigimos a vosotros para presentar la
empresa de video "V-3" S.A.
Por que queremos por experiencia la vida
a bordo y queremos ayudaros a que ésta
sea más llevadera.
Hemos seleccionado para vosotros más de
2.000 títulos y en más de 50 buques,
ya están nuestras películas y videos,
que enviamos a cualquier puerto del
mundo.

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

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

F.F. Garcia
Capitán de la Marina M.





ENTREVISTA A CARLOS BARRAL

**«SE HA PERDIDO
LA CULTURA MARINERA»**



CUANDO y cómo se produjo su encuentro con el mar?

—La historia viene de muy lejos. Mi padre llegó aquí, a Calafell, con ocasión de un temporal. El estaba establecido en Blanes y llegó hasta Calafell huyendo de un temporal de Levante, en un barco como el que yo tengo ahora. Y aquí descubrió un mundo, un mundo de solidaridad. Inmediatamente se compró estas dos casitas donde vivimos mi hermano y yo. Eran más o menos como ahora: dos casas bajas, dos «botigues», una especie de almacén donde los marineros guardaban sus artes y redes. Mi padre se quedó en Calafell, digamos que por una cuestión de solidaridad con esa gente. Desde entonces, esta casa ha estado ligada a la familia y yo, desde mi infancia, he venido siempre a ella y he vivido en comunicación con esta gente del mar; con esta gente que no era de la familia, con estos pescadores. Es más, ni mi familia ni yo tuvimos relación con lo que era la colonia de veraneantes —escasa entonces y superabundante hoy—, ninguna relación, absolutamente ninguna. En cambio siempre hemos tenido una relación muy estrecha con la gente del mar con la que yo he vivido mi infancia y mi adolescencia, con los pescadores de mi edad, que ahora son ya viejos como lo soy yo.

Mi padre se dedicaba a unas cosas muy raras. Tenía una editorial y publicaba libros de divulgación sobre el mar, pero lo hacía muy en serio.

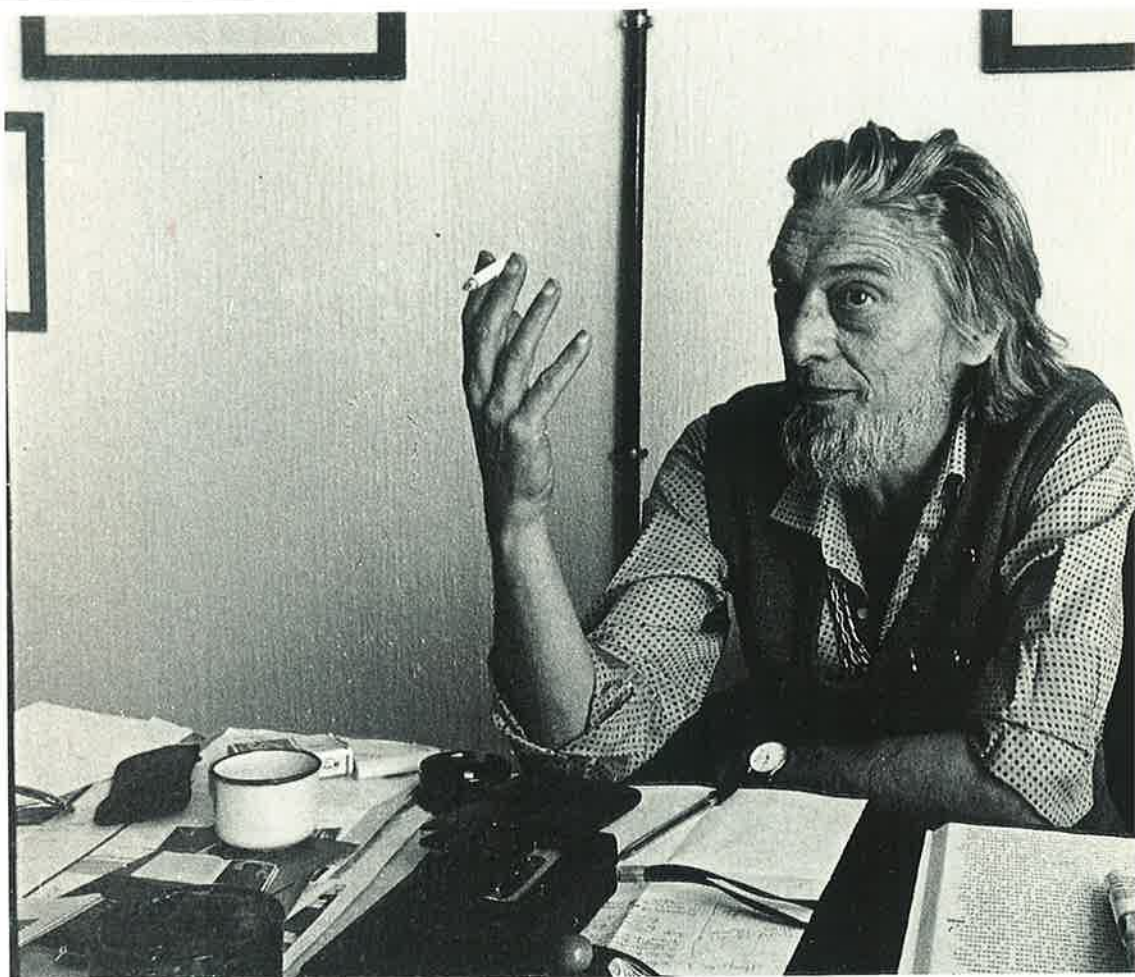
Mi padre era un artista que se había pasado a la industria, y se quedó un poco frustrado por ello. Probablemente, de no dedicarse a la editorial, hu-

El primer número de *Noray* publica una larga entrevista con Carlos Barral, escritor, editor y político, en la que éste expresa su concepción de la vida marinera, de las relaciones del hombre con el mar y del devenir de diversas pequeñas poblaciones semejantes a aquella en la que él ha pasado buena parte de su vida: Calafell. lo que reproducimos a continuación es un extracto de la primera parte de la entrevista y una muestra de la lucidez, la ironía y la profundidad con la que Carlos Barral asume sus relaciones con el Mediterráneo: la *cuna de dioses* transformada en centro turístico a caballo de escasas décadas. Y Barral como espectador privilegiado de esa transformación.

biera sido un pintor importante. No continuó su vocación artística y, seguramente, la mar constituyó para él una válvula de escape, y todo un mundo. Yo creo que mi padre aprendió idiomas como el sueco o el alemán o el finés para poder leer libros sobre cuestiones marítimas. Por ejemplo, traducía del sueco cosas extrañas, algunas muy divertidas. También llegó, incluso, a hacer pesca de profundidad, lo cual no deja de ser raro para aquella época. Bajó hasta los 2.000 metros de profundidad, utilizando artilugios muy complicados, que se hacía traer desde Canadá, para pescar unos bichos extrañísimos. Y todo esto no lo hacía con un espíritu científico estricto, sino con el ánimo de contar las cosas del mar.

En realidad yo no he descubierto el mar. No recuerdo el primer día que ví el mar. Podría decir que lo que he descubierto, lo que descubrí en su momento, fue la tierra adentro. El mar es mi paisaje natural, y, dadas las razones familiares que me hicieron vivir mi infancia en este pequeño pueblo, puedo decir que el mar es también una herencia: la herencia que mi padre me libró y de la que me siento más orgulloso. En determinadas circunstancias y en ciertas condiciones históricas, el mar se convierte en una especie de símbolo constante de la libertad; el mar es la libertad; la tierra, no. Aquí hay una connotación que no sé si podría ser tildada de romántica, porque también tiene un carácter moral, filosófico, que puede durar toda la vida. A mí, personalmente, me ha durado toda la vida.

Ya sé que no es verdad que el mar sea la libertad, pero lo parece. Y, además, curiosamente, se trata de una sensación que tiene todo el mundo, incluso la gente que vive del mar. El marino también tiene esa sensación de que en el mar es alguien libre y que, cuando deja la mar, pierde esa libertad. Y esto sucede aunque el marino no sea el propietario de la barca, ni de las artes o re-



des con las que se relaciona con el mar. Naturalmente, la sensación de mantener su casa a flote es muy importante; pero, por ejemplo, en este puerto el sentido de la propiedad de la barca y los aparejos no era determinante —al menos, durante mi infancia— a la hora de establecer las relaciones del marinero con la mar. Aquí todo el mundo iba «a la parte», respetando la historia y la propiedad. Sin embargo, eso no significaba más que limitar o señalar qué partes se destinaban a la modernización de los aparejos del barco. Por lo demás, todos eran iguales. La autoridad del patrón era mucho más técnica que patrimonial. Es más: era relativamente común que el patrón no fuese el propietario. El patrón se determinaba en función de otras circunstancias: por sus cualidades morales y técnicas; es decir, su autoridad era fundamentalmente moral, y muy respetada por los marineros. El patrón era alguien que se había ganado la

autoridad con su propio trabajo, con su propia trayectoria.

—¿Ha asistido a la experiencia de alguna persona en su primer encuentro con el mar?

—Sí, creo que sí y de gente no muy lejana. Me refiero a

gente del interior de Cataluña. Cuando yo era niño, resultaba muy corriente que viniera gente del campo con sus carros y sus enseres a pasar un día en la playa, se mojaban los pies y comían al borde del mar. En ocasiones, he visto a

Una unidad vital

DESDE MI NIÑEZ HE VIVIDO CON LA GENTE DE LA MAR, UNIDO A ELLA EN TODO



fragio, la desgracia, la intervención de los dioses. Ahora, el mar se ha hecho más doméstico. El mar ha perdido prestigio, ha dejado de representar ese otro mundo misterioso y, por tanto, un espacio distinto para entender la vida y la muerte. El prestigio del mar está asociado tanto a la idea de libertad como a la de riesgo. Ambas ideas han ido siempre juntas; si el mar hubiera sido un lago interior, el prestigio sería mínimo.

Con respecto al mar, podría decir que mis referencias religiosas están muy estrechamente conectadas con «La Odisea» y con «Ulises», y yo creo que esa religión sirve para la humanidad moderna. Da lo mismo que el mar sea el mundo o sea el espacio exterior. Lo importante en el mar es lo que tiene de aventura frente a lo desconocido; a mí me siguen preocupando los últimos versos de «La Odisea», aquéllos en que Ulises es condenado a llegar a un lugar del mundo en donde nadie ha oído hablar del mar, con aquel remo al hombro que en un determinado momento nadie podría reconocer. Con el avance técnico y con las imágenes que proporcionan los medios de comunicación de masas, el mar ha perdido prestigio. Pasa un poco como con la Luna. A mí me consuela que esa luna a la que llegaron los astronautas no es la de verdad. La Luna de verdad sigue siendo la de siempre, sigue estando impoluta, espero.

—¿Cree que la primera relación del hombre con el mar fue de carácter económico?

—Creo que no, aunque es muy probable que el hombre del Paleolítico viviese del marisco, del marisco de ría o del marisco de río también. Ante todo, creo que el mar era una posibilidad de comunicación. Y el hombre primitivo debió de estar mucho tiempo expectante antes de tomar la iniciativa de usarlo como medio de comunicación. Ahí existe realmente una historia misteriosa: quiénes serían los primeros que dieron ese salto al infinito que es el mar.

Por otra parte, un sistema de comunicaciones es también un sistema para mejorar el mundo. En un libro del poeta Tibulo que he traducido recientemente, hay una especie de poema ecologista, *avant la lettre*, en el que habla de ese mundo saturnino que debió de existir antes, en que dice «*Oh, qué felices vivieron bajo la égira de Saturno, cuando no había caminos en el mundo ni nadie se atrevía por los caminos del mar*». Y, luego, hace una reflexión diciendo que ahora el mundo ha cambiado, que se ha puesto feísimo; dice que el marinero va y viene cargando en esas frágiles barquillas con inútiles mercancías extranjeras. Es, como puede verse, una crítica ecologista al progreso.

Sin embargo, yo creo que refleja también lo que el mar tiene como tentación hacia la comunicación. Antes de que el hombre se atreviese a dar ese salto hacia el mar..., el mar sería sin duda como una especie de paisaje invernal, en el que no se decidía a internarse. Debía ser algo infernal esa presencia constante. No deja de ser curioso, sin embargo, constatar que hay muchísimos pueblos en el mundo que viven a la orilla del océano y desconocen el mar. Los nativos de Canarias, por ejemplo, no navegaban; en las Antillas sucedía otro tanto, sin duda por un terror ancestral.

La relación entre el mar y la muerte está claramente establecida. Hay lugares del mundo donde existe un marisco buenísimo que no se come. Por ejemplo, en la costa francesa donde crecen maravillosos percebes, no se prueban. O en las costas españolas, donde está el erizo del mar, que tanto gusta en Francia, y aquí no se come. ¿Qué explicaciones tenemos para eso? Ninguna. A no ser que hayan sido originadas por motivos ancestrales, intoxicaciones masivas, por ejemplo. Pudo suceder en alguna época que les afectase una marea roja, que se produjese un envenamiento colectivo, y, a consecuencia de ello, un terror ancestral.

¿Quién sería el primero al

que se le ocurrió comerse un cangrejo? Un hambriento, probablemente. Pero lo del percebe es incomprensible; el percebe es seguramente el marisco más sabroso de la tierra, y, además, una de las cosas más sabrosas de la tierra. Sin embargo, hay regiones donde crece y no se lo come nadie. Coger el percebe es un trabajo complicado. Los gallegos se han especializado de toda la vida y lo hacen muy bien, pero en Normandía no lo saben hacer y no se quieren arriesgar con las paredes de las rocas. Esa es otra cuestión, esa es una cuestión de especialización laboral; pero, ¿por qué nunca nadie en Normandía comía percebes? En el siglo XIV, por ejemplo, pasaron un gran hambre en Normandía y a pesar de ello nadie comía percebes.

Creo, sin embargo, que la relación primaria con el mar no es de carácter económico. El mar es la tentación de la libertad y de la comunicación. Ciertamente, la fuerza del mar proviene también de su carácter aislado. El mar provoca esa sensación de plenitud, de libertad, y, al mismo tiempo, origina un sentimiento de soledad y aislamiento. Y si bien el lenguaje sobre la soledad está contaminado de literatura, un marinero sufre esa soledad y la usa. Y esa soledad forma parte de su lenguaje; es un elemento más con el que construye su personalidad. El marinero lo ha asumido. Ese viejo marinero que sale en una barquilla a pescar al anzuelo a las seis de la mañana y vuelve a las cuatro de la tarde con tres o cuatro pececillos, ese hombre ha estado consigo mismo todo el tiempo.

Con los viejos marineros sucede una cosa muy curiosa y es que han tenido una relación con el mar sin sentimientos, hasta el momento en que ellos se sienten impotentes; es decir, cuando ya no pueden ir a la mar. El viejo marinero que se sienta a la puerta de su casa a ver cómo cambia el tiempo, o el día o el aspecto del mar, odia el mar. Dice que odia el mar, pero, en realidad,

niños realmente asombrados, e incluso asustados ante el espectáculo primero del mar. También ha visto lo contrario. Hace años apareció aquí Juan Larrea, el poeta, con su nieto. Era la primera vez que el niño veía el mar. Larrea intentaba explicarle a ese chico lo que significaba aquel mar; pero el chico se sentó delante de mi casa, de espaldas al mar. Estaba sentado con una indiferencia absolutamente incomprensible. Larrea hizo toda clase de esfuerzos para explicarle que estaba asistiendo a algo fundamental. Recuerdo que pasó una goleta muy bonita, con las velas desplegadas. Hacía una tarde de viento, el espectáculo realmente merecía la pena; pero el nieto nada, absolutamente nada. Hoy en día eso es casi normal ya. Gracias a la televisión, los niños ven antes la imagen que la realidad del mar. En ese sentido creo, además, que esa es la causa de que el mar haya perdido prestigio. El mar está lleno de una mítica espectacular, que es el nau-

no lo odia: a quien odia es a sí mismo. Esa pérdida de equilibrio entre el mar, que es dominante, y él, que podría ser dominante, desaparece; él ya no puede ser parte de esas fuerzas que pueden dominar al mar. El mar ya no puede ser dominado por él. Entonces se produce esa extraña reacción de odio que es muy común en el viejo marinero que detesta la mar: cuando ya está sentado, semiparalítico, ¿por qué detesta el mar? Porque la mar sigue siendo igual de joven que hace cuatro mil años y él no, él ya no puede hacer nada.

¿Qué ha pasado? Simplemente que el sentimiento de paridad se ha roto. El marinero no tiene otro lenguaje, no tiene otro mundo de referencias. Al llegar la vejez, ese mundo ha salido de su horizonte de posibilidades, y, por tanto, él ya no es nada. El hombre de tierra adentro y el romántico en general, piensa que el viejo marinero sentado al pie de su casa mira al mar con nostalgia, y no: lo mira con odio, porque la presencia del mar es el reconocimiento de que él ha sido el vencido, él ha sido el derrotado. El mar nunca es vencido.

—¿Para usted el mar es fundamentalmente el Mediterráneo?

—Pues sí. Sólo existe un mar, que es el mar Mediterráneo, y los demás son ríos. Cuando digo ríos me refiero a los océanos. Para alguien que ha vivido en el Mediterráneo, los otros mares son todos iguales. Siento, por ejemplo, que el mar de Conrad no sea el Mediterráneo. De todas maneras, lo recupero porque no es muy diferente; lamento, eso sí, que en el Mediterráneo no haya ballenas, aunque las hubo en su tiempo. En cualquier caso, he de decir que el capitán Acab es menos marino que Ulises.

Mi teoría sobre el Mediterráneo es bastante complicada. Creo que hay civilizaciones que llevan aquí, al lado del Mediterráneo, milenios y milenios y, sin embargo, no tienen nada que ver con el Mediterráneo como cultura o ci-

vilización. Por ejemplo, la civilización magrebí no tiene ninguna relación con el Mediterráneo. Lo que le queda de marítima y de mediterránea a esa civilización proviene de Cartago. Llevan ahí desde el siglo séptimo y están de turistas, son turistas del Mediterráneo. Lo mismo se puede decir de otras muchas culturas: la civilización egipcia tampoco es mediterránea. Los hebreos, por ejemplo, tienen orilla con el mar, desde que sacaron de allí a los cananeos y a los palestinos; sin embargo, no tienen ninguna vinculación con el mundo mediterráneo; los turcos sí, pero por personas interpuestas. La civilización mediterránea sigue siendo una franja interior de no más de veinte kilómetros desde la costa, y se corresponde a lo que antiguamente fue la línea de establecimientos o colonias griegas y fenicias.

—¿Cuál es, entonces, el rasgo determinante de una civilización para considerar que ésta forma parte de la cultura mediterránea?

—La civilización mediterránea es de un gran civismo religioso y, consiguientemente, de un gran civismo moral. En cambio, no tiene relación alguna con esa moral utilitaria de los pueblos del norte; es otra cosa: es una civilización de vivir por vivir, de hedonis-

mo profundo. Un hedonismo por encima de cualquier otro sentimiento. Se trata de una sensación enormemente creativa, probablemente como ninguna otra, creadora de belleza, de mitos, y a la que repugnan especialmente todos los planteamientos metafísicos, absolutamente todos. Esa cultura mediterránea sigue siendo un refugio contra la barbarie de la metafísica, o un refugio contra la barbarie del monoteísmo, que no deja de ser una dictadura de los dioses.

Actualmente, estoy trabajando en un libro que se llama *Calipso*, en el que intento contar todo esto, aunque no sé si con el acierto que el asunto se merece. *Calipso* es la isla central del Mediterráneo, una isla mítica, que, según todos los cálculos náuticos, se caracteriza por no existir. El viaje de Ulises se puede seguir náuticamente día a día y hay una enorme cantidad de trabajos dedicados a describirnos ese viaje con exactitud y localizar todos los lugares donde estuvo. Sin embargo, *Calipso* no se puede identificar. Sabemos que es una isla central. Si Malta fuera una isla pequeña, probablemente podríamos decir que Malta es *Calipso*, o una pequeña isla próxima a Malta.

En Cataluña, la influencia fenicia es evidente, toda la ar-

queología lo demuestra. Sin duda existió un comercio directísimo con los fenicios de Ibiza, con los fenicios en general. Es evidente el enorme peso de la civilización fenicia. Y no creo que tuvieran ninguna influencia étnica en los catalanes, aunque a los catalanes les guste hablar de esta posible ascendencia por aquello de que los fenicios tienen fama de muy buenos mercantes.

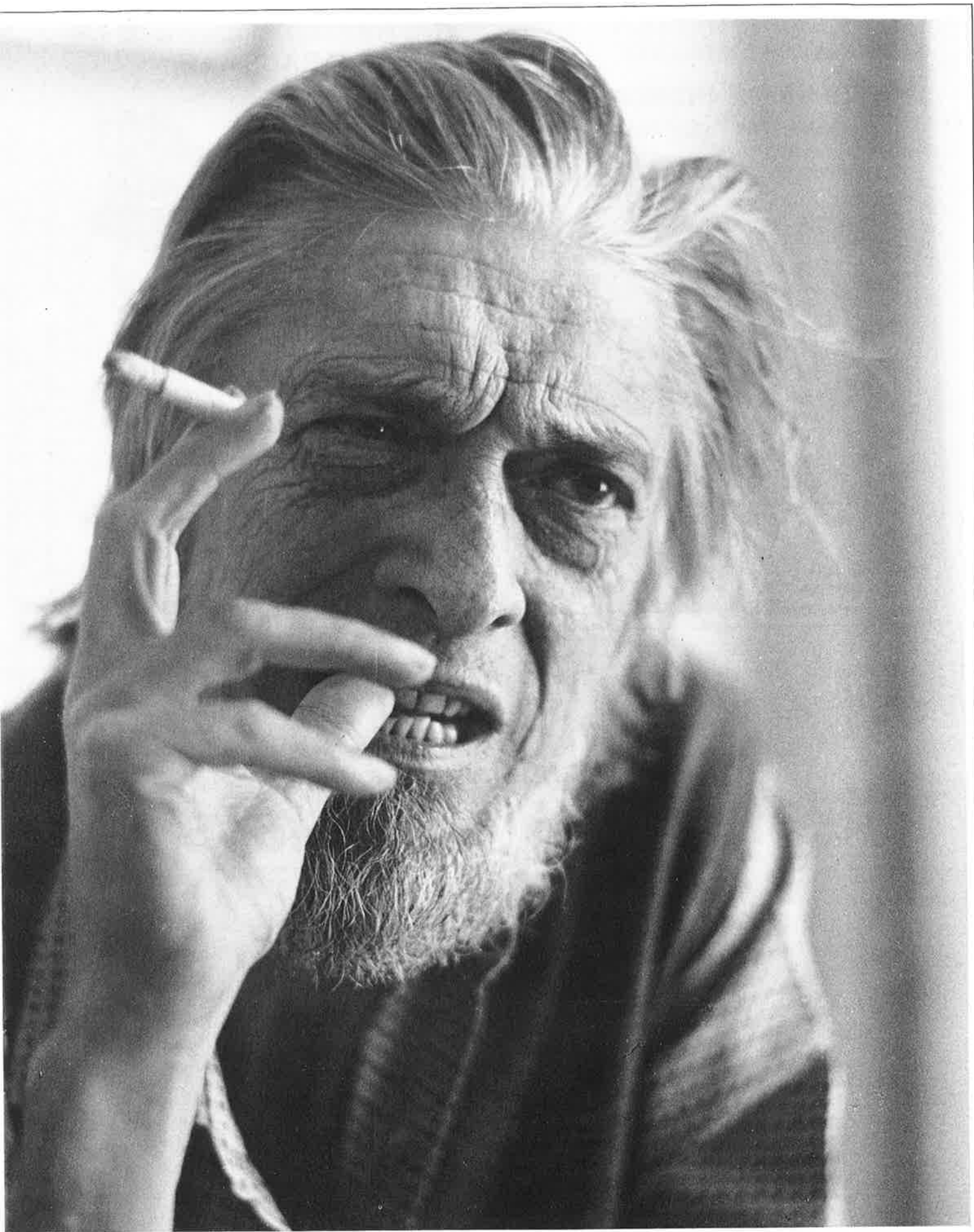
—¿Cómo analiza usted el cambio de los valores morales de la comunidad al dejar de ser Calafell un pueblo de pescadores para convertirse en una localidad turística?

—Los valores han cambiado radicalmente. La moral social, que era solidaria, cooperativa, con muy poco egoísmo, ha devenido en una competitiva moral, típica de comerciantes. La gente se resalta por razones oficiales, pero no por razones naturales. Para ser exactos, creo que hay una gran decadencia de los valores morales. Aquel sentido de la vida, aquella vivencia de la barca como una continuación de la casa, ha desaparecido completamente. Para decirlo en términos brutales: se ha convertido en una especie de localidad suburbial. Las gentes de hoy, los jóvenes de hoy, tienen una remotísima relación con el mundo moral de sus abuelos, y éstos, cuando sobreviven, se convierten en seres silenciosos e indiferentes. La moral tradicional del marinero ha desaparecido, como si el turismo hubiese pasado una esponja por encima.

A pesar de todo, los hijos de marineros, que ya no trabajan en el mar, conservan un cierto sentido familiar: son tribales, se mantiene una cierta cohesión tribal. Pero, realmente, el mar es ya más un recuerdo que una presencia. La playa ha desterrado al mar. Hay unos cuantos nostálgicos, gente de mi edad, que tienen todavía una pequeña barca, que salen de vez en cuando al mar, a echar una red, aunque se dediquen a otro negocio, a una taberna, o a un almacén, o sean empleados de un supermercado o un bar. ■

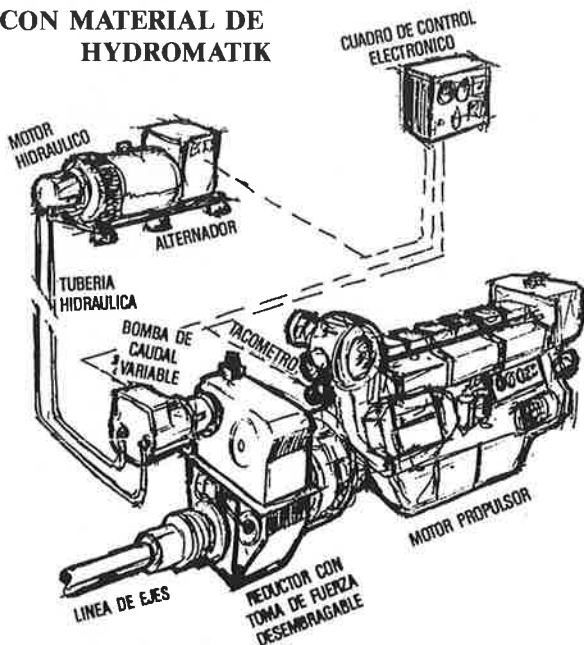
El Mediterráneo

SOLO EXISTE UN MAR: ES EL MEDITERRANEO. LOS DEMAS SON SOLO RIOS



**ALTERNADORES DE COLA
ACCIONADOS MEDIANTE
TRANSMISION HIDROSTATICA**

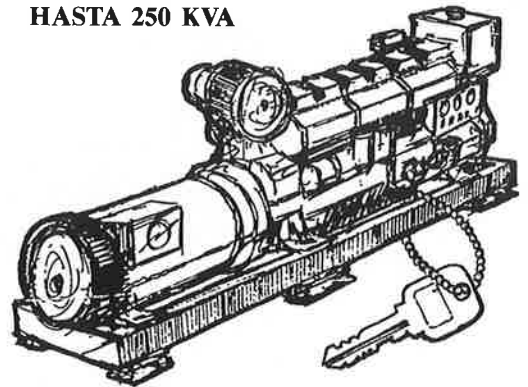
**GOIMENDI - TRANSMAR
CON MATERIAL DE
HYDROMATIK**



**DESDE 30 KVA
HASTA 250 KVA**

**GRUPOS ELECTROGENOS MARINOS
TRANSMAR**

**DESDE 20 KVA
HASTA 250 KVA**



TRANSMAR

TRANSFORMACIONES MARINAS, S.A. (TRANSMAR)
Barrio ugaldetxo OIARTZUN (Guipúzcoa)
Teléfonos: (943) 35 53 43 - 35 53 44
Télex 36068 OZUN-E



ASTILLEROS Y VARADEROS

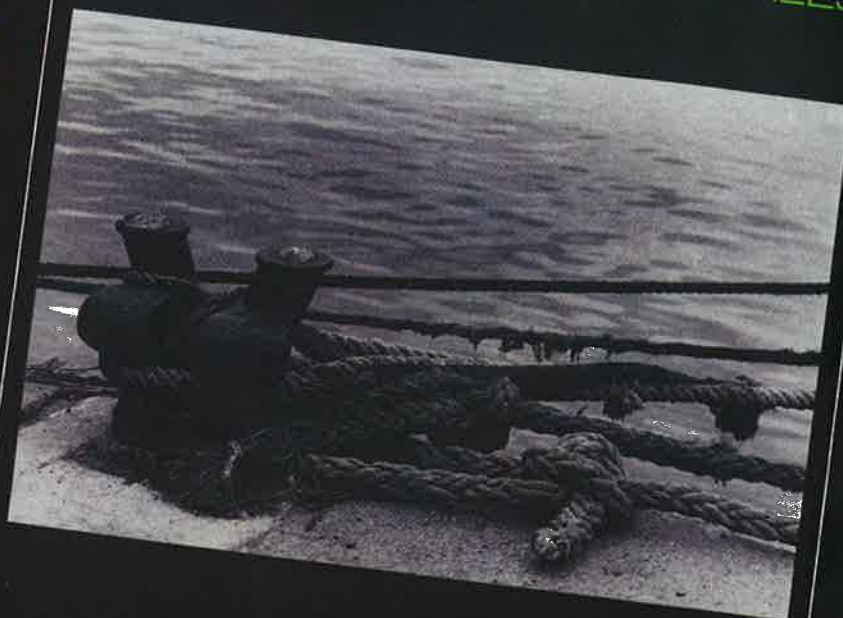
Francisco Cardama, S.A.

**CONSTRUCCIONES NAVALES
REPARACIONES EN GENERAL
CARPINTERIA NAVAL**

**Avda. Orillamar, 189 - Telfs.: Oficinas: 986 - 23 16 32
Astillero: 23 30 54 - Telex: 83447 CRMA-E - BOUZAS - 36208 (Vigo)**

NORAY

REVISTA DE ESTUDIOS SOCIALES



ESTUDIOS SOCIALES SOBRE EL MAR
CAMELLE: MONOGRAFIA DE UN NUCLEO COSTERO
COMUNIDADES PESQUERAS ALICANTINAS
ENTREVISTA A CARLOS BARRAL
MUJER Y FAMILIA MARINERA
EL MAR COMO SOPORTE PUBLICITARIO
ACCIDENTES: ¿CAUSALIDAD O CASUALIDAD?



Nº 1
ABRIL
JUNIO
1987

El Programa de Información y Divulgación del Instituto Social de la Marina acaba de poner en la calle una nueva revista. Se llama *Noray*, tiene carácter trimestral, más de 200 páginas y un terreno claro de cobertura: el de las Ciencias Sociales. El primer número de *Noray*, que abarca el trimestre comprendido entre el 15 de abril y el 15 de julio de 1987, hizo su presentación en Santiago de Compostela el pasado 21 de mayo.

DOSSIER

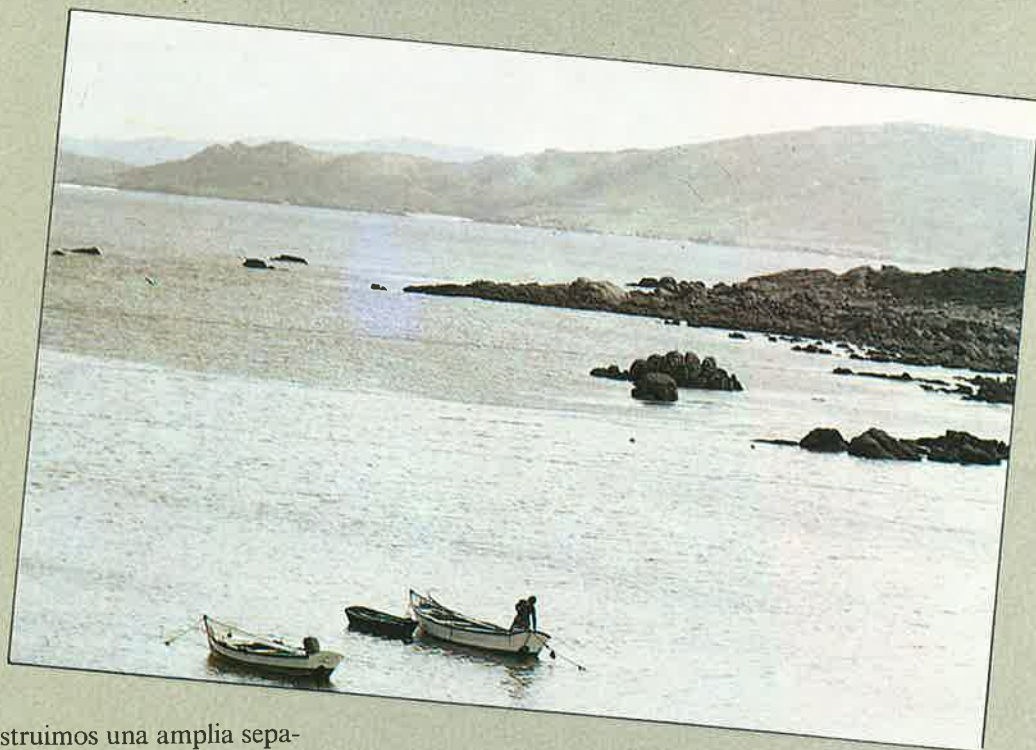
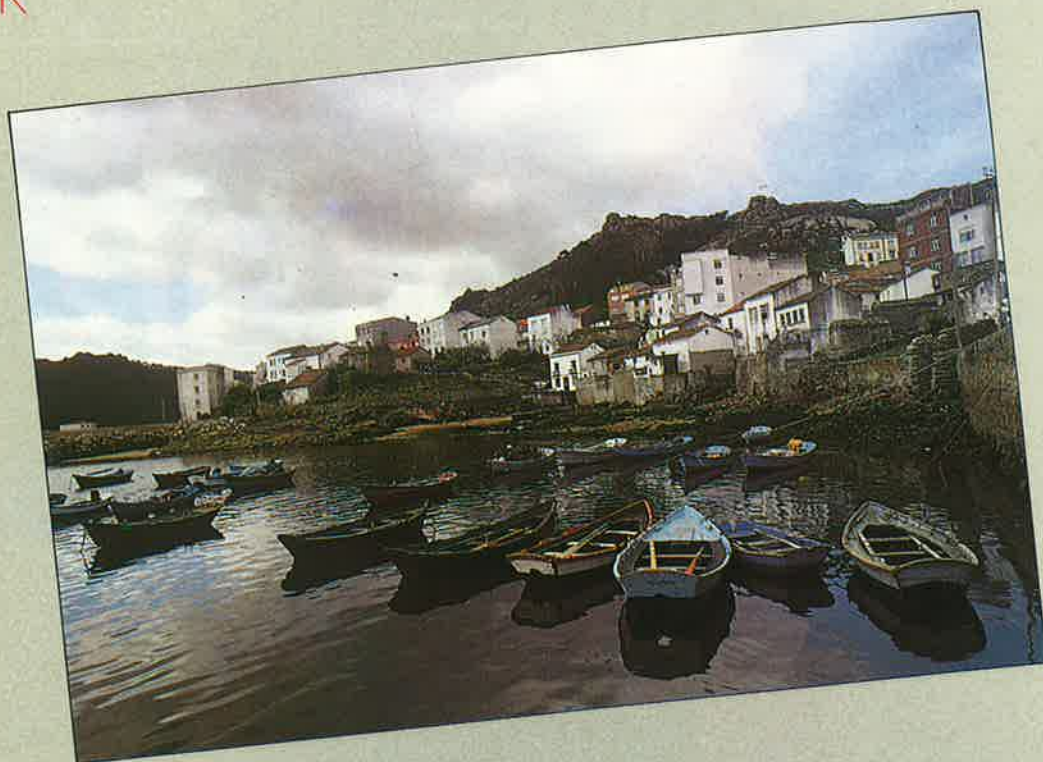
HAY una afirmación científica, de extensa aplicación, que explica adecuadamente el nacimiento de *Noray*: «*La necesidad crea el órgano*». La historia de *Noray* empezó, aunque nadie lo supiera, cuando la revista MAR llegó al conocimiento de los trabajos de investigación a los que el sociólogo José Manuel Montero Llerandi, profesor de la Universidad Complutense de Madrid, llevaba dedicados no pocos esfuerzos desde hacía años: trabajos de llamativo rigor científico, desarrollados con la tenacidad que las circunstancias adversas —las que habitualmente rodean casi todo aquello que se refiere al mundo marítimo— exigen y con la sincera voluntad de no hurtar la cara a las realidades, por duras que éstas se mostraran al análisis. El primer encuentro dio por fruto una entrevista, publicada en el número 237 de la entonces HOJA DEL MAR, en noviembre de 1985, y que fue acompañada de un reportaje de resumen de la investigación que Montero Llerandi, junto con el catedrático Manuel García Ferrando, había desarrollado a finales de 1984 en poblaciones pesqueras de las provincias de Huelva y Pontevedra.

En el párrafo final de aquel trabajo de nuestra revista se dejaba ya constancia del interés despertado por las posibilidades de la sociología del mundo marítimo-pesquero. Se decía: «*Son realidades en las que es preciso profundizar aún más. (Este) trabajo... viene a representar el inevitable tiro de salida para un recorrido que ha de hacerse más amplio y más fecundo.*»

Así fue. A partir de aquella fecha, los trabajos de Montero Llerandi empezaron a figurar en cada número de nuestra revista, dando lugar a una sección fija, que titulamos «Gentes del Mar», y que fue engrosándose con un amplio abanico de temas: la mujer en las comunidades pesqueras, la familia marinera, las condiciones de trabajo, los accidentes laborales —sobre los que

construimos una amplia separata—, la tipología de la actividad pesquera... A veces, la iniciativa de la sección de Montero Llerandi arrastró otros tratamientos periodísticos, como el que se destinó a la Albufera de Valencia y a la comunidad de pescadores de El Palmar, *dossier* que recibió el premio del Día Mundial de la Alimentación, instituido por la FAO. También convocó otras firmas.

Pero, cuanto más iba poniendo de manifiesto el propio



“La nueva publicación incluye diversos y amplios trabajos de etnografía, antropología y sociología.”

trabajo de MAR la importancia y el interés de la sociología aplicada al sector, más revelaba también la revista sus propias limitaciones como escenario para la verificación de ese tratamiento. Tratándose, por propia definición, de una publicación destinada al gran público, MAR no podía proporcionar a estos análisis un marco adecuado: los escritos



resultaban, por un lado, demasiado extensos y, de otro, difíciles de entender para el más amplio público. La necesidad de *Noray* saltaba a la vista. El Instituto Social de la Marina supo entenderla y proporcionarle los medios materiales y humanos requeridos para su realización: ha sido, en efecto, de la colaboración entre el profesor Montero, como

“Con su aparición, *Noray* pretende incorporar el caudal de las ciencias sociales al debate marítimo.”

director de la nueva publicación, con la Redacción de *MAR* —que ha prestado al proyecto su más decidida colaboración periodística y técnica— dé donde ha surgido el impulso necesario para la confección del plan de trabajo de *Noray* y para la concreción de su primer número.

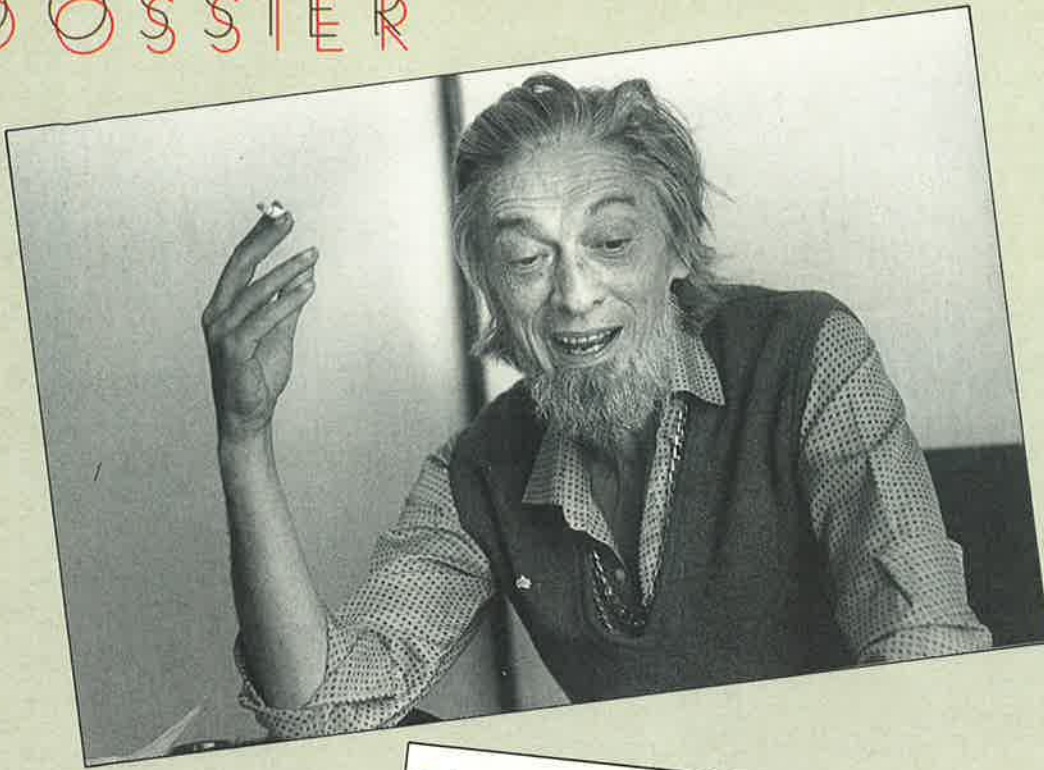
Este incluye diversos trabajos de sociología, etnografía y antropología que, a nuestro juicio, presentan un considerable interés. «*El Estado de la cuestión*» es una relación, par-

cialmente comentada, de la bibliografía española sobre el sector marítimo-pesquero, realizada por Juan Manuel García Bartolomé, jefe de la Sección de Estudios Agrarios, Pesqueros y Alimentarios de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Esta relación, en la que se entrecruzan las diversas disciplinas científicas que tienen al mar por objeto de estudio, aporta como principal virtud la de tomar al sector marítimo-pesquero como un todo, interconectando las diferentes perspectivas de investigación y análisis desde las que cabe afrontarlo.

Otro es el planteamiento con que el antropólogo de la Universidad de Alicante Manuel Oliver Narbona aborda el estudio de las comunidades pesqueras de aquella provincia. A partir de la relación entre las actividades pesquera y agrícola, y según las modalidades de esta relación (de complementariedad, enfrentamiento o lejanía), Oliver establece tres categorías, a cada una de las cuales asigna una población prototípica. Denia, Vilajoiosa y Santa Pola son las tres comunidades así consideradas.

Siempre es interesante detenerse en el estudio de la evolución histórica de una población marinera, y más si ello se realiza de la mano de un observador de la calidad del editor, escritor y político Carlos Barral. Barral es entrevistado por *Noray* sobre sus relaciones con el mar, sobre la vinculación entre Cataluña y el mar, sobre el Mediterráneo... y sus respuestas —unas veces severas, otras irónicas, a menudo polémicas, siempre sugestivas— han sido fielmente recogidas en este primer número de la revista.

«*La mujer y el mar*», ensayo que corre a cargo de la periodista Llum Quiñonero, licenciada en Historia y destacada feminista, nos introduce en un terreno poco frecuente pero de muchas y profundas ramificaciones: el estudio de la situación y el papel de las mujeres en el contexto de la organización familiar patriarcal de la



sociedad y, dentro de ello, de las comunidades marítimopescueras en particular. Quiñonero hace un repaso de los avances realizados sobre el particular por la teoría feminista, expone críticamente el punto en que se encuentra el estudio de la situación específica de las mujeres en las comunidades marineras y realiza el bosquejo de lo que podría ser una investigación sobre esa realidad.

La pequeña Camelle, puerto coruñés de la mítica «Costa de la Muerte», pasa detenidamente por las páginas del primer número de *Noray*, que le dedica dos trabajos coordinados y complementarios. En el primero, el sociólogo Rafael Gómez y el periodista José María Sulleiro, director de MAR, elaboran un pormenorizado retrato etnográfico del pueblo: de su Historia, situación actual, medios de vida, costumbres, pautas culturales... A través de este artículo, es todo un pueblo pesquero el que aparece ante nuestros ojos, mostrándonos una realidad viva en su devenir. El otro trabajo, obra del periodista Adolfo Ribas, responde a las características de lo que la Sociología califica como «una historia de vida». Siguiendo las huellas de la trayectoria humana de un anciano, habitante de Camelle, el retrato del



“MAR no podía proporcionar el adecuado soporte al análisis de una realidad social que es necesario conocer para intentar transformarla.”

pueblo mismo toma cuerpo y adquiere voz, explicándonos no sólo cómo las cosas *son*, sino también cómo *las han vivido y las viven* quienes desarrollan su existencia en Camelle: su peculiar cosmovisión, sus reacciones ante la irrupción de la vida moderna en un pueblo que había vivido aislado de por siglos.

«El mar como soporte publicitario» es un brillante ensayo del economista y crítico de cine Alberto Fernández Torres, en el que se desmenuza analíticamente la utilización que la publicidad televisiva hace del medio marítimo como apoyatura para la promoción de productos comerciales. Fernández Torres muestra cómo el mar y sus múltiples posibilidades simbólicas y referenciales sirven de instrumento para comprometer emocionalmente al público televidente, haciéndole sensible a las presuntas virtudes de los más variados productos (desde tabacos a calzoncillos, desde colonias a muebles de jardín), sin por ello horadar lo más mínimo en el centro de la realidad de la vida marítima, uti-

lizada como decorado en esos anuncios.

En fin, el sociólogo Enrique Rodríguez Alós se plantea un problema clave del estudio de la siniestralidad laboral en el sector pesquero y, a través de ella, sobre la siniestralidad laboral en general: la determinación del grado de *causalidad* del fenómeno. Rodríguez Alós pormenoriza el conjunto de argumentos en los que se amparan las teorías que no consideran los accidentes laborales como un fenómeno inherente a las actuales relaciones de producción y los va sometiendo a crítica, para acabar por explicitar la tesis contraria: el carácter estructural de la siniestralidad laboral, constituida en un elemento más de las relaciones sociales de producción imperantes en el sector pesquero.

El primer número de *Noray* presenta, a nuestro juicio, dos rasgos que merecen ser subrayados. En primer lugar, parece forzoso destacar la ausencia de conformismo intelectual y social desde la cual abordan la realidad sectorial la mayoría de los trabajos. En segundo término, es igualmente notoria la voluntad de poner en pie una publicación que haga compatibles los análisis rigurosos con la amenidad de los tratamientos, tanto literarios como gráficos, eludiendo la adustez, no siempre imprescindible, que suele primar en este tipo de publicaciones. Una y otra característica parecen confluir en la vocación social del esfuerzo emprendido por el Instituto Social de la Marina a la hora de situar esta nueva revista en el no excesivamente poblado mercado de las publicaciones marítimas.

Como introducción y saludo a *Noray*, la revista MAR recoge en este número una selección de artículos incluidos en el primer número de la nueva publicación: una parte del trabajo sobre Camelle y un resumen de los ensayos sobre la publicidad y la mujer, que acompañamos con una selección de diversos interesantes pasajes de la entrevista con Carlos Barral. ■

GS 751, 753, 710
 Radares profesionales con representación convencional en pantalla de 7 pulgadas. Todos los modelos incorporan anillo variable. Su precio es un gran atractivo, pero aún lo es más su calidad.



GS 930

El radar sencillo sin complicaciones y altos resultados, el de más alta relación precio/prestaciones. Imagen fija en pantalla de luz día.

16 millas en 7 escalas
 Anillos fijos
 3 Km. de potencia
 Antena radome de 62 cm Ø

Modelos 751 y 753
 48 millas en 8 escalas
 5 Kw de potencia
 Antena radome de 88 Ø (751)
 4 pies abierta (753)

Modelo 710
 72 millas en 9 escalas
 10 Kw de potencia
 Antena abierta de 5 pies (155 cm.)

GS951 y 952 Turbo

Radars de prestaciones profesionales al alcance de la flota deportiva y pequeños pesqueros. Imagen fija en pantalla luz día de alta resolución. Anillo y demora variable, alarma de aproximación.

Alcance 24 millas (951) y 32 millas (952)
 Potencia emisión 5 Kw.
 Antena radome de 62 cm. Ø (951). Abierta de 91,5 cm. (952)
 Consumo 60 W.
 Resolución mejor de 30 m.



Sonda FFC2000

Sonda profesional en pantalla color de 12 pulgadas, alta resolución la más útil herramienta para pesca. Dispone de una pantalla de memoria, representación individual o simultánea de las 2 frecuencias que dispone. Salida para cassette de audio. Entrada de temperatura y LORAN-C. VRM y expansión en cualquier escala. Transmisor de 50 KHz (2Kw) y 200 KHz (1.5 Kw)



es un producto de:



GoldStar

Precision Co., Ltd.

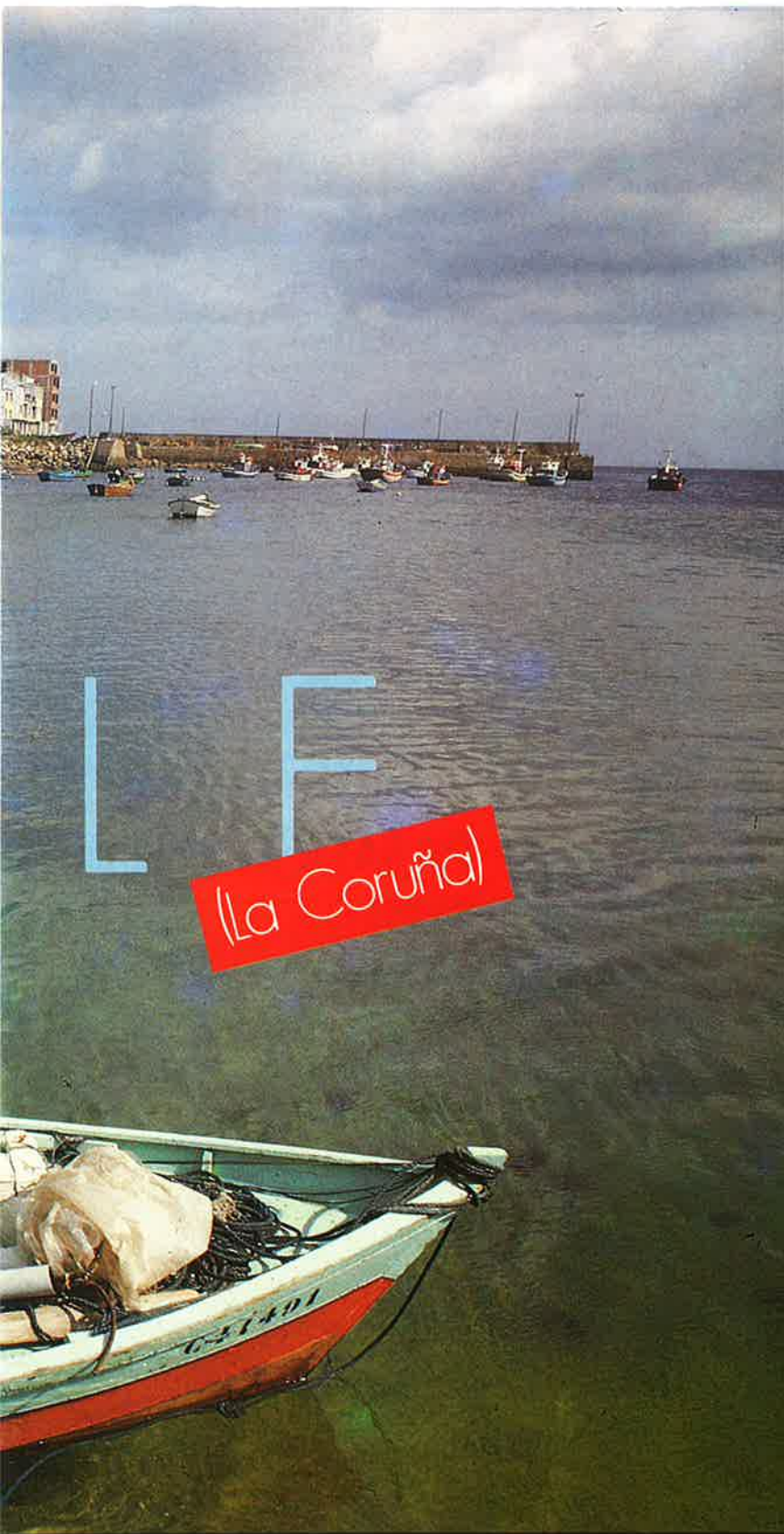


C/. Muntaner, 44
 08011 - BARCELONA
 Tel. (93) 323 43 15
 FAX 3235062



C A M E L

VIDA Y ESCENARIO



Presentamos a continuación un retrato de una población pesquera coruñesa, situada en la mítica «Costa de la Muerte». Se trata de un estudio de carácter etnográfico, en el que figuran los datos y testimonios más significativos de entre los recogidos por un sociólogo y dos periodistas en el propio pueblo. Es la evolución histórica de este peculiar conjunto humano, en sus diferentes fases y hasta nuestros días, la que aparece en el punto de mira de nuestro interés. La descripción abarca, por supuesto, el modo en que los diferentes sectores sociales han vivido esa evolución y cómo encaran su propio presente.

Desde los orígenes de la localidad, el paisaje de Camelle ha estado configurado por las necesidades de su economía: las chalanas, sobre un fondo de diminutas fincas agrícolas.



EL capitán William Long fue, seguramente, uno de los hombres que supo captar más rápidamente la realidad de Camelle. Y lo hizo casi de golpe, a las 3 de la madrugada del día 10 de febrero de 1904. Venía al mando del «Yeoman», un buque de cuatro palos y una chimenea, recién botado por la compañía británica «The Carrente Steamership Ltd.», que hacía la ruta Liverpool-Calcuta con 4.000 toneladas de carga general. El vapor navegaba en bolina (1) a la busca de la luz del Faro Villano, para efectuar la recalada (2), cuando un fuerte estrépito despertó a los 80 miembros de su tripulación. La nave acababa de chocar contra la temible Pedra do Porto que, como un feroz cancerbero, se erige a la entrada del puerto de Camelle.

Durante las cuarenta y ocho horas que siguieron al accidente, el capitán Longs y los 75 supervivientes del «Yeoman» pudieron comprobar que los pobladores de aquella pequeña aldea —no más de una treintena de casas agrupadas en la ribera oeste— eran auténticos expertos, tanto en el rescate de víctimas como en el posterior aprovechamiento de todo beneficio derivado del naufragio. En sólo dos días, los habitantes de Camelle se habían hecho con las «pacas» de carga general que el mar iba arrancando de los restos del buque, y la Estación de Salvamento «Barbeito y Cía», instalada en Camelle desde 1898, conseguía los derechos para el desguace y aprovechamiento del «Yeoman».

No fue el capitán Long, ni mucho menos, el único marino en pasar por esta experiencia. Once años más tarde, el 12 de enero de 1915, era el vapor «Natalia», en ruta Liverpool-La Coruña, el que chocaba contra la Pedra do Porto. El accidente sucedió a las 11 de la noche, con el mar en calma, mientras el «Natalia», de la compañía Serra, buscaba entre la niebla la luz del Faro Villano. En esta ocasión, los beneficios del nau-

fragio fueron más elevados que en el caso del «Yeoman». El «Natalia» transportaba 2.000 toneladas de carga general: desde las sacas de sulfato hasta los valiosos telares que albergaba la bodega del buque pasaron a engrosar el patrimonio de Camelle. La Estación de Salvamento «Barbeito y Cía» volvió a actuar con su habitual eficacia.

Lógicamente, no todos los naufragios eran beneficiosos para la economía de Camelle. A las 9 de la noche del 20 de agosto de 1934, las 13.000 toneladas del petrolero «Boris Sheboldaev» entraron en violento contacto con la Pedra do Porto. El «Boris Sheboldaev», que hacía el viaje de Leningrado a Batum, se empotró en las rocas, inundando de petróleo toda la cala, desde la rada de Sabadelle hasta la Punta Percebeira. Durante un año, en Camelle no se pudo probar el marisco pero, a cambio, la pequeña aldea trabó conocimiento con el capitán M. Zikov, que ilustró a los lugareños sobre los principios del comunismo, mientras el primer maquinista, Nicolás A. Shechov, defendía, con el mismo ardor, las ventajas del colectivismo.

COSTA DE LA MUERTE

Tanto el *Yeoman*, como el *Natalia* como el *Boris Sheboldaev* terminaron su existencia marítima frente a Camelle, en la Pedra do Porto. Pero no acapararon la exclusiva. Desde 1870 a 1972 se registraron 153 naufragios, con un saldo de 533 víctimas, en la llamada Costa de la Muerte.

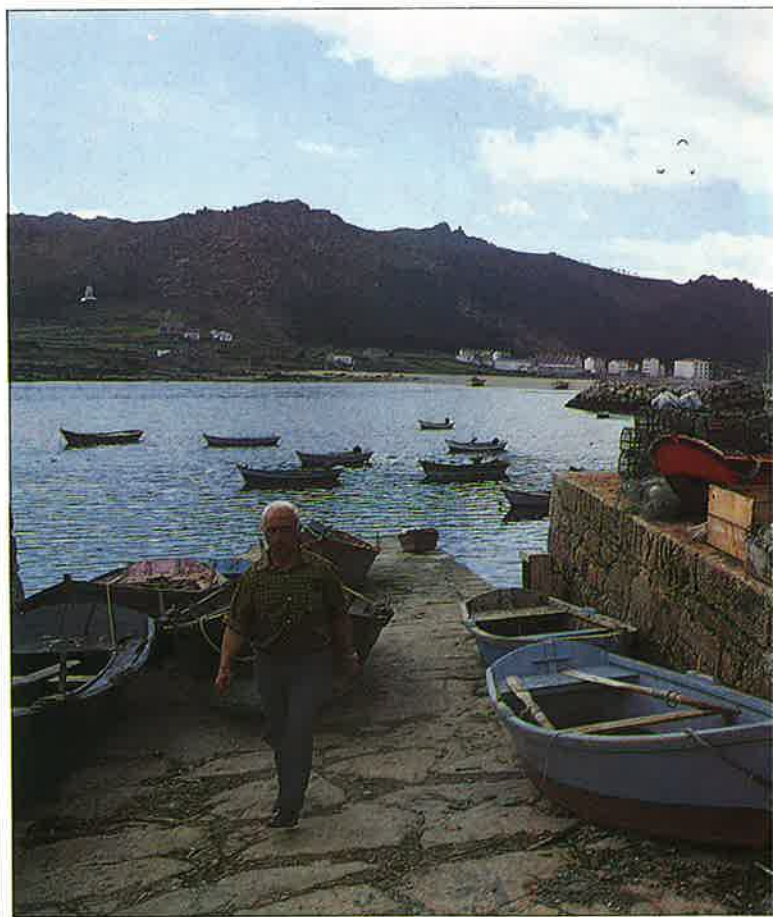
El naufragio de mayor trascendencia, el que aparece en las leyendas locales y se transmite oralmente hasta desdibujarse mezclado con primitivos naufragios perdidos en los anales de la tradición local, fue el del «Serpent», un buque-escuela de la Armada británica. El «Serpent» había salido de Plymouth a las 2 de la tarde del día 8 de noviembre de 1890 en ruta a Sierra Leona. Su capitán, Harry

L. Ross, traía el rumbo en demanda de Cabo Finisterre, con una mar durísima.

Nunca se supo con exactitud el motivo del naufragio, pero el caso es que el «Serpent» acabó con su vida y con la de 172 de sus tripulantes a las 11 de la noche del día 10 en los bajos de la Punta do Boi, que, desde entonces, también se conocen como «o baixo do 'Serpent'». La Punta do Boi es, con la Punta de la Cagada, uno de los extremos de la peligrosa Playa de Trece, y ambas suman el mayor número de naufragios conocidos. La trágica historia del «Serpent» ha quedado deformada por los narradores locales. La magnitud de la tragedia —y la impresión que produjo en Inglaterra— supuso que, seis años

más tarde, se modernizara el Faro Villano, pasando a ser el primero de los electrificados en España. El «Serpent» hizo posible también la instalación del telégrafo en Camariñas. En el libro *Costa de la Muerte*, del maestro de Camelle, José Baña Hem, se recoge el comentario publicado en la *Ilustración Española y Americana* el 13 de noviembre del mismo año: «Es inconcebible lo que sucede en este país: desde Ortegal a Finisterre ocurren todos los años un número de siniestros marítimos más que suficientes para que el más desidioso Gobierno cruce el litoral con red eléctrica. Ya es algo más que una cuestión de decoro nacional; es ya una cuestión de humanidad.» Los habitantes de Camelle no lo supieron. En 1890 aparecieron por primera vez en la prensa de España. La desgracia de unos marineros in-

“UN PASADO: EL DE LA



(1) Cuando el rumbo de un buque forma un ángulo de seis cuartas con la dirección del viento, se dice que navega en bolina.

(2) Recalar: Reconocer el punto de la costa que ha sido escogido como fin de viaje o necesario para cambiar de rumbo.

gleses los precipitó en la Historia.

La Costa de la Muerte —comprendida entre Cabo Roncudo (Corme) y Finisterre— es la franja costera más al noroeste de la Península y, durante muchos años, camino obligado de navegación para los buques que iban o venían del Norte de Europa, los cuales habían de orientarse necesariamente con la luz del Faro Villano para establecer sus rumbos. La frecuencia de los temporales, los fuertes vientos y la peligrosidad de sus costas y bajos, convirtieron a la Costa de la Muerte en un auténtico cementerio de buques. No es de extrañar, por tanto, que ya en 1898 se estableciera en Camelle una Estación de Salvamento para el rescate y aprovechamiento de naufragios. Estación que contaba con expertos buzos, un gran al-

macén y varios barcos (el «Camelle», el «P. F.», el «Pepe» y el buque-taller «Finisterre»). Situada estratégicamente, la pequeña aldea terminó por convertirse en centro de recepción de naufragos, personal de aduanas, representantes de las compañías de seguros y cónsules de diversos países.

La leyenda de la Costa de la Muerte llegó, incluso, a adjudicar a sus moradores ribereños prácticas destinadas a provocar los accidentes, tales como la colocación de bolas de fuego en los cuernos de las vacas, para que el movimiento de las luces por los montes engañara a los pilotos, de modo que las confundieran con las de otros barcos y ello les obligara a una peligrosa aproximación a los bajos de la costa. De la misma manera, la leyenda habla de carros con paja encendida que, desde

las faldas de los montes próximos, desorientaran a los navegantes. Historias y narraciones rotundamente negadas por los informantes que conocieron los avatares de aquella época, y que aún exhiben con orgullo diversos documentos acreditativos de la decisión, e incluso heroísmo, con que los hombres y mujeres de la zona participaron en el salvamento del centenar y medio de tripulaciones que vieron morir a sus barcos en la Costa de la Muerte. Y no habría de faltarles ocasión, porque de Corme a Cabo Villano no faltan bajos y restingas en los que ensayar la generosidad y, de paso, beneficiarse de las más pintorescas cargas del cabotaje de la época: «Las Cadenas», «La Percebeira», «La Negra», «A Pedra da Sal», «La Cagada», «Los Forcados», «La Arnela», «El Cabezo»... bajos y restingas que han proporcionado a los lugareños paños, leche condensada, tabaco, quesos, champán...

pequeño puerto de Camelle se encuentra entre la Punta Percebeira y la Rada de Sabadelle. Una vez sobrepasados los bajos y la Pedra do Porto, se abre una cala de unos 800 metros, hacia el sur, con un ancho de 150 a 175 metros, que finaliza en una reducida playa.

El pueblo se halla situado en el margen oeste de la ensenada, sobre las faldas de los montes del Rodeiro. En la ribera Este, fuertemente azotada por los vientos del noreste, y prácticamente desierta, se extiende el Valle de La Gándara.

Junto con su vecina Arou, con Xariña, Ponte do Porto y Santa Marina, Camelle pertenece al municipio de Camariñas, donde se asienta el Ayuntamiento y la Guardia Civil.

Si la Pedra do Porto y los bajos de La Punta cierran el camino de Camelle hacia el mar, los propios montes sobre cuyas laderas se asienta el pueblo le separan de los dos núcleos urbanos más relevantes del municipio: Camariñas y Ponte do Porto. Así, Camelle y Arou forman hacia el Este el vértice más deprimido del triángulo municipal de Camariñas. Casi incomunicado con el mundo exterior, sea por tierra o por mar, Camelle ha vivido su existencia en un profundo y tenaz aislamiento.

Los orígenes de la localidad podrían remontarse a principios del siglo XVII. Documentos de la época cifran el número de casas en una docena. Los cinco apellidos que actualmente configuran las familias más extensas de Camelle ya hacían acto de presencia en escritos de 1718. Son los Tajés, los Vázquez, los Lema, los Mouzo y los Carrii. Sin embargo, documentos consultados por el párroco de Camelle hacen referencia a una visita pastoral del Cardenal Jerónimo de Alló, realizada en 1607, en los que se cita la ermita de Sancti Spiritus (actual iglesia parroquial), así como un convento sito en Arou.

Las cinco familias que constituyeron la base de Camelle vivieron innumerables conflictos

«COSTA DE LA MUERTE»



El pasado de Camelle estuvo condicionado por su pertenencia a la llamada «Costa de la Muerte». Los habitantes aún recuerdan: «Aquí sólo había congrio, salazón y el salvamento.»

LA PIEDRA Y LOS BAJOS

La Pedra do Porto no sólo ha significado el dramático final de varios buques y algunas vidas; también ha condicionado todo el desarrollo marítimo-pesquero de Camelle. A su lado, hacia el Oeste, se extienden los bajos de La Punta, una enorme y peligrosa restinga que se adentra en el mar, hasta terminar formando la Punta Percebeira. También entre sus rocas quedaron para siempre barcos como el «Huelva», en 1885, o el «Saint Weller», en 1890.

Entre la Pedra do Porto y los bajos de la Punta sólo queda un estrecho canal de paso, extraordinariamente peligroso en días de mucha mar, en los que la barra del puerto queda cerrada y la flota de Camelle se ve obligada a buscar refugio en otros puertos de la zona. Circunstancia que, como se subrayará más adelante, ha resultado uno de los factores determinantes en el devenir de la actividad pesquera local.

Tal y como se ha descrito, el

con el propietario de las tierras, el Marqués de Astorga, conde de Altamira, hasta la redención del foro (*), que se produce el 19 de abril de 1870.

La escasez, poca fiabilidad y dispersión del material que permitiría una aproximación a la historia de Camelle hace necesario reducirla a tres períodos dados, que descansan en un campo de conocimiento facilitado por informadores, así como sobre inferencias basadas en indicadores fragmentados que no tienen carácter objetivo y son de escaso valor para la contrastación, pero que constituyen los únicos elementos disponibles.

PERIODO DE AISLAMIENTO

Todas las noticias transmitidas oralmente, así como los testimonios de informadores, coinciden en afirmar el casi absoluto aislamiento en el que vive Camelle hasta 1940. Un pensionista de 70 años señala: «Aquí no se supo nada de nada hasta después de la guerra.

Cuando vino a buscarnos la Guardia Civil para ir a filas, creíamos que los rojos eran extranjeros. Aquí sólo estaban las familias de toda la vida y algunas personas que habían venido de Brañas, de Sabadelle o de Arou.» «No había nada que saber de fuera —explica una mujer de edad muy avanzada—. Mis padres murieron sin haber pasado de Vimianzo. ¿Ir a la Coruña? A La Coruña y a Vigo sólo iban los emigrantes, los que iban para América. De este pueblo fue alguna gente para Venezuela, para Brasil y para Argentina. Iban a Vigo para embarcarse. Hacían el camino a pie, que entonces no había otra manera para los pobres. Y en este pueblo éramos tan pobres que debían pagarnos por vivir aquí.»

Un pescador de 78 años recuerda: «Todas las bodas se hacían entre gente del pueblo, orientadas por los padres, para ver si se podían juntar algunas fincas, o para entrar en casa más rica. A veces venían novios de Brañas, o de Sabadelle, o de Santa Marina, pero eran los menos. Novias también hubo que vinie-

ron de fuera, pero a las mujeres no les gustaba mucho, porque las nueras de fuera siempre traen problemas.»

Todos los informantes coinciden también en señalar que el mar se limita a ser una fuente complementaria de la dieta, ante la escasez de los productos

la Compañía de Salvamento, el salazón y las 'estadas' de congrio.»

Entre 1920 y 1930 funcionan con buenos rendimientos tres fábricas dedicadas a la salazón de la sardina obtenida mediante las trañas (3), la ardora (4) o el xeito. Esta actividad se complementaba con el secado del congrio —las «estadas»— muy favorecido por las virtudes secadoras del viento del nordeste.

La presencia de estas empresas es el resultado tardío de la influencia de los industriales catalanes. Fueron ellos quienes introdujeron el arte de la «xábega», ya en el siglo XVIII. Los catalanes aportaron el espíritu mercantil y dieron un empujón revolucionario a las prácticas tradicionales de los pescadores gallegos.

El nuevo arte —la «xábega»— es una vertiente despiadada de la jábega y el boliche mediterráneos, y ha supuesto un severo revés para los recursos de la plataforma continental gallega, así como para los fondos vírgenes de las Rías. La «xábega» fue el antecedente del

LA REDENCION DEL FORO NO SE PRODUJO HASTA ABRIL DE 1870

agrícolas. El mismo pescador de 78 años indica: «Yo no recuerdo que se vendiera pescado ninguno. Había que salir a remo o a vela a buscar la sardina al seito, el besugo o la pescada. Pero era para casa, porque las tierras no daban de sí. Aquí lo único que había era

CONTENEMAR S.A.

VELAZQUEZ, 150. Madrid 28002. Tel. 262 57 00 . Télex 22225 y 23823

Transporte de mercancías
en contenedores desde
la Península a las Islas Canarias
Modalidad puerta a puerta



DELEGACIONES

BILBAO

Berastegui, 5 - 2.º D
Tlf. 423 28 93/4/5/6
Telex:

OVIEDO

Melquíades Alvarez, 20 - 4.º A
Tlf. 22 02 28 - 22 02 50
Telx: 84365

VIGO

Concepción Arenal, 8
Tlf. 43 38 38 - 43 37 77
Telex: 83114

AGENCIAS

TERMISUR EUROCARGO, S.A.

Ctra. de Andalucía, Km. 11,300
Tlf.: (91) 796 26 62 - 796 26 66
Telex: 42161

MADRID

TERMISUR EUROCARGO, S.A.

Muelle del Centenario, s/n.
Tlf.: 45 04 87 - 45 09 50

SEVILLA

CANARIA MARITIMA DE

CONSIGNACIONES, S.A.

Presidente Alvear, 52
Tlf.: 27 41 00 / 04 / 08
Telex: 95228

LAS P. DE G. CANARIA

TINERFEÑA MARITIMA DE

CONSIGNACIONES, S.A.

Francisco La Roche, 1 y 2

Tlf.: 27 43 12 - 27 43 08

Telex: 92261

TENERIFE

CANARIA MARITIMA DE

CONSIGNACIONES, S.A.

Quiroga, 6

Tlf.: 81 13 80 - 81 69 15

ARRECIFE DE LANZAROTE

LA NAO IBERBOX, S.A.

Pl. de Galicia, 2 - 1.º D

Tlf.: 12 41 33

Telex: 63828

ALICANTE

MARCARGO, S.A.

Dr. J.J. Dominé, 18

Tlf.: 367 69 58 - 367 45 50

Telex: 64700

VALENCIA

CIA. BARCELONESA DE

CONSIGNACIONES, S.A.

Muelle de Lepanto, s/n.

Tlf.: 332 28 58 - 332 25 16

Telex: 51583

BARCELONA

ISCOMAR, S.A.

Prolongación Muelle Adosado, s/n

Tlf.: 72 66 70

Telex: 68683

PALMA DE MALLORCA

«can» que, siendo un arte completamente distinta, rivaliza con ella en brutalidad, hincando sus púas hasta medio metro en el fango, arando virtualmente las rías y destruyendo todo lo que logra escapar a su bolsa.

Junto a la «xábega», los catalanes aportaron las reformas en la industria de la salazón de la sardina, que todavía en Camelle se pesca al xeito. Una de las empresas de salazón de Camelle, la de Cerdeira, venía directamente de propietarios catalanes.

Durante este período, el comercio del pescado se limita a la actividad de algunas «revendeiras», que transportan en cestos el excedente hasta Ponte do Porto, aunque varios pescadores creen recordar que las «revendeiras» llegaban incluso hasta Vimianzo, a unos 20 kilómetros de Camelle. El patrón mayor de la Cofradía de Pescadores afirma que «a Vimianzo no sé si llegarían. Iban sobre todo a Ponte do Porto, cargadas con las cestas y con unas linternas de aceite. Se sacaba muy poco de todo eso y era mucho sacrificio, pero era otro tiempo. Estábamos más acostumbrados a la pobreza. Yo tengo ido de niño hasta Traba de Laxe a buscar un litro de leche. Traba de Laxe estaba a cinco kilómetros, y lo mismo íbamos a por un litro de leche que a por un ferrado de maíz. Sobre el año 40 no debía haber en el pueblo más de 50 familias. Eso sí, eran familias grandes, que entonces se tenían muchos más hijos. Era fácil que una familia tuviera ocho o diez hijos. Mi padre tenía siete hermanos. Por el año 40 no había ni carretera, ni agua, ni luz, ni servicio en ninguna casa».

Las informaciones procedentes de las personas de mayor edad con las que ha sido posible hablar en Camelle convergen en delimitar un universo aislado («La pista hasta Ponte do Porto se abrió en 1924, y ya nos pareció estar en otro mundo») sustentado por una precaria economía agrícola. La propiedad de la tierra estaba fragmentada hasta el límite («Había, y

hay, fincas que no llegan a tener un metro de ancho») en la que la actividad pesquera ejercía una función complementaria, junto al secado del congrio, la salazón de las sardinas y el aprovechamiento de los naufragios.

«Si no fuera por los naufragios, hubiéramos pasado mucha pena en este pueblo. Venía un



La chalana es pasado, presente y futuro de Camelle. Gracias a ella se sostiene una peculiar economía, basada en la captura del marisco y apoyada por la actividad de una flota en declive.

naufragio y si podías sacar una 'paca' de telas ya tenías a la familia vestida para mucho tiempo», indica una mujer de 72 años. «Hasta el año 45 no se empezó a sacar un poco de dinero al pescado. Para entonces, la tierra daba tan poco que, si no fuera por el mar, habríamos tenido que mendigar.»

Ninguno de los informadores recuerda actualmente que se produjera regreso de la emigración: «De América no se vuelve. Los que se fueron después, a Sui-

za, a Holanda, a Inglaterra, sí que volvieron, y mandaron el dinero mientras estaban fuera. Pero los de América ni volvieron ni mandaron dinero.» Salvo casos aislados, se perdieron todos los lazos con aquellos emigrados. «Muchos se iban porque no valía la pena estar aquí, esperando unas herencias tan pobres.»

sola de ellas. «Para los pleitos se buscaba a alguien que resolviera, porque meterse en abogados era una ruina y todos perdían.»

Durante todo este período, el mar constituye el único vínculo con el mundo exterior. Los barcos de cabotaje, que llegan por la ría de Camariñas hasta Ponte de Porto, surten a todo el municipio de los productos y útiles necesarios. «Todo llegaba por barco. Yo recuerdo el 'México', el 'Manuela', el 'Manolita'. Eran pataches que hacían la ruta desde La Coruña hasta Ponte do Porto, Muxía, Camariñas. Ahí venían todos los suministros», recuerda una mujer de 78 años. «Por entonces se hacía mucho trueque, sobre todo cuando se iba a las ferias. Los trueques se hacían con los arrieros, que aquí les llamábamos 'salleiros', porque eran de la comarca de Salles. En las ferias y cuando venían los 'salleiros', también se enteraba una de muchas cosas que pasan por ahí, porque entonces no había ni radio, ni periódicos. Los hombres que se fueron de aquí para la guerra no sabían ni dónde era la guerra, ni contra quiénes iban», añade la misma mujer.

PERIODO DE TRANSICION

Los primeros años de la década de los 40 vienen marcados por una profunda transformación: desde Camelle es ya posible acceder a Vimianzo, y desde allí a la carretera general de la costa (La Coruña-Finisterre). Gracias a estos enlaces, Camelle conecta con la capital de la provincia, y también con la Galicia interior.

La importancia de estos hechos es doble: por un lado, comienza a resquebrajarse la frontera de ese universo prácticamente aislado que ha sido el pueblo hasta después de la guerra; por otro lado, los pescadores pueden acceder a los mercados de La Coruña. Consecuencia directa de ello será el descubrimiento de la pesca como actividad productiva.

«Nunca supimos que el pescado podía dejar cuartos hasta que

El patrón mayor de la Cofradía local achaca a la pobreza y a la ignorancia el poco aprovechamiento de las tierras: «Se conocía poco sobre la tierra. Llegó a ser tanta la pobreza que la gente vendió algunas fincas que eran buenas a precios muy bajos. El caso era tener algunos cuartos para no estar endeudados.» La fragmentación de las herencias, y el peculiar sistema de las «milloras», generó numerosos pleitos y litigios tanto entre familias distintas como en el seno de una

(*) Supresión de las ligaduras de carácter feudal que ataban económicamente a los vecinos con el noble titular de las tierras.

(3) Traña: tipo de redes para la pesca de la sardina.

(4) Ardora: Es el arte llamado «cerco de jarreta». Red para sardinas, verdes, agujas, chicharros y, en general, para toda clase de peces que se presentan en bancos.

llegamos a La Coruña», explica un armador ya retirado. «Muchos pensábamos que las 'reventadeiras' nos hacían mal negocio. Yo cavilaba que el pescado valdría más en otros sitios, pero no se podía dejar de trabajar la tierra para poder comer y el pescado es cosa que se pudre, así que, ¿quién se iba a meter en llevarlo de un lado para otro?»

La primera actividad exportadora de excedentes deliberadamente capturados consiste en que cada barco envíe un hombre de confianza a los «muros» —preferentemente, al de La Coruña—, donde se comercializa el pescado. Se organizan expediciones de hasta 20 hombres que, además de vender el pescado, realizan funciones de recauderos, efectuando diversas compras, gracias a las cuales disminuye la dependencia de Camelle en lo que se refiere a suministros transportados por mar y distribuidos por comerciantes locales.

El envío de hombres a La Coruña no deja, sin embargo, de constituir un problema. Los hombres diversifican su trabajo

entre el mar y la tierra. A La Coruña es necesario mandar las personas de confianza para garantizar la claridad y eficacia de la venta, pero esas personas son necesarias, a la vez, en la actividad pesquera o agrícola. *«A mí me gustaba mandar a uno de los marineros, que era de toda confianza —señala un armador citado anteriormente—, pero resultaba que era el mejor del barco, y para nuestra pesca es más importante la habilidad, la maña, que toda la ciencia. Los hombres echaban todo el día en ir y volver, vender el pescado y hacer las compras. Los que tenían en el barco a un hijo, o a un sobrino,*

**LA
PEDRA DO PORTO
HA CONDICIONAZDO
EL DESARROLLO
DE CAMELLE**

podían mandarles un poco más tranquilos, porque la familia debe ser de más confianza, creo yo.»

En el mercado pesquero de La Coruña se comercializa ya el marisco, especialmente el percebe, junto con la merluza y el abadejo. Gran parte de la actividad extractiva comienza a orientarse hacia las demandas del mercado y no hacia el consumo interno.

Durante este período, que dura prácticamente hasta los años 60, aumenta la circulación del dinero y aparecen las primeras pautas de un consumo no vinculado estrictamente a la subsistencia. El acceso a las ferias se generaliza, produciéndose un paulatino incremento de la circulación de personas y bienes.

«Muchas veces me mandaron a mí a La Coruña junto con otros hombres de aquí. Por entonces La Coruña no eran más que cuatro casas, pero a mí me impresionaba mucho; me parecía una ciudad muy grande y muy rica. Comíamos en una fonda que estaba cerca del 'muro' y era un verdadero suceso el comer así,

fuera de casa», recuerda un marinero ya jubilado.

Por medio de la carretera, llegan a Camelle múltiples informaciones de un mundo que, hasta el momento, había sido exterior. Empiezan a sembrarse las simientes del singular proceso que habría de desarrollarse en los años siguientes. *«La gente iba a las ferias, y volvían contando muchas cosas; contaban de los que marchaban para Alemania y para Holanda, porque entonces ya no iba nadie a América, a no ser que tuviera algún pariente que le reclamara. Los hombres contaban cómo se vivía en la ciudad, y supimos de cierto lo que ya sabíamos por nuestras cavilaciones: que éramos muy pobres»,* relata una mujer próxima a los 80 años.

Durante las dos décadas posteriores a la guerra, la pesca se orienta hacia el besugo, el rodaballo, el abadejo y la maragota. *«De marisco se vendía poco al principio. Principalmente el bogavante, la langosta y el 'buey de Francia' —señala el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores—. Eso sí, recuerdo que en*

BASILIO FIDALGO ARNALDO, S.A.

ASTILLEROS "LA PARRILLA"

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

(ASTURIAS)



- Construcción de barcos con casco de madera hasta 250 toneladas, unidad.
- Construcción de barcos con casco de acero hasta 100 toneladas, unidad.
- Reparaciones y transformaciones en barcos de acero.
- Reparaciones y transformaciones en barcos con casco de madera.
- Muelle de armamento — 150 mtrs.—.
- Taller de calderería para acero y aluminio.

TELEFONOS: Particular: Muros de Nalón, 58 32 41 - Oficina: S. Esteban, 58 01 28 y 58 03 13

1949 se vendieron una vez hasta 900 kilos de percebe por 500 pesetas, que, en aquel tiempo, nos parecía un dineral. El despegue de la langosta y del percebe debió ser allá por los años 1945 al 1955.»

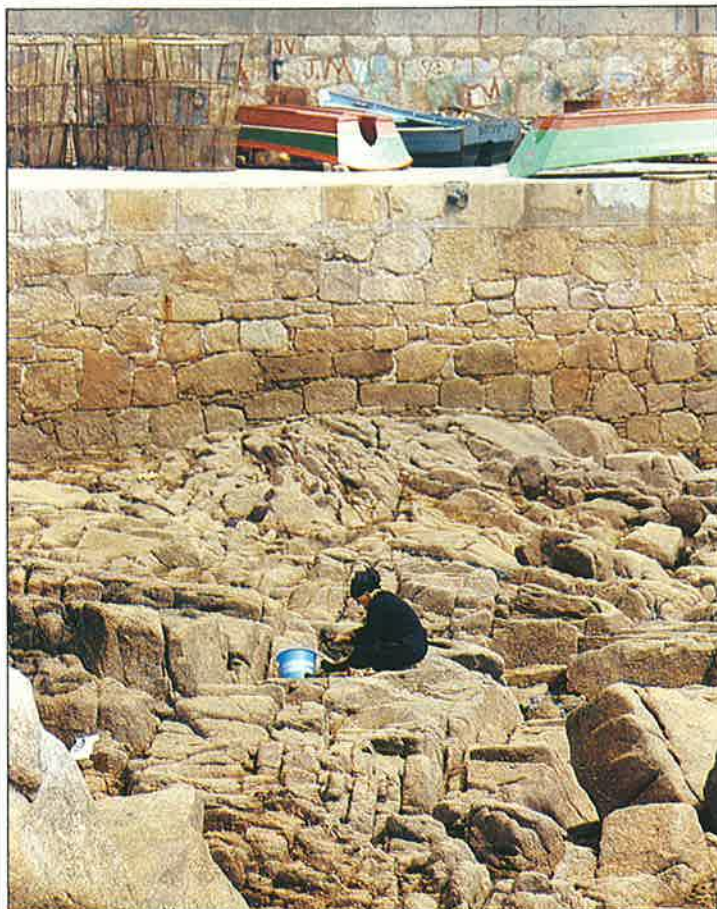
La aparición del espejo (5) y la incorporación de la maquinilla a las embarcaciones supone otro paso trascendental en la actividad pesquera: «Fue como salir del infierno. Antes teníamos que rompernos las manos tirando de las artes. Con la maquinilla nos llegó un alivio muy grande, y aumentó mucho la pesca.»

El aumento en la demanda de marisco originó un espectacular incremento en el número de nasas que se utilizaban para este tipo de capturas. Paralelamente, el espejo sirvió también para las tareas de desguace y aprovechamiento de chatarra de los barcos hundidos.

Tal y como se verá más adelante, este período resulta de especial importancia en la transformación de determinados hábitos sociales. Baste señalar que es durante esta época cuando se generaliza recurrir al médico para muchas enfermedades cuyo tratamiento estaba en manos de las curanderas locales. También se crea la Parroquia y comienzan a llegar los primeros periódicos y publicaciones.

PERIODO DE ACELERACION HISTORICA

A partir de 1960, los acontecimientos comienzan a precipitarse con singular velocidad. Las comunicaciones y el conocimiento de los mercados directos estimulan una actividad extractiva que hasta unos años antes ha estado desmotivada por el desconocimiento del valor real de cambio de los productos del mar. La estructura de la flota se vuelve manifiestamente incapaz de satisfacer las nuevas expectativas del mercado. Sin embargo, la falta de capitales y la dificultad para acceder a créditos impide cualquier intento



La actividad de la mujer se multiplica en varios frentes: la ayuda en las faenas pesqueras, la agricultura y el cuidado de la familia.

de expansión. La Pedra do Porto y los bajos de la Punta vuelven a aparecer como un elemento condicionante. Las características del puerto cercenan cualquier atisbo de aumentar el número y tamaño de las embarcaciones. Por otra parte, las zonas de pesca habituales dan muestra de agotamiento ante el esquilamiento producido por la introducción de nuevas artes. La búsqueda de nuevos caladeros se ve entorpecida por la presencia de otras flotas vecinas más desarrolladas, que disponen, además, de puertos más seguros y, por tanto, de más días de mar. La flota de Camelle parece alcanzar su punto máximo entre 1969 y 1971, llegando a la treintena de buques, todos ellos dedicados al palangre, y en la inmensa mayoría inferiores a 10 TRB. La actividad de la flota conoce aquí su mejor mo-

mento, pero las circunstancias señaladas anteriormente impiden su expansión.

Paralelamente, el acceso directo a los mercados y el aumento de la demanda de marisco hacen que una buena parte de la población de Camelle se oriente hacia las «chalanas» o gamelas. De una parte, la adquisición de una chalana no se ve impedida por la carencia de bienes raíces —como sucede con los créditos para la transformación de ese segmento de flota palangrera—. Por otra parte, la chalana significa el acceso inmediato a la independencia, tanto para los marineros asalariados, cuyas rentas son muy bajas, como para los hijos de los armadores que, a la espera de la herencia, sólo participan en la explotación del buque como simples marineros. Finalmente, la chalana se adapta perfecta-

mente a la actividad de captura del marisco.

«La pesca empezaba a dar algún dinero a los armadores —relata una mujer próxima a los 60 años—, pero dejaba muy poco a los marineros. Era una verdadera esclavitud. Con lo que se ganaba en la mar no se podía construir una casa ni casarse. A los hijos de los armadores les pasaba lo mismo. No veían nada de la herencia, y trabajaban como marineros, esperando su momento para poder tener unos cuartos y salir de casa.»

Esta situación, sumada a un aparente tirón en el crecimiento vegetativo, coincide con el período de expansión de la flota pesquera y de la mercante en el resto del Estrado. Ante los jóvenes de Camelle se abren tres posibilidades: permanecer en el pueblo —sujetos a la dependencia económica familiar y trabajando como marineros y agricultores—, emigrar a Suiza, Alemania o Inglaterra, o dedicarse a la pesca de altura.

«Era natural que los jóvenes marchasen —refiere la madre de uno de ellos—. Aquí no se repartía la poca riqueza que había. Ya no era como en mis tiempos, que no sabíamos nada. Los jóvenes sí sabían y conocían, y no querían vivir aquí, matándose en el campo o en la mar, o en los dos sitios. Ellos ya conocían otros mundos, que se vivía mejor. ¿Qué iban a hacer aquí? ¿Esperar a que el padre muriera para heredar la motora? ¿Esperar a que les quisiese dar unos duros para ir al baile con alguna chiquilla? Yo veo muy natural que se marcharan.»

El testimonio de varios emigrantes hoy retornados coincide en lo básico con el relato de esta madre. «Yo marché para hacer unos cuartos, porque aquí no se ganaba nada. había bastante pesca, y trabajo no faltaba en los barcos, pero con lo que se sacaba en la mar no podía uno hacerse una casa», informa uno de los emigrados que, en la actualidad, es propietario de una chalana.

(5) Se refiere al artefacto en forma de cilindro que permite ver fondos próximos.

Independientemente de que Camelle conociera durante este período el mejor momento de su flota, parece coherente que coincidiera con la emigración a Europa o el enrolamiento en la marina mercante. El excedente de mano de obra y parte de los marineros más agraviados por la apropiación de plusvalías responde a la ley del mercado: oferta-demanda. «Yo me fui a la mercante porque aquí, estando 'a la parte', no se sacaba nada. En la mercante se ganaba más y encima no se gastaba nada: se comía en el barco y podías mandar todo el dinero a casa», explica un marino que hoy se encuentra en paro.

«Mi marido se fue muy jovencito a la pesca de altura, a los bacaladeros. Ganaba mucho más que aquí. Sus padres nos dieron un solar y con lo que él mandaba construimos la casa. Después volvió a Camelle y estuvo trabajando dos años, pero vio que esto no podía ser y se volvió a embarcar en un bacaladero, porque allí tiene sacado hasta 700.000 pesetas en una marea, relata la esposa de un pescador de altura que

TENIAN QUE HABERNOS PAGADO POR VIVIR EN ESTE PUEBLO

trabaja en un bacaladero vasco.

Por aquel tiempo, el párroco de Camelle dio muestras de cierta beligerancia en la relación armadores-marineros y utilizó el púlpito para exponer sus criterios: «Yo quise decirles que no podía justificarse aquella forma de esclavitud. Parecía como si el marinero perteneciera al barco, como si su vida entera y su familia fueran del barco. Les exhorté a un trato más justo, más humano, más equitativo.» Pese a la gran influencia social del sacerdote, aquella actitud fue difícilmente tolerada por la comunidad, especialmente por parte de los armadores y sus familias. El patrón mayor de la Cofradía de Pescadores lo analiza así: «Yo

no digo que no hubiera alguna injusticia, pero lo que hacía el cura era enfrentar a padres con hijos. Yo no creo que sea cosa del cura indisponer a los hijos contra sus padres.»

Los caladeros más próximos han sido esquilados por el aumento de buques y la aparición de artes más eficaces. Los caladeros más alejados, como el de Canto (a 24 millas) se encuentran ocupados por flotas más desarrolladas. La modesta economía local no puede abordar una renovación de sus unidades y las condiciones del puerto dificultan hasta el límite la actividad pesquera. Ante este panorama, la estructura económica y social de Camelle comienza un proceso de readaptación, en el que la tendencia dominante se orienta hacia la captura y comercialización del marisco por medio de las chalanas. La fragmentación de la propiedad llega hasta el extremo de que, en 1986, el Instituto Social de la Marina tiene inscritas en el Grupo III (por cuenta propia) 192 personas, mientras que el Grupo II B (por cuenta ajena)

sólo registra 16 personas. Desde 1975 hasta 1986 se produce un paulatino descenso de la flota de palangreros. Los buques que se dan de baja no son sustituidos: los hijos de los armadores y los marineros prefieren conseguir su autonomía con las chalanas. A ellos se juntan los emigrantes retornados, además de los propios jubilados, que obtienen unos ingresos suplementarios.

CAMELLE, HOY

Fruto de este proceso, Camelle aparece hoy como una comunidad constituida por 1.207 personas, de las que 605 son hombres y 602 son mujeres. El núcleo urbano está constituido por 313 casas habitadas y 90 deshabitadas o prácticamente derruidas, y se vertebra en torno a la calle Principal, que es continuación de la carretera que une la localidad con Ponte do Porto. Entre la calle Principal y el paralelo Paseo Marítimo se encuentra la Iglesia Parroquial, la Plaza, y las construcciones más antiguas, de piedra, que



CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

Eslera total	18,00 mts.
Eslera en flotación	16,40 mts.
Manga máxima	5,30 mts.
Calado	1,80 mts.
Puntal	2,50 mts.
Potencia aprox.	300 hp
Velocidad aprox.	10 nudos
Autonomía aprox.	1.500 millas
Capacidad de bodega	30 m ³
Capacidad de combustible	10 m ³
Capacidad de agua dulce	2 m ³
Habilitación	8 personas
* T. R. B.	35
Normas construcción	Lloyd's Register



Telf. (986) 37 22 33 — Telex 83667 - PLSP E

Fax 374337 — Apartado Postal, 501

Ríos - VIGO (Spain)

conviven con las más recientes, de cemento. Son las casas más antiguas las que permiten reconocer el origen eminentemente agrícola de Camelle: cuentan con huertas (incluso al borde del mar), corrales, cabazos y lugares para los aperos de labranza y los animales (*).

La trama urbana, que se articula en torno a la calle Principal, y la tipología constructiva reproducen los modelos conocidos en otros hábitats españoles, en los que la permisividad y la falta de normativa imposibilita cualquier pretensión urbanística. No existe Plan de urbanización y las licencias de construcción vienen a legitimar «a posteriori» las intervenciones arbitrarias de los propietarios. La tradicional vivienda de piedra, con los típicos detalles constructivos y adaptaciones afortunadas al entorno, aparece excepcionalmente.

Lo común es que la vivienda tradicional haya desaparecido bajo un enfoscado no siempre fratasado y, desde luego, sin pintar. En los huecos, la carpintería de aluminio releva a la madera. No hay límites de altura y en las fachadas colindantes al solar se dibujan las aguas de los primitivos tejados. Es necesario ser muy condescendientes para calificar de tipismo al paisaje urbano. La humedad se enseñoorea de las «modernas» viviendas

No existe ya carpintero de ribera. Tampoco hay funeraria (la más próxima está en Ponte do Porto). El dentista más cercano se haya en Vimianzo, igual que los abogados. No existe farmacia, pese a ser una de las aspiraciones locales más sentidas, aunque en uno de los establecimientos de Camelle se recogen las recetas de la Seguridad Social y, mediante una comisión, los medicamentos son traídos al día siguiente desde la Farmacia de Ponte do Porto. La instalación de la farmacia fue denegada en su día por el Colegio de Farmacéuticos de La Coruña, según algunos vecinos por «presiones de personaje que es alto

cargo de la Xunta de Galicia y cuya familia se beneficia de esta situación».

ACTIVIDAD ACTUAL

Según datos de la Delegación Local del Instituto Social de la Marina, sita en Camariñas, se encuentran dadas de alta en el Régimen Especial de la Seguridad Social para los Trabajadores del Mar un total de 765 personas (incluyendo un pequeño número de la vecina Arou). De éstas, 172 son pensionistas, 102 están en la marina mercante y en la pesca de altura, 32 en paro, 12 en demanda de primer empleo. En el Grupo III (trabajadores por cuenta propia) hay

192 inscritos, mientras que en el II B (por cuenta ajena) se encuentran 16 personas registradas. Están dadas de alta 116 empresas con embarcaciones inferiores a 10 TRB y dos con buques comprendidos entre 10 y 20 TRB.

La Cofradía de Pescadores, que engloba Arou y Santa Marina, cuenta con 179 socios, y, según sus cifras, la flota está constituida por 14 buques inferiores a 10 TRB y dos superiores a ese tonelaje. El resto de la flota está formada, por tanto, por un centenar de chalanas o gamelas. La Cofradía tiene expedidos 233 carnés de mariscadores.

Como se puede apreciar, el

número de motoras palangreras va en descenso, con un predominio total de la chalana sobre cualquier otro tipo de actividad.

La chalana es, en realidad, una variación de la gamela que se utiliza en las Rías Bajas. Se trata de una embarcación pequeña, de fondo plano, popa estampa y que, a diferencia de las gamelas tradicionales, presenta quilla. Definida en alguna ocasión como «un todo-terreno del mar», la chalana suele tener unas dimensiones próximas a los cuatro metros de eslora, 1,5 de manga y 0,70 metros de puntal. Antaño navegaban a vela o remo. En la actualidad, están dotadas de un motor fuera-borda de unos siete HP de potencia. Es tripulada habitualmente por un solo hombre (patrón-tripulante-armador), salvo cuando va al erizo, tarea en la que son necesarias dos personas más. Aunque «en Camelle todos los barcos van a todo», la chalana se dedica fundamentalmente a la captura de la nécora, el centollo y el percebe. Si bien pueden pescar con trasmallo, cacea y palangrillo, las chalanas de Camelle utilizan preferentemente la nasa. Dotadas de motor, «chivato» y maquinilla, su precio ronda las 500.000 pesetas.

También la motora palangrera se dedica a todas las artes: enmalle, palangre, cerco, pincho, etcétera. Se trata de buques pequeños, con esloras inferiores a los 15 metros. Sus tripulaciones suelen estar integradas por cuatro o cinco hombres y, además de los equipamientos para la navegación, suelen contar a bordo con un halador hidráulico y una mesa para adujar el palangre.

La actividad principal de la motora es, lógicamente, el palangre. En el de superficie se captura la robaliza; en el de medio fondo se pesca la merluza, el abadejo, el besugo y la faneca (con flotador y piedras); y en el de fondo se obtiene el congrio, el rodaballo, la raya y el cabracho.



La pequeña iglesia de Camelle es escenario de una práctica religiosa en la que conviven la superstición y las viejas creencias.

(*) De un recorrido por las calles de Camelle se desprende la existencia de trece bares, dos cafeterías, cinco mercerías, una zapatería, cuatro panaderías, seis establecimientos de comestibles, dos carnicerías, dos ferreterías, dos papelerías con venta de periódicos, dos pe-

luquerías de señoras, una sucursal de la Caja de Ahorros de Galicia y otra del Banco Pastor. El número de establecimientos comerciales no se corresponde exactamente con las licencias fiscales registradas en las oficinas municipales.

Con el xeito se obtiene la sardina. Con las nasas, el pulpo, la nécora y la centolla, usando como cebo la sardina o el jurel. La sardina también se utiliza como cebo para la merluza, el rodaballo, la raya y el congrio. El cangrejo sirve para la captura de la robaliza y el abadejo. Y los calamares para el besugo.

Con la volanta se captura merluza, besugo y abadejo. Con el trasmallo —en chalana— se consigue la maragota, el pinto, y los viejos. Con el arte de línea, o cordel, se pesca también el besugo. Y con el volantín, la pescadilla.

El análisis de la propiedad de las motoras palangreras indica que:

1. Excepto en un caso, cada barco pertenece a dos, tres o cuatro personas, unidas por lazos paterno-filiales, o bien por acceso a la propiedad mediante matrimonio (cuñados).

2. No hay ningún armador en tierra. Todos ellos forman parte de las tripulaciones.

3. En los buques de mayor tonelaje no existen relaciones familiares entre marineros y armadores.

El buque más antiguo es el «San Francisco», que data de 1960, y el más moderno es el «María Asunción», que fue adquirido en 1976. Ambos representan los dos extremos en la evolución de las motoras palangreras. El «San Francisco» presenta la popa en «rabo de galla», mientras que el «María Asunción» exhibe una popa más moderna y marinera, en «cruz de porco». En el calado se distinguen poco todos los barcos: oscila entre 1,10 y 1,20 metros. Algunos de los buques están dotados de radar, todos llevan sonda, y la mayoría de los patrones confía «en que nos sabemos la costa como la palma de la mano, aunque el radar es importante para no perder días de mar, además de la seguridad que da. Por esta zona pasan muchos mercantes y en eso depende mucho de la humanidad que tengan. Algunos no respetan nada y tiran para de-

lante, esté quién esté. Para mí que el radar ya nos ha salvado alguna vez de que nos embistan».

Aunque la actividad depende de varios factores, lo más frecuente es que, en octubre, noviembre y diciembre, las motoras se dediquen al palangre de fondo y al palangrillo de besugo. En febrero, marzo y abril es más habitual la volanta.

LOS DINEROS DEL PESCADO

En la actividad pesquera de Camelle hay que distinguir dos grupos radicalmente distintos: la pesca propiamente dicha, y la captura marisquera. La pesca se comercializa a través de la lonja municipal, de manera que existe un relativo control. De esta manera, se puede saber que las ventas de pescado ascendieron a 55.280.967 pesetas, en 1982; a 66.233.000, en 1983; a 88.095.967, en 1984; a 101.536.467, en 1985.

En 1986, las ventas bajaron a 71.932.461 pesetas, correspondientes a 239:231 kilogramos de pescado. Según los datos de la Cofradía de Pescadores, las capturas se mantienen estables, oscilando el precio del pescado y los días de mar en el volumen final de ingresos.

La captura de marisco es comercializada directamente por los propietarios de las chalanas, bien a través de compradores locales, bien mediante ventas en La Coruña. No existen datos sobre el volumen económico que pueda representar esta actividad, pero algunos informantes la estimaron entre 65 y 80 millones anuales.

El patrón mayor de la Cofradía calcula que (los ingresos medios de una chalana, mes con mes, pueden rondar las 60.000 ó 70.000 pesetas mensuales», mientras que «un marinero puede sacarse en una motora una media de 30.000 ó 35.000 pesetas mensuales». El mismo patrón estima ruinoso el mantenimiento de un buque: «Mi barco dejó limpias 177.000 pesetas para cada socio en todo el año.»

Un armador de 62 años, que lleva en el mar desde los 10 años, y que primero tuvo una gamela, explica: *«El barco lo tenemos entre mi cuñado y yo. Lo compramos de segunda mano, en Corme. Vamas de tripulantes mi socio, su hijo, mi hijo y yo. La verdad es que ahora se saca muy poco, pero tuvimos quince años*

co, y lo dejé porque el armador se quedó solo. Creo que hay pocos cambios de barcos. Se cambia a otro barco cuando se ve que pesca más y puede haber más reparto. También se cambia por 'palabras' con el patrón o con otros marineros.»

Armadores, marineros y patrón mayor de la Cofradía señalan la anarquía de la actividad. «Esto es una pena —dice el patrón mayor— porque estamos

“SE IBAN PORQUE NO M



bastante buenos. Nosotros le venimos ganando al barco cerca de un millón al año.»

Un marinero que lleva toda su vida como asalariado relata: «Un mes muy bueno podemos sacar hasta 60 y 70.000 pesetas, pero lo normal es no pasar de 40.000 pesetas. Lo malo es en invierno, que se pierden muchos días de mar, y dejan de ganarse esos jornales. Yo me he pasado veintidós años en el mismo bar-

acabando con todo. No se respetan las vedas, ni las mallas, ni nada. Yo creo que teníamos que ser más conscientes, porque no vamos a dejar un futuro a nuestros hijos.» El armador anterior indica que «hay mucho abandono en las mallas. Se captura de todo. En el marisco se hace lo que viene en gana». Sin embargo, la dinámica de la depredación tiene su lógica: «Cuanto menos marisco hay, más precio tiene,

así que a la gente le da igual, porque aún gana más dinero.» Un jubilado de 78 años lo explica gráficamente: «Ahora se está sacando dinero, pero dentro de unos años nos va a quedar el agua del mar.»

Merece la pena detenerse un poco en el marisqueo. Constituye la fuente de ingresos más importante de los retornados de la emigración y la marina mercante, así como de los marineros

no se encuentra por ninguna parte. En las lonjas, las cifras de capturas son irrelevantes. Los canales de comercialización pertenecen al dominio de cada uno de los mariscadores.

La demanda del marisco —especialmente la del percebe—, los formidables precios que alcanza en el mercado y la diversidad de comercios que se ocupan de hacerlo llegar al consumidor, hace que los beneficia-

son transportados directamente a Madrid.

Semejantes procedimientos ponen de manifiesto que el marisqueo representa una actividad bien remunerada, y explican la dificultad para enrolar en las faenas de la bajura local a la mano de obra disponible. «Nadie —afirma un patrón y armador— está dispuesto a embarcarse por un jornal de 2.000 pesetas, qu puede ser lo que quede de un día de trabajo después de descontar los gastos.»

La multiplicación de las chalanas confirma cuán determinante es la ley de la oferta y la demanda en la comprensión de esta actividad —nunca mejor dicho— sumergida.

En lo relativo al pescado «preto» —doncellas, maragotas, vellás, etcétera—, se infiere igualmente un mercado paralelo al de las lonjas, seguramente vinculado a la hostelería del entorno y a la densidad de población del eje La Coruña-Finisterre. Como quiera que sea, es difícil estimar lo que representa en términos económicos y estadísticos. El marisqueo constituye el secreto mejor conocido, aunque no pueda objetivarse en indicadores económicos.

La formidable dotación de chalanas y el inocultable movimiento de ellas por la ensenada de Camelle hace pensar que el volumen de las capturas —su valor en el mercado— puede explicar la circulación de una masa de dinero —además de la circulación de 160 vehículos dados de alta en la localidad— que no se corresponde con los datos oficiales de la actividad económica (*).

Tres propietarios de chalanas aseguraron: «Dándose la cosa bien, se puede conseguir hasta 100.000 pesetas al mes, pero es un trabajo muy esclavo. En el invierno se pasa muy mal, por culpa del frío. Y en el verano hay que andar con mucho cuidado por la vigilancia.» Cada chalana suele llevar a bordo unas 40 ó 50 nasas, lo que supone casi medio millar de ellas en el conjunto de Camelle.

Mientras la discreta flota local languidece día a día —ensafiando caladeros que desbordan las posibilidades de su tonelaje— se van multiplicando las chalanas, que aproximan el escenario de Camelle a aquel otro que recuerdan los viejos del lugar: un pequeño puerto de pescadores y marisqueros pegados a la costa.

No es sorprendente, por tanto, que en la flota de Camelle sólo haya tres pólizas de seguros suscritas con la Mutua Nacional de Riesgo Marítimo, y todas ellas por cantidades muy inferiores al valor real de los buques: de 1.700.000 pesetas a 2.250.000 pesetas. Un armador de 62 años lo justifica así: «Antes tuve seguro, pero me di un golpe y no me arreglaron nada. Todo fueron problemas. El seguro es un gasto más, y los barcos no dan para tanto gasto. Si está de mala suerte, pues que se pierda el barco... al final vamos a tener que dejarlos de una forma o de otra.»

CAMBIO SOCIAL

Si hasta 1940 Camelle constituye un universo prácticamente aislado, la evolución de las pautas y comportamientos sociales desde la postguerra hasta el momento de su mayor auge económico —entre 1975 y 1980— no muestra transformaciones sustanciales. El crecimiento económico experimentado en el Estado durante los últimos treinta años no ha tenido en Camelle su correlato de mutaciones en los hábitos sociales.

Camelle sigue presentando en la actualidad una estructura pesquera nítidamente pre-industrial, apoyándose su economía en el autoabastecimiento de productos agrícolas, más los ingresos procedentes de la emigración y el enrolamiento en la marina mercante o la altura.

La economía familiar queda bien perfilada en el testimonio de una mujer de mediana edad, madre de dos hijos: *Aquí la cosa está clara: sólo se sale adelante sumando lo de todos. En una*

¿ALIA LA PENA ESTAR AQUI?



La emigración a la marina mercante, la pesca de altura o al extranjero coincidió con la época de mayor auge de la flota local, y significó una importante aportación a la economía de Camelle.

que abandonaron el trabajo «a la parte». Es también la actividad complementaria de los jubilados («porque aquí, jubilarse no se jubila nadie. La gente se muere, pero no deja de trabajar a ninguna edad»). La impresión que causa Camelle —tan dependiente del percebe, las centollas y el pulpo— es la del marisqueo casi clandestino.

Lejos de lo que pudiera imaginarse, el marisco capturado

rios del marisqueo se muestran remisos a la hora de facilitar informaciones. El destino del marisqueo y su trajín pertenecen al dominio de los propietarios de las chalanas: unos lo suministran a proveedores locales que poseen buenos contactos, otros se ocupan personalmente de hacerlos llegar a los restaurantes. Los lotes más valiosos desbordan las plazas locales —Carballo, Santiago o La Coruña— y

(*) Desafortunadamente, ninguna de las dos agencias bancarias de Camelle suministraron información acerca del número de cuentas bancarias, saldos medios, préstamos personales, etcétera, que fue solicitada sin éxito al realizar este trabajo.

casa entra la pensión del abuelo, lo que gane el marido en la mar o trabajando fuera, lo que saquen los hijos, que van al mar en cuanto terminan la EGB, y lo que se puede sacar del marisco, que eso es cada uno por su cuenta. Pescado para comer no falta, y tampoco faltan verduras: patatas y repollos, que esos se tienen de las fincas. Luego, el que puede también vende lo que le sobra de las fincas o de la matanza. El gasto de comer se lo lleva la carne. Antes se sacaba algo de las puntillas, pero ahora se trabajan mucho menos.»

La inexistencia de centros industrializados próximos a Camelle ha significado la nula demanda de mano de obra cualificada, por lo que los estudios medios, superiores o profesionales, además de suponer un severo quebranto para la economía familiar, no ofrecían ninguna perspectiva de mejora en el entorno geográfico de la localidad. «¿Y para qué habríamos de estudiar? —señala un pescador de 38 años—. ¿Es que íbamos a ganar más en algún sitio? Lo que había que hacer era trabajar y sacar la casa adelante.»

Efectivamente, la inexistencia de puntos exteriores de referencia —los núcleos más próximos eran Ferrol o La Coruña— implicaba la pérdida de un horizonte profesional que no fuera el mar o la emigración. Por otra parte, la ausencia de capitales, sumada a las condiciones marítimas del puerto, hacía impensable un desarrollo de la flota en el que fuera necesario un cierto nivel de especialización.

El aumento de circulación de bienes y personas, gracias al establecimiento de comunicaciones por carreteras, supone los primeros contactos estables con las comunidades ajenas: Vimianzo, Carballo, Camariñas, Ferrol y La Coruña. El retorno de la emigración procedente de Suiza, Alemania o Inglaterra también aportó algunos cambios en las costumbres. Sin embargo, una abrumadora mayoría de los entrevistados señalaron la introducción masiva de

televisores en Camelle como el momento en que los hábitos sociales comienzan a evolucionar con rapidez.

La emigración se notó mucho —explica una mujer de 60 años—; con el dinero que llegaba de fuera se arreglaron las casas, se compraron radios, y luego vino la televisión. Con la televisión cambió todo. Para empezar, se acabaron las 'palilladas'.

Las «palilladas» o «escuelas» eran las reuniones de 10, 20 ó 30 mujeres que se juntaban para hacer puntillas (tapetes, juegos de cama, centros de mesa, etcétera) y que constituían uno de los ejes de la vida social de Camelle. La habilidad de las mujeres de la localidad en el manejo del hilo y los palillos suponía —y todavía supone— unos ingresos suplementarios para la familia. «Nos reuníamos desde las 9 de la mañana hasta las 12; y por la tarde, desde las 5 hasta la 1 de la madrugada. Los mozos aprovechaban las palilladas para hacer el cortejo a las chicas solteras, y las casadas nos distraíamos con el cotilleo, que allí no se salvaba nadie. Se sacaba muy poco dinero, porque vendíamos a unos intermediarios que venían por el pueblo y se llevaban las puntillas a venderlas fuera. Ellos sí que ganaban. Las niñas aprendían a palillar ensegui-

da. Desde que vino la televisión se acabó. Ahora las chicas no quieren aprender, y la gente prefiere ver las películas y los programas de televisión.»

Aunque la tradición comienza a desaparecer entre las mujeres más jóvenes, todavía se conserva mayoritariamente en las que tienen edades superiores a los 30 años. «Trabajando todo el día, se puede ganar hasta 1.500 pesetas. Un buen juego puede valer 7.500 pesetas, y se tarda toda una semana, siempre que las hijas hagan la casa, porque para hacer un juego hay que estar todo el día palillando.»

Entre los cambios que los entrevistados consideran positivos, se encuentran: la alimentación («antes toda la alimentación era el pan de brona con tocino, las patatas y el pescado. Ahora se come aquí mejor que en la capital»); la disminución del ta-

maño familiar (*Antiguamente, las familias tenían ocho, diez hijos. Ahora no suelen pasar de cuatro, y hay menos penuria*); y el desahogo económico («Ya es raro que las familias anden endeudadas entre ellas para pagar comida, medicamentos, o algún arreglo en la casa»).

Todos los entrevistados coinciden en señalar que la televisión ha «metido a la gente en casa. Ya se sale mucho menos a la taberna. Cada uno está en su casa y se hace más vida de familia». En lo que existen amplios desacuerdos es en la libertad de los hijos y las hijas. Las mujeres de más edad se muestran preocupadas por los excesos de libertad que, a su juicio, ejercen los jóvenes. Las mujeres de menor edad exhiben un talante más liberal: «Es natural que quieran otras cosas. Por la televisión conocen otro mundo, y no se les puede decir que no a todo.»

La mayoría de los hombres entrevistados manifestó preocupación por el comportamiento

“LA VIDA COMENZO CUANDO ABRIERON LA CARRETERA”



de las hijas, y más tranquilidad por el de los hijos.

LA ENSEÑANZA

La enseñanza gratuita y obligatoria simboliza para las viejas generaciones lo más afortunado de las intervenciones del Estado. A juicio de la mayoría de las personas mayores, la educación ocupa un puesto importante entre los actuales valores sociales: «*Los jóvenes de ahora —asegura una anciana que vive en la proximidad de la escuela— tienen una riqueza que nosotros no podíamos ni imaginar. Primitivamente hubo un maestro de pago, pero no recuerdo haber aprendido nada.*»

Actualmente hay un desbordamiento de la pequeña escuela local y las maestras pagan el precio de la plena escolarización resignadas, aunque satisfechas con los resultados: «*No tenemos absentismo escolar y los padres observan mucha preocupación por la educación de los hijos. Se interesan por su formación y consultan con mucha frecuencia. Los niños que tenemos aquí son de Preescolar y 1.º y 2.º ciclo de EGB; el resto de la enseñanza la cursan en Puente del Puerto, donde los lleva un autobús todos los días*» (*).

La mayor parte de los niños



Los propios montes sobre cuyas laderas se asienta el pueblo le separan de los dos núcleos urbanos más relevantes del municipio: Camariñas y Ponte do Porto.

son hijos de pescadores o de emigrantes que los tienen al cuidado de los abuelos. La escuela es clásica construcción de los años 60, no reúne comodidades y está muy deficientemente dotada de material. La única biblioteca a la que pueden acceder los niños es a la del Instituto Social de la Marina, en la colindante Casa del Mar.

Según la maestra, una tercera parte de los alumnos llega a BUP y a partir de ese curso esperan inactivos hasta cumplir los 16 años, en que se integran al mundo laboral.

La dimensión del pueblo y la uniforme composición social de los alumnos —muchos de los cuales son familiares entre sí— hace que las relaciones sean generalmente buenas. En opinión de una de las maestras consultadas, el ambiente afectivo de los niños es excelente: «*Lamentablemente, el entorno cultural es muy pobre, pero estos niños son queridos y bien tratados por sus padres y abuelos.*»

Los hábitos de conducta de los escolares no difieren gran cosa de sus homólogos del interior: ven mucha televisión y poseen bienes propios de la edad. Los hay que quieren ser bomberos o astronautas, pero miran de reojo al mar. El mar está omnipresente en sus dibujos infantiles.

Los niños de Camelle son comunicativos, resueltos, y no parecen intimidados por las caras extrañas que hacen preguntas. Poseen un grado de socialización que contrasta llamativamente con la actitud de sus mayores, que por lo común se muestran recelosos. Ellos —los niños— han heredado, como es natural, costumbres muy arraigadas en la cultura local, como la de poner ramitas en las ventanas de la escuela para que no vengan las «meigas» durante las fiestas de San Juan. Sin embargo —en opinión de la maestra— tal comportamiento carece de contenido supersticioso, al contrario de lo que es de temer en algunos de sus mayores, po-

co inclinados a hablar de estas cosas.

EL LUTO

Los informantes se muestran de acuerdo en que «*el luto y el respeto a los muertos hay que llevarlo a rajatabla*». Aun las mujeres con talante más liberal y avanzado para otras cuestiones —como el aborto o el divorcio— señalan que «*aquí se vela a los muertos como Dios manda: toda la noche. Después se sirven comidas y bebidas y, muchas veces, hay 'plante'*». El «plante» es el coro de lamentos y llantos con que se ensalza al finado cuando el féretro sale de la casa.

Según testimonios recogidos por Baña Hem en su libro *La Costa de la Muerte*, era tradición que los hombres asistieran a los velatorios con un cirio encendido, que era depositado en una tabla agujereada para tal uso. Vestían unas capas negras, exclusivamente destinadas a este efecto, que se heredaban de padres a hijos. Antes de la salida del féretro hacia el cementerio, se encendía una hoguera con hierbas y carozos, de forma que echara gran cantidad de humo. Los hombres iban pasando por riguroso turno encima de la hoguera, haciendo un movimiento de abanico con la capa para ahuyentar a los malos espíritus. El cortejo era presidido por las plañideras y después del entierro la familia servía una copiosa comida.

Actualmente, las normas más comúnmente aceptadas prevén luto para toda la vida en caso de fallecimiento del cónyuge. Por los padres ha de llevarse un luto mínimo de tres años, aunque «lo decente» es que se prolongue hasta cinco. Un hermano significa dos años de luto, aunque es costumbre ampliarlo si ha muerto ahogado. Por los tíos ha de guardarse un luto mínimo de tres meses. El período habitual para muerte de abuelos es de seis meses, salvo si el fallecido vivía con sus hijos, en cuyo caso el luto ha de prolongarse otro medio año.

Durante el tiempo de luto, cuando ése se mantiene rigurosamente, no es aceptable ver la televisión, salir a pasear o mostrarse en público en ningún tipo de celebraciones.

El fallecimiento del cónyuge significa la muerte en vida para el sobreviviente, sobre todo en el caso de las viudas. «*En este pueblo hay viudas con 21 años —explica el párroco— y ya no volverán a casarse.*» «*Se acabó la vida. No se puede salir a tomar un café ni andar por ahí. ¿Volver a casarse? Sería un escándalo. El luto se lleva bien, pero da pena por los chicos, que tienen que irse a casa de las vecinas para ver la televisión*», relata una mujer que ha terminado un luto.

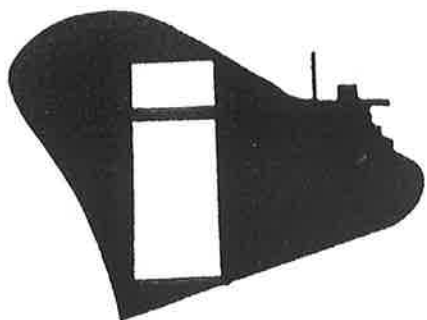
SEXO Y MATRIMONIO

La sexualidad parece admitirse como un proceso irremediablemente destinado a un matrimonio temprano y, muchas veces, obligado por el embarazo. «*Le digo la verdad, aquí la que más y la que menos nos hemos casado embarazadas. Yo sólo tomo dos amigas que se hayan quedado embarazadas después de la boda. Ahora, la gente se casa más joven porque están más espabiladas y se embarazan antes. Una chica de 15 años siempre está a punto de quedarse encinta.*»

La mayoría de los hombres entrevistados esquivaron el tema: «*Aquí sucederá como en todas partes. Tendrá que haber de todo. Habrá la que llegue virgen y la que no.*» Una mujer de 78 explica: «*Antes también sucedía lo mismo, pero se sabía enseguida. En las 'palilladas' sabíamos contar muy bien los meses de todos los embarazos, y ahí sí que no escapaba ninguna. Ahora saben más y tienen más libertad.*»

Varias mujeres entrevistadas admitieron haber explicado a sus hijas «*los peligros de la vida*», y alguna de ellas había profundizado bastante más: «*Mi hija ya está en edad de quedarse embarazada y estoy dispuesta a darle anticonceptivos si me lo pide. Aunque se los irá a comprar*

(*) Los 35 niños de Preescolar y los 34 de 1.º y 2.º de EGB forman los grupos educados por cada una de las dos maestras, que aseguran tener excelentes relaciones con el Ayuntamiento responsable de las modestas instalaciones.



**Asociación de Fabricantes de Equipos, Material
e Instalaciones para Buques**

INDUNARES

INDUNARES, constituida en 1965 como agrupación voluntaria de empresas, integra en su seno a las más importantes del sector. Tiene como objetivos fundamentales promocionar la industria de equipos y servicios navales y fomentar las exportaciones. Nuestras empresas están capacitadas para cubrir cualquier demanda de equipos, materiales e instalaciones en todo tipo de buques. Las exportaciones se dirigen a todos los países del mundo.

Príncipe de Vergara, 74 - Teléfono (91) 411.38.61
Télex 46.229 EQNA E - Fax (91) 262.14.48
28006-MADRID (España)

ARCOMAR

**Armadores de Buques de Pesca
de Cádiz
S. Coop. And.**

- * Vendeduría de pescado
- * Fábrica de hielo

Servicios complementarios de la pesca

Avda. Ramón de Carranza, 26 y 27 - CADIZ

bien lejos del pueblo.» Otra mujer, de cuarenta y pocos años llegó aún más lejos: «Si mi hija se queda embarazada, yo le diré que puede abortar, y eso que soy muy católica, pero no se puede estropear una vida a esas edades. Prefiero que se vaya a vivir con un chico a que se case equivocadamente. La gente se casa a una edad en la que no se sabe lo que se quiere. lo que les pasa es que se acuestan, quedan embarazadas y hay que casarlas. Eso no es vida. Mucha culpa tenemos las madres, porque no les damos confianza a las hijas para que hablen.»

Una mujer de 42 años, que tuvo un hijo de soltera a los 36, explica que: «A otra amiga le pasó lo mismo, y no se atrevía a salir de casa. No se lo quiso decir a nadie. A mí no me importó. Quería tener el hijo, fuera casada o soltera. Lo más difícil fue decirselo a mi madre. Al principio se habló mucho, pero la gente terminó aceptándolo y la verdad es que se portaron muy bien conmigo y me animaron mucho.»

Los hombres entrevistados se limitaron a señalar que habían hablado «alguna vez» con sus hijos varones, pero prefieren que sean las mujeres las que se encarguen de la cuestión, sobre todo con las hijas. «Además, yo creo que con los colegios y la televisión ya tienen bastante. Hasta demasiado, para mí», aseguró un padre de mediana edad.

Varias mujeres están de acuerdo en que la presencia de médicos jóvenes y preocupados por la población había significado un gran avance: «Con la doctora que había antes teníamos mucha confianza y aprendimos mucho sobre todas estas cosas. El médico de ahora es más joven y a mí me da cierto reparo hablar mis cosas con un hombre tan joven.»

El párroco parece aceptar con cierta resignación que la sexualidad escape a su jurisdicción: «La verdad es que no consultan nada. Sé que los hombres se traían algunos libros de iniciación sexual cuando volvían de los viajes. Puede que le pregunten al

médico. A mí no me consultan.»

Con el paso del tiempo, los matrimonios se celebran en edades cada vez más tempranas. «En mi tiempo, se entraba de novios con 17 ó 18, y no se casaba uno hasta los 20, o bien pasados. Ahora, una mujer de 20 años ya está vieja para sacarse», señala un pescador de 55 años. Efectivamente, las bodas se llevan a cabo entre los 17 y 20 años («Los chicos se van a la 'mili' casados').»

Según los informantes, lo principal, tras la boda, es disponer de casa propia: «La casa es lo más importante. Yo me casé con 19 años. El se marchó a navegar a Noruega con 15 años. Ahorró 200.000 pesetas y con ese dinero empezamos a construir. Los padres nos ayudaron con el solar. Aquí no se puede vivir de alquiler, sería muy criticado, así que te prohíbes hasta las necesidades con tal de ahorrar.»

Divorcios y separaciones resultan prácticamente impensables. El patrón mayor lo explica así: «Eso es criminal. Aquí sólo se conoce un divorcio, y la gente no lo tolera. Separaciones... se dice que hay dos, y la gente no lo ve bien.» Las mujeres son más abiertas a este respecto: «La verdad es que aquí se critica muchísimo el divorcio, pero también es verdad que las mujeres ya aguantamos mucho menos que antes. Por detrás, criticamos mucho, pero por dentro pensamos que los hombres no hay que aguantarles todo lo que quieran. Lo que pasa es que aquí no hay trabajo para las mujeres. Si hubiera una fábrica, o una cooperativa, o un sitio donde trabajar, yo sé de más de una que se separaría.»

RELIGION Y CONTROL SOCIAL

El testimonio de una mujer de 42 años parece resumir bien el sentir general: «Practicantes sí que somos, pero creyentes, menos. El cura tiene mucho poder, y lo ejerce. El sabe muy bien quién va a la Iglesia y quién no. A la gente le gusta ir a los actos religiosos, pero yo creo que hay

mucho de tradición y un poco de superstición.» Resulta significativa una frase escuchada más de una docena de veces a lo largo de las entrevistas mantenidas en Camelle: «Si no se va a misa, parece que no es domingo.»

En líneas generales, los hombres son dados a asistir a la iglesia en las celebraciones locales —Espíritu Santo, Día del Carmen, Día de los Remedios, Corazón de Jesús y San Miguel—, bodas, bautizos y funerales. De los testimonios recogidos, se deduce que, salvo pocas excepciones, los hombres confiesan un

tenecan a Camelle, Ponte do Porto, Cereixo, Camariñas y Xaviña. Durante el resto del año, los hombres parecen menos dados a frecuentar los sacramentos.

La religión parece formar parte de un complejo entramado, en el que prima la simbiosis entre la superstición y un deísmo primario. Resulta difícil distinguir el grado de influencia que, sobre la fortuna de los hombres, adjudican los habitantes de Camelle a los espíritus, a la suerte o a un dios propenso al castigo y al premio.



LAS NASAS CONSTITUYEN LA PIEZA CLAVE DE LA ACTIVIDAD MARISQUERA

vez al año: durante el «precepto». «En el 'precepto' (6) vienen todos los curas de la Tabla, y hay un día para las mujeres casadas, otro para las solteras, otro para los hombres y otro para los jóvenes. Ahí se confiesa casi todo el mundo», afirma el patrón mayor. Los curas de la Tabla pre-

Ante el visitante, se abre todo un universo de símbolos, sobre el que no se puede trazar los perfiles de sus auténticos contenidos latentes. El discurso de la vivencia religiosa sufre tal grado de enmascaramiento que, en una primera lectura, es prácticamente inabordable para el ajeno. Baste señalar la aparente armonía con la que una mayoría de la población compagina la asistencia a las procesiones de Semana Santa con la práctica de ritos espiritistas, o cómo no existe contradicción entre la participación en los sacramentos y las ceremonias de «expulsar el aire» o «levantar la paletilla».

Del mismo modo, el prestigio de la ciencia médica moderna no ha menoscabado la confian-

(6).Precepto pascual.

za en una de las curanderas del pueblo, a la que se sigue acudiendo para algunas enfermedades, mientras que otras dolencias son tratadas por el médico de la Casa del Mar.

En este contexto, el poder real del párroco, con ser mucho en el ámbito de lo cotidiano, parece encontrar un límite insalvable en la intimidad de las conciencias locales, firmemente ancladas en unas convicciones y certezas que el sacerdote no acierta a descifrar: «Yo creo —dice— que es la diferencia entre la gente de tierra adentro y la gente de mar. Yo soy de Santa Comba, en el interior, y estoy acostumbrado a un mundo más hermético, pero más claro. En la costa todo es distinto: la gente parece más abierta, pero, en realidad, luego se descubre que no es así.»

La gente se preocupa por la iglesia, porque no falte de nada —continúa el párroco—. Ellos cubren todas las necesidades, y no vienen a pedir nada. Hace poco, se quiso comprar una Virgen del Carmen y en seguida se recaudaron las 250.000 pesetas que costaba la imagen. Sin embargo, existe una cierta distancia con la religión, pese a que pocos faltan a las grandes celebraciones. Y es curioso: suelen faltar menos los que viven más alejados de la iglesia.»

La opinión sobre el sacerdote que tienen los entrevistados se revela teñida de cautela: «Es un hombre solitario. Tiene un barquito para pescar, pero va solo, porque no tiene compañeros. Va a lo suyo y anda siempre en pleitos con el Ayuntamiento por cosas de tierras y propiedades. Es reservado y no se le ve mucho por ahí. Alguna gente le quiere mal, pero nadie se enfrenta, porque es el cura», resume una mujer católica de 42 años. Otra mujer explica: «Es un poco corto para hablar y no como el de Ponte do Porto, que hace saltar las lágrimas de lo bien que habla ese hombre. Pero cobrar, cobra lo mismo. Aquí un funeral cuesta 15.000 pesetas, porque vienen to-

dos los curas de la Tabla. Las bodas cuestan 2.000 ó 3.000 pesetas, según sean. Las misas salen a 500 pesetas si son normales. Si son en domingo o cantadas cuestan 1.500 pesetas. Luego está el toque de campana en los entierros, que son 500 pesetas y siempre hay líos con la funeraria para saber quién cobra y quién paga. Los bautizos son gratis y las misas de las fiestas también las hace gratis.»

Muy por encima de la autoidad religiosa se encuentra el férreo control social de Camelle, que la misma mujer de 42 años resume así: «Aquí se sabe todo de todas las casas. Y lo mismo que somos buenos para ayudarnos cuando hace falta, también sabemos criticar que da gloria oírnos. Y no es cosa de mujeres, que los hombres también 'rexouban' de lo lindo. Si no hubiera tanto miedo a la crítica viviríamos un poco mejor, pero siempre está una asustada por lo que puedan decir.»

Otra mujer, más joven que la anterior, relata la siguiente anécdota: «Yo uso anticonceptivos hace tiempo, pero voy a comprarlos a La Coruña, y cada vez cambio de farmacia. Hace poco, hubo alguien que los compró en Ponte do Porto, y al día siguiente no se hablaba de otra cosa en todo el pueblo.»

Todas las mujeres entrevistadas explican, con algunos matices, el deseo generalizado de cambiar de vida, pero el temor a que las conductas individuales sean objeto de condena por la comunidad les obliga a tomar todo género de cautelas. También indican que «la mayor pena para las mujeres es que no haya aquí una fábrica, o algún sitio donde trabajar. Entonces sí que cambiarían muchas cosas. A los hombres no les gusta mucho que la mujer gane un sueldo por ahí. Y la única salida es ir a servir a La Coruña, pero de eso no se puede ni hablar, porque se considera una deshonra. En cambio, les da igual que las mujeres trabajen en casas de Suiza.»

POLITICA Y PARTICIPACION

La cautela de los habitantes de Camelle al hablar de economía o religión llega hasta lo inverosímil cuando se trata de abordar cuestiones de política. Diríase que la política es algo «ajeno» a la comunidad, que se vive con un notable recelo, y sobre la cual todas las opiniones van teñidas de una protectora ambigüedad. En general, la amplitud del término «democracia» ampara vaporosamente lo aceptable como actitud política. Muchos de los entrevistados hacen coincidir el período democrático con el de las mejoras del pueblo, pero, al mismo tiempo, manifiestan cierta preocupación por la repercusión de cualquier iniciativa política en el ámbito de lo cotidiano: «Al final, nos acabarán sacando los cuartos igual.»

La actitud ante el Estado se basa en dos objetivos básicos: esquivar al máximo su posibilidad de control, y obtener de la Administración todo tipo de ayudas económicas. El desconocimiento de las instituciones del Estado y su funcionamiento es prácticamente total, con excepción de los mecanismos locales de acceso a ayudas económicas, desempleo y otras prestaciones.

En Camelle no existen organizaciones de partidos ni de sindicatos, y el conocimiento de los mismos se limita a informaciones fácilmente discriminables como procedentes de la televisión.

En las elecciones generales celebradas en 1986, de los 914 electores inscritos en las dos mesas electorales de Camelle ejercieron el derecho al voto 675 personas, de las que 242 votaron al PSOE y 328 a Coalición Popular. La tercera fuerza política fue el CDS, con 72 votos. Coalición Galega sólo obtuvo dos votos, y siete fueron a pa-

“LAS «MOTORAS» SUFREN UN PROGRESIVO DECLIVE”



rar al Bloque Nacionalista Galego.

Con una participación muy similar (657 personas), las elecciones al Parlamento Gallego, celebradas en 1985, arrojaron un balance similar, aunque con una victoria mayor de Coalición Popular, que contabilizó 475 votos por 220 del PSOE y 29 el CDS. Coalición Galega registró siete votos.

En comparación con las elecciones generales y autonómicas, los resultados de los comicios municipales, realizados en 1983, aportaron resultados significativos: 434 votos para una candidatura independiente, 192 para el PSOE y 85 para AP-PDP. En esa ocasión, los votos de Coalición Popular (Manuel Fraga), los del PSOE (Felipe González) y los del CDS (Adolfo Suárez) sucumben ante la candidatura «independiente», que en realidad está escabezada por un hombre de Coalición Galega, procedente de la extinta UCD. Un vecino lo explica así: «*Camelle es muy conservador, y vota donde esté el poder. En las municipales se votó a la candidatura independiente porque era de uno que tiene una empresa que compra el marisco. A la gente le cae bien el alcalde socialista que hay ahora, porque es hombre de buenas maneras, pero yo creo que volverán a votar al mismo. Al*

fin y al cabo es el que lleva el marisco por aquí y tiene muchas influencias. En las generales se vota a Fraga, pero ahora que no está Fraga, yo no sé a quién van a votar.» Gracias a lo votos de otras localidades del municipio, la mayoría municipal corresponde al PSOE, con un alcalde perteneciente a Xaviña.

LOS JOVENES Y EL FUTURO

Los hábitos y costumbres de los jóvenes de Camelle son similares a los que se observan en los jóvenes que viven en la periferia de las grandes ciudades insuficientemente dotadas de equipamientos para el ocio y el deporte. Ellos también están obligados a efectuar grandes desplazamientos hasta Carballo o Arteixo —los núcleos urbanos más próximos— para acceder a los servicios que demanda un modelo de vida semejante al postulado por los medios de comunicación, que los condena a desplazarse o a vivir vicariamente los símbolos de su generación.

Sólo tienen dos opciones: desplazarse a más de 60 kilómetros en vehículos propios o recrear amicalmente sus ensoñaciones y proyectos en las dos únicas cafeterías del lugar.

Tienen, sí, la posibilidad de

acercarse a Ponte do Porto, que es la referencia más inmediata de un universo exterior. Sin embargo, la relativa proximidad de esta villa hace que la presión social sea demasiado grande como para sentirse sustraídos de la rutina cotidiana e instalados en la privacidad. En opinión de los adultos, los jóvenes tienen comprometido el porvenir. No parece, empero, que los jóvenes se muestren particularmente sensibles a lo que el futuro les puede deparar. Ello se debe —según las opiniones recogidas— a que la mayoría de estos jóvenes desconocen el traumatismo del desempleo posterior al acceso a un primer puesto de trabajo. Los que no están estudiando el BUP en Ponto do Porto esperan cumplir los 16 años para incorporarse a alguna de las actividades familiares relacionadas con el mar, y ya se ha dicho que aquí se vive lo que, en la cronología de la historia local, podría ser llamado con humor «el período de la chalaná».

Nos dicen: «*Para ir a Ponte do Porto preferimos quedarnos en casa; muchos ya lo hacen todos los días para asistir a clases. En Vimianzo no merece la pena quedarse, porque una vez allí es preferible llegar a Carballo, donde hay cines y salas de fiestas.*»

Con la generalización del vídeo han surgido recientemente nuevos espacios sociales para la juventud. Algunos bares ceden los reservados para el visionado de películas que, por lo común, alquilan los mismos jóvenes. Lo habitual es que se haga uso del magnetoscopio a través de una modesta consumición de «cubatas y gin-tónicos».

En esta comunidad no existen los héroes locales. Los comportamientos son muy simétricos y la falta de conflictividad en la familia no propicia una contestación proclamada. La única «rareza» que convulsiona a los adultos y establece una división entre los jóvenes es la aparición en los últimos años de un consumo incipiente de drogas blandas: «*Yo todavía no las*

he probado, pero tengo sentido que alguno de este pueblo sí» (risas de connivencia).

En lo que concierne a la vestimenta, nada les diferencia del resto de los jóvenes. En todo caso hay una mayor énfasis en seguir la moda, hasta el punto de reconocer una cierta competitividad en la exhibición de diseños. Se llega al extremo de conciliar el riguroso código del luto con la indumentaria *ad lib*: una joven con luto de primer grado emula a su paisano Adolfo Domínguez con un audaz modelo de severísima negritud.

Llama la atención la existencia de una asociación cultural —«Leliadoura»— formada por 21 jóvenes. Tanto más cuanto que no se tiene noticia de ninguna otra en pueblos próximos, de mayor población. La preocupación cultural se revela en la importante participación de los jóvenes de Camelle en las escasas conferencias que tienen lugar en el salón de actos del Instituto Social de la Marina, la última de las cuales —nos recuerdan— versó sobre los orígenes celtas de Galicia.

Estos jóvenes, en síntesis, parecen demasiado juiciosos e integrados, lo que se ratifica en el juicio que los adultos tienen de ellos: «*Estupendos, bien educados, respetuosos con los mayores...*»

En este pueblo el único ciudadano excéntrico es el «alemán», llamado cariñosamente, y con evidente falta de acritud, «El loco de Camelle». Hace más de diez años que se instaló aquí —entre el muelle y el espigón— sin sobresalto conocido de la población. Es el creador y gerente de la única «institución» privada dedicada a la cultura, y en justa reciprocidad a la generosidad de los habitantes del lugar ha llamado a su museo-vivienda: «El Museo de Camelle.»

Pese a las dificultades, ni jóvenes ni adultos observan el futuro con angustia y crispación, aunque un estudiante de 16 años comenta: «*Aquí el futuro sólo debe conocerlo el alemán, y ése si que no dice nada.*» ■



La inexistencia de capitales, las dificultades del puerto y la escasa rentabilidad de la explotación han implicado un lento pero inexorable declive de la flota palangrera.



**El Ministerio de Trabajo
y Seguridad Social
informa:**

MEDIDAS DE FOMENTO DEL EMPLEO QUE VD. DEBE CONOCER

El estudio de la situación laboral de la Nación y la experiencia obtenida en medidas de fomento del empleo ha dado lugar a que el Gobierno de la Nación esté adoptando una serie de medidas que no sólo actúen de freno del desempleo, sino que faciliten el acceso a una actividad productiva de aquellos colectivos en paro.

Las medidas adoptadas inciden de manera especial en:

- Modalidades de contratación laboral.
- Formación Profesional Ocupacional.
- La colocación de determinados grupos de trabajadores desempleados.
- Apoyo al empleo en determinadas zonas territoriales.
- El Autoempleo y el Cooperativismo.

Con ellos se facilita y ayuda de diferentes formas a la contratación de trabajadores, potenciando las ayudas para la colocación de aquellos colectivos de trabajadores más afectados por el desempleo o con mayores problemas de acceso a la actividad laboral. Adaptar la cualificación profesional de los trabajadores a las necesidades de formación que requieren actualmente los procesos productivos.

Potenciar la creación de empresas en aquellas zonas deprimidas con mayores índices de desempleo.

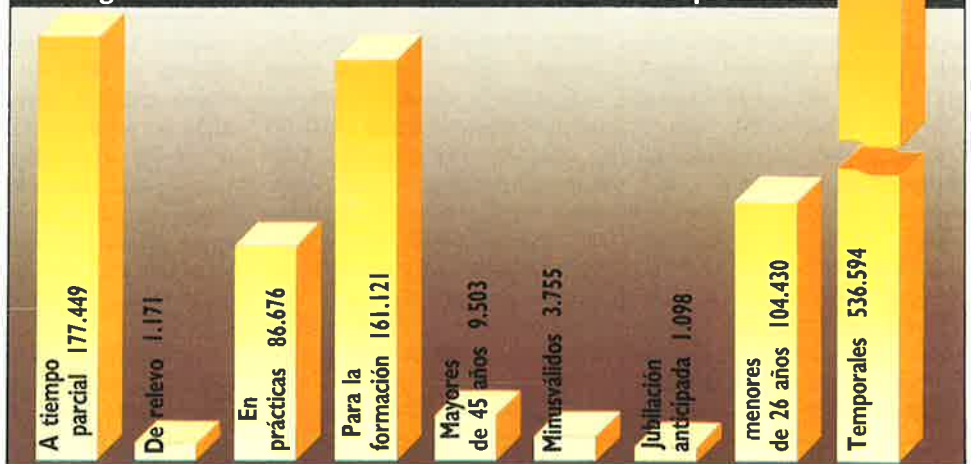
Facilitar el autoempleo de trabajadores con mayores problemas de acceso a un puesto de trabajo por cuenta ajena.

Todas estas medidas, no obstante, por sí mismas no generan empleo. Requieren la colaboración de todas las partes integrantes.

NUEVAS MODALIDADES DE CONTRATACION PARA FOMENTAR EL EMPLEO

La regulación de las diversas modalidades de contratos de trabajo que a continuación se van a desarrollar tiene como fin el establecimiento del marco adecuado que facilite a los empresarios la contratación de trabajadores, de acuerdo a sus necesidades, potenciando a la vez la contratación de determinados colectivos de trabajadores desempleados.

Contrataciones efectuadas durante 1986 al amparo de alguna de las modalidades de fomento del empleo.



AUTOEMPLEO, COOPERATIVISMO, FORMACION DE S. A. L., INICIATIVAS LOCALES, CENTROS ESPECIALES DE EMPLEO, ESTABLECIMIENTO DE Z. U. R.

Si importante es fomentar el empleo por cuenta ajena, no menos lo es el potenciar el trabajo por cuenta propia, la creación de Cooperativas y Sociedades Anónimas Laborales.

Por otra parte, con la promoción de iniciativas locales de creación de empleo se pretende promover, impulsar y financiar aquellas iniciativas que generen empleo estable mediante la creación de pequeñas y medianas empresas promovidas, participadas o cofinanciadas por Entidades y Organismos municipales, provinciales o autonómicos.

Con la creación, ampliación o mantenimiento de Centros Especiales de Empleo se pretende la integración laboral de los trabajadores minusválidos, y con el establecimiento de las zonas de urgente reindustrialización la creación de puestos de trabajo estables en aquellas áreas geográficas afectadas por la crisis de sectores en reconversión.

Las medidas de fomento establecidas, al respecto, son diversas y distintas según cada acción. Financiación de intereses a préstamos destinados a la inversión, subvención del coste total o parcial de la asistencia técnica, subvenciones por rentas de sub-

sistencia, reducción de la aportación empresarial a la Seguridad Social, así como otras subvenciones y ayudas que fomenten estas acciones.

LA FORMACION PROFESIONAL OCUPACIONAL COMO MEDIDA DE FOMENTO DEL EMPLEO

La formación profesional de los trabajadores, en la mayoría de las situaciones decide la situación del empleo o desempleo de éstos, por lo que se ha establecido como medida de fomento del empleo un "Plan Nacional de Formación e Inserción Profesional" con el fin de facilitar la formación profesional ocupacional a los distintos colectivos de trabajadores y principalmente la de aquellos que más afectados están por el desempleo o que mayor dificultad tienen de acceso a la actividad laboral, todo ello a través de los diversos programas de formación en los que se recogen las distintas ayudas a los alumnos y empresas.

RESUMEN DE LAS MEDIDAS

Está claro que la Administración del Estado ha creado una amplia gama de medidas que favorecen la contratación de trabajadores, o su establecimiento como autónomos, socios trabajadores de cooperativas de Sociedades Anónimas Laborales, su conocimiento y utilización es una necesidad, pues el pleno empleo es un compromiso entre todos.

Modalidades de Contratación para Fomentar el Empleo

	TIPO DE CONTRATO	OBJETO	CARACTERÍSTICAS	INCENTIVOS A LAS EMPRESAS
Inserción laboral de jóvenes	De Formación	El acceso de jóvenes entre dieciséis y veinte años a un puesto de trabajo que le permita a la vez recibir una formación profesional adecuada.	Duración temporal, un mínimo de tres meses y un máximo de tres años con posibilidad de prórrogas intermedias. La retribución salarial corresponderá al tiempo de trabajo efectivo. El tiempo dedicado a la formación será entre un cuarto y la mitad de la jornada laboral.	Reducción de su aportación a la Seguridad Social por contingencias comunes en un 90 % si tiene 25 o más trabajadores o exoneración del 100 % de la misma si tiene menos de 25 trabajadores. Subvención de 90 pesetas por trabajador y hora día de formación durante el periodo de vigencia del contrato de impartir ella la formación.
	De Formación (en talleres artesanales)	El acceso de jóvenes entre dieciséis y veinte años a un puesto de trabajo que les va a permitir su formación en actividades artesanales.	Los indicados en el contrato de formación, pues es el mismo tipo de contratación.	Serán las mismas que las establecidas en los "contratos para la formación" con la excepción de las subvenciones establecidas para las empresas en caso de impartir ellos la formación que, en este caso, la subvención será del 75 % del salario mínimo interprofesional que corresponda, durante un periodo máximo de nueve meses.
	En prácticas	La colocación de jóvenes que estén en posesión de una titulación universitaria, o de otras titulaciones académicas o laborales que habiliten para el ejercicio profesional, obtenidas en los cuatro años anteriores.	Duración temporal, un mínimo de tres meses y un máximo de tres años, con posibilidad de prórrogas intermedias. La retribución del trabajador será la establecida en el contrato o, en su caso, en el convenio colectivo correspondiente. La actividad laboral a desarrollar debe permitir una práctica profesional adecuada a su nivel.	Reducción de la aportación empresarial a la Seguridad Social por contingencias comunes del 75 %. De contratar desempleados menores de veinticinco años que hayan finalizado cursos del Plan F.I.P. en un plazo no superior a seis meses desde la terminación de los mismos, tendrán una subvención de 250 ptas. por hora durante un máximo de 400 horas. De contratar trabajadores desempleados menores de veinticinco años con titulación de Formación Profesional de segundo grado o equivalente, desempleados mayores de veinticinco años que lleven al menos un año inscritos como desempleados con la misma titulación. Demandantes de primer empleo que lleven al menos un año inscritos como desempleados: tendrán una subvención de 120.000 ptas. para los contratos que tengan una duración inicial comprendida entre seis y dieciocho meses o de 240.000 ptas cuando tengan una duración inicial mínima de dieciocho meses.
Estabilidad en el empleo	Indefinida para jóvenes menores de 26 años.	Estimular la contratación indefinida de jóvenes desempleados menores de veintiséis años. Colectivo con mayor índice de desempleo.	Contratación indefinida y jornada completa.	Las empresas cotizarán a la Seguridad Social aplicando como aportación empresarial por contingencias comunes el porcentaje del 12 % durante la vigencia del contrato.
	Indefinida para trabajadores mayores de 45 años	Facilitar la contratación de trabajadores mayores de cuarenta y cinco años que lleven inscritos como demandantes de empleo al menos un año.	Contratación indefinida y a jornada completa. Obligación a reemplazar al trabajador contratado de causar baja durante los tres primeros años del contrato.	Subvención de 400.000 ptas. La cotización empresarial al Régimen General de la Seguridad Social por contingencias comunes será del 12 % durante toda la vigencia del contrato. Formación Profesional gratuita cuando lo solicite la empresa.
	Indefinida para minusválidos	Facilitar la contratación de trabajadores declarados minusválidos.	Contratación indefinida y a jornada completa. Obligación de reemplazar al trabajador contratado de causar esta baja durante los tres primeros años de contrato.	Subvención de 500.000 ptas. por cada contrato celebrado. Bonificación de las cuotas empresariales de la Seguridad Social, durante toda la duración del contrato en las siguientes cuantías: - 70% por cada trabajador contratado menor de cuarenta y cinco años, - 90% por cada trabajador contratado mayor de cuarenta y cinco años, - Formación profesional gratuita, cuando lo solicite la empresa. Subvención de 150.000 ptas. para adaptar el puesto de trabajo en evitación de accidente de trabajo.
	Conversión de contratos temporales en indefinidos.	Facilitar la estabilidad en el empleo de trabajadores mediante la bonificación sustancial de las aportaciones empresariales a la Seguridad Social, por la transformación a indefinidos de contratos temporales.	Transformar a su finalización en un contrato indefinido y a jornada completa los "contratos en prácticas" para la formación o "de relevo". Transformar a indefinidos los contratos "de obra o servicio determinado", "de interinidad", "temporales por lanzamiento de una nueva actividad", "temporales para fomentar el empleo" que estuviesen en vigor el 1 de junio de 1985.	Reducción de las aportaciones empresariales a la Seguridad Social, el empresario aplicará a las contingencias comunes la cotización del 12% por cada trabajador al que se le hubiera convertido en indefinido su contrato.
Otras modalidades de contratación	A tiempo parcial	Facilitar la contratación, cuando el proceso productivo no requiera de la jornada completa o cuando los trabajadores no puedan desarrollar su actividad a tiempo completo.	Contratación por tiempo indefinido o de duración determinada. El número de horas al día o a la semana, o de días a la semana o al mes, de trabajo, deberán ser inferiores a los 2/3 de la jornada habitual en la actividad.	La cotización a la Seguridad Social se efectuará en proporción a los salarios por hora o días realmente trabajados.
	De relevo	Posibilitar la jubilación parcial de los trabajadores a los que les falte como máximo 3 años para la jubilación ordinaria. Facilitar la contratación de trabajadores desempleados para ocupar al menos la reducción de jornada de los trabajadores que se jubilen parcialmente.	Contratación temporal (por el tiempo que le falte al trabajador sustituido parcialmente para alcanzar la edad ordinaria de jubilación, máximo tres años). Si durante la vigencia del contrato de relevo se produjera el cese del trabajador contratado, el empresario deberá sustituirlo, en el plazo de 15 días, por otro trabajador desempleado.	Cotización a la Seguridad Social en proporción a los salarios por las horas o días realmente trabajados.
	Anticipación de la edad de jubilación	Permitir la contratación de trabajadores desempleados en sustitución de aquellos que anticipen su edad ordinaria de jubilación a 64 años.	Contratación por una duración mínima de un año. Si durante la vigencia del contrato de relevo se produjera el cese del trabajador contratado, el empresario deberá sustituirlo, en el plazo de quince días, por otro trabajador desempleado, por el tiempo que reste para alcanzar la duración mínima del contrato.	Si la contratación inicial hubiese sido por tiempo determinado y a su finalización el empresario optara por convertirle en contrato indefinido, la aportación empresarial a la Seguridad Social por contingencias comunes se realizará aplicando el porcentaje del 12% durante la vigencia del contrato.

Desgravación fiscal por incremento de plantilla: Con el fin de potenciar la contratación de trabajadores en general, se ha establecido una deducción de 500.000 ptas. sobre la cuota líquida del impuesto sobre sociedades o del impuesto sobre la renta de las personas físicas que ejerzan actividades empresariales, profesionales o artísticas, por cada hombre/año de incremento del promedio de la plantilla experimentado durante el ejercicio de un año, respecto de la plantilla media del ejercicio inmediato anterior.

Más información

Oficinas de Empleo

Direcciones Provinciales de Trabajo y Seguridad Social.

Subdirección General de Información Administrativa.

C/ Agustín de Bethancourt, n.º 4

Tels. 253 62 78 253 60 00, exts. 20.12 y 20.13

28003 MADRID

EL FOMENTO DEL EMPLEO, UN COMPROMISO ENTRE TODOS



**Ministerio de Trabajo
y Seguridad Social**

EL MAR, SOPORTE PUBLICITARIO

EL mar parece constituirse en uno de los soportes preferidos a la hora de configurar los mensajes publicitarios en televisión. La publicidad, que nació para romper el nexo que une el consumo de un producto con su utilidad, se sirve de las connotaciones simbólicas que el mar le ofrece para la promoción de todo tipo de bienes y servicios. En un extenso ensayo que publica la revista *Noray*, el economista, periodista y crítico de cine Alberto Fernández Torres analiza determinadas cuestiones de esa relación mar-publicidad televisiva. A lo largo de las siguientes páginas, MAR ofrece a sus lectores un resumen del citado ensayo.

Soplan vientos

Como el viento es a la cometa, así de esencial es el conocimiento preciso de las previsiones meteorológicas para el tráfico aéreo, la navegación y la pesca en todos los mares del mundo.

Fujitsu sabe que soplan vientos

de prosperar en éstas y de la actividad investigadora aportando información mundo ne



A

*nuncios
en TVE*

de prosperidad

porque está presente
en las áreas
humana:
desarrollando y
tecnología punta de
comunicaciones que el
para prosperar.



FUJITSU

Mas alla de la Informatica
y las Comunicaciones.
FUJITSU ESPAÑA, S.A.

La revista *Noray* dedica 22 páginas
de su primer número a un ensayo
sobre la relación existente entre la
publicidad de TV y los referentes
marítimos usados como soporte de
la misma.

MK53

DECCA·NAVIGATOR



**EL DECCA-NAVIGATOR
DE DECCA... ¡ES DE CONFIANZA!**

Compañía Radio Aérea Marítima Española

Santa Engracia, 31 - Telf.: 448 78 00 - Télex: 23686 - Telefax: 593-28-59. 28010 MADRID

CRRAME

S I a un telespectador poco avisado se le pide que cite los anuncios de la TV que utilizan imágenes marinas, probablemente nombrará los de conservas de pescado; quizá tendrá el buen sentido de acordarse de los de artículos veraniegos; a lo mejor recordará el clásico «spot» del whisky Cutty Sark y su vele-ro; y, si es perspicaz, resulta hasta posible que cite algunos anuncios de gel o jabón. Pero es dudoso que acepte, sin sor-

acostumbrada a verse sometida al persistente bombardeo de los «discursos» de los medios de comunicación. Además, y por lo que se refiere en concreto al medio televisivo, la publicidad se encuentra inmersa en otro dilema no menos grave: cómo conciliar, en un medio que literalmente se instala de manera simultánea en el domicilio de todos los consumidores, la urgencia de conseguir una aceptación universal del producto que promueve, con la obligación de delimitar claramente al seg-

Anuncios en TVE

frentado desde hace décadas a una producción masiva y excedentaria de productos que son sustitutivos en el consumo. La publicidad es la encargada de poner de manifiesto qué diferencia a dos cosas que son útiles para satisfacer una misma necesidad material. Y, para diferenciarlas, no puede

en que pueden aludir a un amplio abanico de valores; útiles, en definitiva, para sacar a la publicidad televisiva del doble atolladero *sencillez/sofisticación* y *universalidad del mensaje/diferenciación de mercados* al que antes aludíamos. Entre ellos, el mar es uno de los más eficaces.

La capacidad de significación del marco referente cultural es, obviamente, muy amplia. El mar es tradicionalmente el lugar del viaje, del misterio, de la aventura... Si tenemos en cuenta, además,



En muchas ocasiones, la publicidad utiliza el referente marino como telón de fondo, como símbolo de la meta que se puede alcanzar.

presa, la evidencia de que «spots» que alientan el consumo de calzoncillos, caldos de pollo, cuchillas de afeitar, mayonesas, furgonetas, automóviles, turroneos y servicios de transporte emplean actualmente, y no por azar, el referente marino como parte sustancial de sus respectivos «microdiscursos».

La publicidad se debate en un permanente conflicto entre la necesidad de que su mensaje sea breve, contundente e inteligible y la exigencia de que posea la sofisticación suficiente como para despertar el interés de una audiencia notablemente culturalizada y muy

mento del mercado al que se dirige.

La publicidad nació históricamente para romper el nexo que une el consumo de un producto con su utilidad. Hasta el más fanático de los consumidores «sabe» que las cosas no se adquieren sólo ni fundamentalmente por su *utilidad*, por su capacidad para satisfacer una necesidad material; sino por su *valor de cambio*, por ese «algo» nada tangible y nada útil que diferencia a un jabón de baño de un jabón de baño, a un automóvil de un automóvil, a unos calzoncillos de unos calzoncillos... El consumidor se, ve en-

hacer otra cosa que incorporar, al valor de cambio de los objetos, una serie de valores afectivos que asocian el consumo de un producto determinado a la conquista imaginaria de una serie de objetivos inconscientes, que forma parte esencial del deseo del consumidor medio.

Por eso, los anuncios se pueblan de referentes culturales básicos, capaces de suscitar en el inconsciente del espectador una serie de valores afectivos firmemente enraizados en su deseo; simples, por su capacidad instantánea de sugerir emociones y sentimientos; complejos, en la medida

El referente marítimo nunca es inocente en la publicidad

que la publicidad televisiva se propone fundamentalmente representar el deseo inconsciente del consumidor *urbano* (son los habitantes de localidades de más de 10.000 habitantes y, muy especialmente, los de capitales de más de 250.000 los que más atienden a la publicidad, de acuerdo con recientes encuestas), comprenderemos que la capacidad de sugerencia afectiva del mar

es tremendamente rica. Para los individuos de ciudad de clase media y media-alta, el mar es sinónimo de vacaciones, ocio, deporte, salud... Su contacto con el medio marino va indisolublemente ligado al ejercicio de la natación o la vela, al descanso y la relajación, a la cura del «stress» urbano. Más aún, para la mayor parte de ellos, el mar sugiere el primer contacto adolescente con las pandillas, con los primeros juegos de la seducción, con el descubrimiento del cuerpo como objeto de placer y deseo, con el primer acceso al disfrute de la sexualidad...

Por otro lado, desde un punto de vista estrictamente sociológico, el mar aparece en la actualidad como uno de los últimos enclaves en los que perviven formas de producción artesanales, en los que se reproducen las relaciones y tradiciones familiares, en los que se conservan sistemas de relaciones sociales más humanos y menos anónimos... En definitiva, como una encarnación de «lo popular». Vayamos todavía más lejos, en dirección «contraria», hacia el subconsciente, y veremos que el mar alude simultáneamente a la pureza y al pecado, a la transparencia y la oscuridad, a la paz y a la tormenta...

Tanta generosidad expresiva, condensada en un referente tan simple y «natural», no puede, lógicamente, ser desperdiciada por un «discurso» que necesita obligar al telespectador a diferenciar en apenas veinte segundos un producto concreto de la pléyade de objetos sustitutivos, de los cuales es hermano gemelo.

Así, desde el punto de vista de la estrategia de mareado, el mar es utilizado en los «spots» televisivos para conciliar la *delimitación de la audiencia* «lógica» de un producto, con la necesidad de conseguir la *aceptación universal* de todo el público telespectador. Unos muebles de jardín o terraza (Grosfillex) no interpelan más que al consumidor que tiene jardín o terraza, pero su «spot» —en buena lógica publicitaria— no puede dar ja-

más la impresión de que está ignorando, excluyendo, *menospreciando* al resto de la audiencia: un plano final en el que las olas del mar acarician las patas de unas tumbonas concilian y hermanan a propietarios de terrazas y no propietarios de terrazas. Es difícil que un abogado criminalista sienta la urgente necesidad de adquirir una furgoneta de transporte, pero el anuncio de ésta (Renault Trafic) no puede generar la sospecha de que sólo «habla» a los transportistas: un telón de fondo de comunidad pesquera y playa veraniega convierte en objeto de disfrute universal lo que en buena lógica utilitarista sólo debería interesar a un segmento muy concreto del mercado. Nada obliga a estos «spots» —desde el punto de vista de la «narración» que desarrollan— a incluir el referente marino. Pero éste les es fundamental: es la coartada, el pasaporte, la declaración de buenas intenciones que les permite que su producto sea admitido como parte integrante del deseo inconsciente del consumidor medio.

Esta aceptabilidad universal del referente marino (¿quién no ama el mar?) hace posible que su inclusión en los «spots» no necesite justificación. De esta manera, al aparecer como un elemento inocente, el telespectador no se cuestiona ya su representatividad, su simbolismo, su eficacia. Y el valor afectivo que aporta al producto que se publicita resulta interiorizado por el consumidor sin oposición. Este aceptará difícilmente que existe algún tipo de relación lógica entre el mar y unos calzoncillos, pero probablemente sí admitirá que la hay entre la virilidad y el arquetipo de marinero fornido. Así, las asociaciones lineales más evidentes (mar-pesca-atún-conservas-Calvo), van dando paso a otras más sutiles (mar-agua-limpieza-jabón de baño-La Toja) y casi subliminales (mar-marinero-Hombre-sexo-calzoncillos-Abanderado).

De esta forma, el mar irá aportando silenciosamente (en

Anuncios en TVE

muy pocos «spots» la voz en «off» hace referencia directa al mar), valores afectivos más o menos evidentes a los productos cuyos anuncios emplean tal referente. Así, la seducción/el sexo (Gillette Blue 2, Ponds, Abanderado), lo natural/lo auténtico (mayonesa Kraft, conservas Isabel), lo fresco/lo limpio (jabón y gel La Toja, desodorante Arcandol, ambientador Brisa), lo popular/la tradición (Guía Campsa, Renault Trafic), el viaje/la aventura (SEUR, Seat Terra, Peugeot 205), la familia (El Almendro, Avecrem).

Caso aparte es el empleo del

referente marino como sinónimo, frecuentemente simultáneo de la salud, el deporte y el lujo. En buena parte de los productos de consumo que atentan contra la salud, tales como tabaco y alcoholes —éstos últimos ya prácticamente desaparecidos de la TV por la decisión del ente de no publicar el consumo directo de bebidas de alta graduación alcohólica— resulta relativamente usual la oxigenante presencia del mar. Así, Fortuna, Coingtreau, Cutty Sark... Algunos de estos anuncios sugerían, asimismo, la asociación del referente marino con una idea de lujo y exclusividad. Así, las plumas Scheaffer, que unían el diseño de un velero al diseño de la estilográfica... En otras ocasiones, la idea de lujo va asociada de manera «natural» a la significación del mar co-



mo espacio de la seducción. «Spots» de colonias, como los de Andros, Verte, Agua Velva... son ejemplificadores.

No obstante, conviene no detenerse tan solo en el camino de ida. La publicidad no se limita a recoger una serie de valores afectivos, incorporados «espontáneamente» por el mar, para utilizar a éste como elemento esencial de sus «microdiscursos». A su vez, la publicidad es también una fábrica de sentidos, puesto que es evidente que nos propone una determinada «lectura» de ciertos referentes, como el marino. En particular, parece obvio que las asociaciones más sofisticadas del mar con determinados valores (seducción, sexo, familia... es decir, aquellos que apelan más al deseo inconsciente del consumidor) se deben muy fundamental-

mente a propuestas de lectura e interpretación generadas por los propios microdiscursos publicitarios.

En este sentido, la operación reviste unos tintes de especial perversión en el caso que nos ocupa. Resulta cada vez más difícil concebir a los «spots» televisivos como discursos autónomos, con sentido propio. Estudios recientes tienden a caracterizar la totalidad de la programación televisiva como un gran macrodiscurso, en el que el deseo del consumidor se ve convertido

en representación gigantesca y espectacular. La televisión tiende a sustituir progresivamente a la realidad: en efecto, resulta cada vez más difícil admitir que la casa, el coche, el trabajo, la familia... puedan ser la realidad —puesto que en ella no pasa nada, no hay espectáculo— y que los telefilms, los «spots» y los telediaros —donde sí que pasan cosas, cosas que se ofrecen a nuestra vista con sólo pulsar un botón— son una forma de ficción.

Desde esta perspectiva, no

la que se dirige el anuncio, y, por tanto, la meta hacia la que se dirige el deseo del consumidor medio urbano.

Esto es tanto como decir que, de cara a éste, el «spot» televisivo reproduce obviamente una concepción ideal, tópica y mítica del medio marino. No es de extrañar, por tanto, que puedan admitirse sin estridencias anuncios como el de «vuelve a casa vuelve», que parecía tan imbuido de lirismo como de ignorancia sobre el trabajo pesquero. Ni que la Guía Campsa pretenda ofrecer, como imagen representativa de la comunidad costera, a unos pescadores que hacen caldereta en una playa pedregosa e invitan a Camilo José Cela a degustarla. Bien, al fin y al cabo, para el consumidor urbano el mar es una cosa azul en la que uno se divierte durante las vacaciones.

Pero, ¿y para el consumidor que vive en una comunidad pesquera? *Este se ve sistemáticamente reproducido en el «spot» televisivo como consumidor urbano.* Es decir, que se ve permanentemente enfrentado a una concepción del mar que le aleja, le enajena respecto de lo que es, en realidad, su medio de convivencia y subsistencia. ¿Quiere esto decir que su realidad social y material le desmiente lo que ve en el anuncio televisivo? No, quiere decir que lo que ve en el anuncio televisivo le desmiente su realidad social y material.

—El lector puede juzgar cuál de los dos polos de esta última contradicción —la realidad laboral y social, o la representación de la realidad que difunde la TV— es el más potente. Pero lo cierto es que, si para muchos telespectadores/consumidores la guerra del Líbano constituye un conflicto más cercano y familiar (gracias a la TV) que la huelga de los mineros de la antracita leonesa, ¿no podrá llegar a ser un día más real el mar que se nos presenta en los «spots» televisivos como espectáculo —no lo es ya, de hecho— que el que constituye el marco de vida y trabajo de la población pesquera? ■



El mar colabora eficazmente a la revelación del mensaje, ya que sus contenidos simbólicos son bien conocidos y se suscitan con su sola aparición.

El mar es un referente cultural básico capaz de suscitar los valores afectivos

parece demasiado exagerado decir que el mar es, para el consumidor medio, lo que la televisión dice que es el mar. Y, ¿qué concepción del mar reproducen hasta el infinito los anuncios publicitarios, es decir, los «programas» más intensos y eficaces de la TV? *La concepción idealizada del consumidor medio urbano:* el lugar de la seducción, de la salud, de la aventura, del ocio, del deporte... Nótese que la aparición del mar en los «spots» va guiada y dirigida por una mirada urbana: coches que van *hacia* el mar (Guía Campsa, Renault Trafic, Seat Terra), miradas de deseo que se proyectan *hacia* marineros (Abanderado, Ponds)... En definitiva, en la mayor parte de los anuncios que se citan, la imagen del mar protagoniza o está presente en el último plano del «spot»: *es la meta hacia*

motores marinos Caterpillar beneficios asegurados



DURANTE 3 AÑOS O 6.000 HORAS

Mediante contrato*



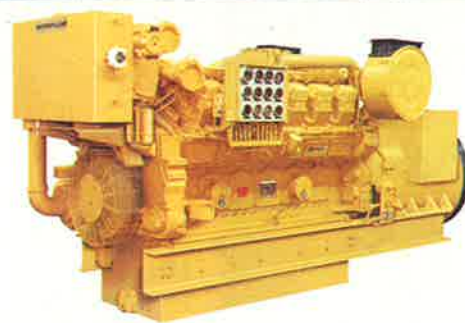
- **GARANTIA AMPLIADA DEL MOTOR O GRUPO MARINO.**

Cubre la reparación o sustitución de piezas y la mano de obra necesaria cuando presenten defectos de materiales o fabricación.

- **GARANTIA DE DISPONIBILIDAD DEL EQUIPO.**

Un plazo máximo de 72 horas en las reparaciones. En caso contrario recibirá una cantidad en pesetas por día de retraso en la reparación del motor averiado.

- **GARANTIA DE DISPONIBILIDAD DE PIEZAS.**
Un plazo máximo de 72 horas en la obtención del repuesto. Si Finanzauto lo suministrara fuera de dicho plazo, al cliente le resultará totalmente gratis.



(F-13-87)

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

BASES

ARGANDA
BARCELONA
VALENCIA
SEVILLA
BILBAO
OVIEDO

TENERIFE
LAS PALMAS
ZARAGOZA
MALAGA
LA CORUÑA

SUB-BASES

LERIDA
PALMA DE
MALLORCA
PONFERRADA

AGENTES

BARBATE
BENICARLO
BURELA
CEDEIRA
CUDILLERO

FIGUERAS
HUELVA
MARBELLA
RIVEIRA
SAN CARLOS
DE LA RAPITA

* Infórmese en su Base de las condiciones de esta garantía

CATERPILLAR, CAT y  son marcas registradas de Caterpillar Inc.





La inexistencia de trabajos teóricos que aborden, con un mínimo de rigor y detalle, el estudio de la situación social de las mujeres en las comunidades marítimo-pesqueras constituye, entre otros, un aspecto más de la doble marginalidad que padece la mujer integrada en la comunidad marítima. Las mujeres que viven su existencia en el ámbito marítimo configuran un sector marginal inserto dentro de una realidad marginal. A la hora de desvelar las particularidades de esa realidad, resulta imprescindible contar con los conocimientos que, sobre el papel de la mujer en la familia patriarcal, han venido aportando los estudios feministas de los últimos tiempos. En un trabajo que publica la revista *Noray*, la periodista y licenciada en Historia Llum Quiñonero hace un repaso de las adquisiciones logradas por la teoría feminista y las aplica a los escasos datos conocidos sobre la realidad de las mujeres en las comunidades marítimas. Publicamos un extracto de ese trabajo, haciendo hincapié en la significativa «invisibilidad» con que el rol de la mujer aparece ante la mirada de las ciencias sociales.

UNA MARGINACION «INVISIBLE»

LA mayoría de las mujeres dedica una gran parte de su tiempo a la realización de tareas domésticas y al cuidado de las familias en las que se integran. No tienen un trabajo asalariado y, por tanto, dependen económicamente de los hombres. Entre las que sí realizan una actividad remunerada, incluso, es frecuente que ésta sea tenida por «secundaria» con respecto a la masculina. Tal característica se llega a mantener también en relación a aquellas mujeres

que obtienen fuera del hogar ingresos monetariamente similares al de su pareja, o incluso superiores: en la conciencia de amplias franjas de la población y en las pautas culturales dominantes, esa realidad no les exime —o, en todo caso, no les exime en la misma medida que a los varones— de asumir responsabilidades principales en la realización de las tareas domésticas.

Los trabajos hogareños se configuran socialmente como un universo aparte, habitado



casi exclusivamente por mujeres. Los problemas, preocupaciones y conflictos surgidos en ese universo, la sociedad tiende a encuadrarlos en el territorio de «lo privado», lo cual, casi por definición, parece quedar fuera de las competencias de los poderes públicos y, más en general, de la vida pública. La paradoja formal resulta de que sea en ese territorio de «lo privado» donde se desenvuelva lo esencial de la vida de la mayoría de las mujeres, esto es, *de la mayoría de la mayoría* (52 por 100 de mujeres, frente a un 48 por 100 de los hombres).

En esas condiciones, apenas puede extrañar que el universo doméstico haya sido tradicionalmente desconsiderado por los analistas de la realidad social y por aquellos otros cuya misión es establecer las normas de funcionamiento de la comunidad y asegurar su puesta en práctica.

Se trata de un olvido no só-

El universo doméstico ha sido desconocido por los analistas

lo lastimoso sino también, y sobre todo, de un olvido *intencional*. Un olvido que encubre y protege un sistema del que se benefician los hombres, que quedan eximidos, o casi, de obligaciones en ese terreno, y del que se beneficia igualmente el conjunto del ordenamiento social.

De las mujeres entregadas a los trabajos domésticos suele afirmarse que «no trabajan», identificando el concepto de *trabajo* con el de *trabajo asalariado*. En la trastienda de esta identificación se oculta el hecho, no por evidente menos escamoteado, de que la realización de las tareas hogareñas

La sociedad tiende a encuadrar los trabajos hogareños en el territorio de lo «privado», lo cual, casi por definición, parece quedar fuera de la competencia de los poderes públicos y, más en general, de la vida pública.

es *una necesidad social imperiosa*. Dicho de otro modo: si la comunidad se viera obligada a retribuir monetariamente, mediante un salario, las funciones domésticas que realizan las mujeres (limpieza de los domicilios, compra y preparación de la comida, lavado, crianza de los niños, atención de enfermos y de viejos imposibilitados, etcétera), el conjunto de la economía se vería sometido a una torsión radical o, más probablemente, naufragaría. Es por esto por lo que algunas teóricas del feminismo han creído oportuno acuñar el término de *trabajo invisible* para definir el trabajo

llamado doméstico. Se trata, en efecto, de un trabajo que la sociedad *se niega a ver*, por más que no cese de aprovecharse de él.

La ausencia de investigaciones solventes y rigurosas sobre la situación específica de las mujeres dentro del cuerpo social general ha venido siendo paliada, aunque de modo aún muy primario, a lo largo de los últimos años. Al tener que partir los análisis de cero o, aún peor, al tener que empezar por desbrozar un camino plagado de prejuicios y presupuestos ideológicos falsos para llegar a la conquista del cerro inicial, lo que se ha realizado tiene, o bien un enfoque sumamente general o, por el contrario, un carácter excesivamente particularizado. Por otro lado, las investigaciones realizadas han debido verificarse con medios humanos y materiales más que limitados, cuestión a la que no es ajena la obvia incomodidad que re-



presenta para la sociedad cuestionarse sus esquemas básicos de funcionamiento ideológico y práctico.

Si lo anterior es válido para todo el conjunto de realidades englobadas en el universo doméstico femenino, inútil resulta decir en qué punto se halla el estudio de la situación particular de las mujeres en las comunidades marítimo-pesqueras. El material científico disponible es muy escaso y, en la casi totalidad de los casos, tangencial dentro de estudios más amplios sobre estas o las otras comunidades marítimo-pesqueras.

En ellas, las mujeres son víctimas, como ya fue señalado hace tiempo en esta misma publicación, de una doble marginalidad: son un sector marginado inserto dentro de una comunidad ella misma marginal y marginada.

En términos generales, uno de los principales problemas

La igualdad jurídica no es la igualdad real

que afronta la colectividad femenina, a escala prácticamente universal, es el de la gran distancia que existe entre los derechos que le son reconocidos en los ordenamientos jurídicos respectivos y las realidades en que efectivamente se encuentran. En la gran mayoría de los países económicamente más desarrollados, las leyes establecen un campo de derechos y posibilidades que son difícilmente reconocibles en la realidad social. Es el caso del Estado español, cuya Constitución proclama la igualdad de derechos y deberes entre hombres y mujeres, lo que no encuentra sino una

Uno de los principales problemas que afronta la colectividad femenina es el de la gran distancia que existe entre los derechos que le son formalmente reconocidos y las realidades en que efectivamente se encuentran.

pálida correspondencia en los hechos.

No quiere esto decir que la larga batalla librada por muchas mujeres para que el derecho a su igualdad jurídica fuera acogido por las leyes en unos y otros terrenos haya sido, o siga siendo, inútil. En modo alguno. La conquista del derecho de voto y de otros derechos ciudadanos, el logro del derecho a la independencia económica, etcétera, son adquisiciones importantes. La igualdad jurídica es *un paso necesario* para la obtención de la igualdad *real de posibilidades*, pero no equivale a ella. Es, como suele decirse, una

condición *necesaria*, pero *no suficiente*. Del mismo modo que es importante que la ley reconozca el derecho de las personas al trabajo, pero ese reconocimiento no asegura por sí mismo, ni mucho menos, que toda aquella persona que desee trabajar lo vaya a lograr automáticamente.

El camino que conduce desde los reconocimientos jurídicos a las realidades efectivas puede tropezar con obstáculos de muy diferente naturaleza. En el ejemplo antes mencionado de la diferencia entre el derecho legal al trabajo y la realidad del paro masivo, puede afirmarse que, en términos generales, se trata de obstáculos de naturaleza casi exclusivamente económica. Sin embargo, en el trecho que media entre los derechos jurídicos obtenidos por las mujeres y la realidad en que éstas se desenvuelven, los obstáculos son mucho más complejos y de tipo más diverso: los hay eco-

nómicos, sin duda, pero también ideológicos y culturales, en el sentido más amplio de ambos términos. La condición femenina no es resultado únicamente, ni siquiera principalmente, de los condicionamientos de tal o cual coyuntura económica temporal, aunque ésta pueda influir notablemente en ella. Es también y sobre todo el fruto de todo un curso histórico-social de predominio de los hombres en la vida pública (económica, política, social, cultural, militar) y en la privada, como responsables máximos del orden familiar. Ello ha dado origen a un sistema de valores dentro del cual los privilegios masculinos se presentan como «naturales», como fruto de la Naturaleza misma, y no como un destilado histórico injusto y transformable.

No obstante, la evolución de las sociedades de los países económicamente más desarrollados a lo largo de este siglo pone de manifiesto que esos presupuestos pretendidamente «naturales» son modificables y, de hecho, están siendo modificados, de modo más visible en unos países que en otros y, dentro de cada país, en unas áreas que en otras: no se le oculta a nadie que la posición y la consideración social de los colectivos femeninos urbanos de los Estados europeos nórdicos es hoy en día sustancialmente diferente de la que ocupaban hace un siglo, sin que la naturaleza de las mujeres haya sufrido cambios de esa entidad. En el propio Estado español, existen sectores sociales (definibles en función de criterios geográficos, económicos y culturales) en los que se han abierto también brechas considerablemente diferenciadas en el orden de sus valores y de sus pautas de comportamiento: la todavía limitada pero ya real influencia del ideario feminista sobre nuestra sociedad no es ajena a este fenómeno, que va impregnando paulatinamente a la totalidad de la comunidad social. Ello prueba algo que pa-



El objetivo masculino prima en los estudios sobre la comunidad pesquera

Los datos que existen sobre la realidad femenina en el ámbito marítimo son procedentes de estudios realizados con criterios en función del «objetivo masculino», de modo que resultan laterales y insuficientes.

ra muchos y, sobre todo, para muchas, no necesitaba siquiera demostración: que la situación de las mujeres en la sociedad —incluyendo en ella todos los núcleos familiares— no es algo que venga dictado por la Naturaleza, sino que es un fenómeno cultural. Lo que no debe interpretarse de ninguna manera como sinónimo de falta de solidez: hay fenómenos culturales cuya fortaleza y resistencia es ciertamente poderosísima y que se han mostrado capaces de so-

brevivir a las más radicales transformaciones del entorno socio-político, readaptando sus formas en función de las exigencias dictadas por esas transformaciones. En último término, este artículo se refiere precisamente a uno de esos fenómenos.

Las sociedades no son uniformes, como ya insinuábamos antes. Y no lo son ni las unas con respecto a las otras ni cada una de ellas dentro de sí misma. En la sociedad española, por ejemplo, las pautas

culturales que rigen la vida de las mujeres son diferentes según de qué zona geográfica, de qué clase social y de qué entorno socio-cultural se trate. Así, las nacionalidades y regiones de mayor desarrollo industrial se han mostrado más permeables a los cambios en el estatuto social de las mujeres. Dentro de ellas, el mayor dinamismo ha correspondido a los núcleos urbanos principales. Y en éstos, han sido los segmentos sociales con mayores posibilidades de acceso a la instrucción humanística y científica los que han mostrado una mayor sensibilidad de cara a los cambios en la realidad de las mujeres. La descripción podría realizarse válidamente también a la inversa, lo que permite obtener un retrato general de las zonas y ambientes menos permeables a los estímulos de transformación de la condición femenina.

En ese retrato ocupan un lugar las comunidades marítimo-pesqueras. Como sector marginado y concentrado en sí mismo, éstas presentan una fuerte tendencia al mantenimiento o, en todo caso, al freno de las transformaciones de sus pautas culturales.

Los estudios realizados sobre comunidades marítimo-pesqueras parecen confirmar ampliamente esta consideración, y de modo muy particular en lo que se refiere a la vida familiar y al papel de las mujeres en su interior. Si los datos ofrecidos por esos estudios fueran extrapolables al conjunto de las comunidades marítimo-pesqueras, habría que deducir que nos hallamos ante familias de configuración atávica, en las que el número de hijos es superior a la media española y en las que se integran también, con relativa frecuencia, parientes de uno u otro tipo: abuelos, tíos, etcétera. Las pautas ideológicas predominantes en la familia estarían también teñidas fuertemente de tradicionalismo: ello quedaría puesto de manifiesto, entre otros factores, por el elevado grado de religiosidad

imperante (que sería más alto que el de la media española), por los bajos niveles medios de instrucción y por la tendencia al conformismo, teñida de sentimientos fatalistas (tendencia esta en nada reñida con la consideración negativa de la posición social ocupada por el colectivo marítimo-pesquero dentro del conjunto de la sociedad).

En lo referente a las mujeres, los datos en presencia las sitúan como principales portadoras de las pautas tradicionalistas: su religiosidad sería más importante que la de los hombres, del mismo modo que es aún inferior su nivel medio de instrucción. Destaca su aparente rechazo masivo de la idea de incorporarse al mercado de trabajo, paralelo a la baja tasa efectiva de su participación en el mismo. En suma, todo indicaría que las mujeres de las comunidades marítimo-pesqueras tienden a reproducir los viejos es-

E **L RETRATO DE LA MUJER TAMBIEN ES UNIVOCO Y SIMPLISTA EN EL AMBITO MARITIMO**

quemados de vida heredados de sus padres, a encerrarse en su ambiente (la mayoría de las hijas de los hombres de la mar se casan con hombres de la mar) y a perpetuar ideológica y materialmente los hábitos y costumbres en que fueron educadas.

Sin embargo, tendemos a pensar por nuestra parte que el anterior retrato resulta en exceso simplista y unívoco. Entendemos que hay signos que permiten entrever que la realidad es más compleja y contradictoria, y que el presunto inmovilismo de la situa-

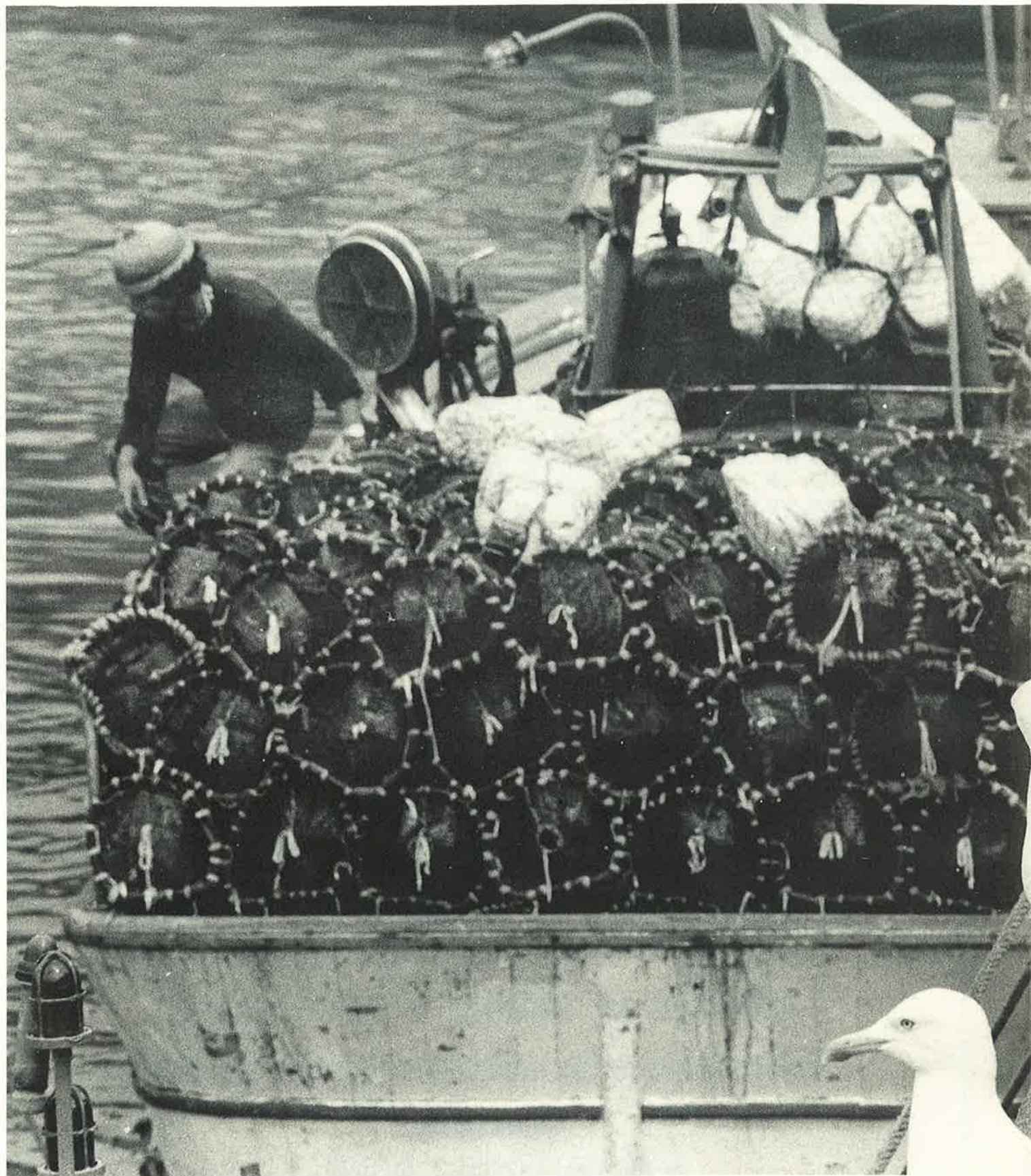
ción puede no serlo tanto. A la vez, consideramos que los datos que se manejan hoy para referirse a estas realidades son demasiado parciales, por lo que quizá desfiguren en alguna medida la verdad de los hechos.

Consideramos, en definitiva, que para acceder a un verdadero conocimiento de la realidad de las mujeres y de su papel en las comunidades marítimo-pesqueras del Estado español sería necesario realizar una investigación *que les estuviera dedicada expresamente a ellas y a su vida*. Lo que existe, hoy por hoy, es una serie de datos obtenidos lateralmente en investigaciones destinadas a establecer la realidad de *los hombres de la mar*. Los puntos en los que se ha investigado han sido escogidos en función de su representatividad dentro *del mundo de la producción* marítima. Las mujeres encuestadas lo fueron en su calidad de *esposas* de marinos

y marineros. Los criterios manejados en el curso del estudio estaban dictados también en función del *objetivo masculino* de éste. A nuestro juicio, sólo una investigación cuya finalidad central se atuviera a las mujeres, a *todas* las mujeres de estas comunidades, permitiría determinar cómo piensan y actúan ellas realmente y qué perfiles precisos tiene su vida de mujeres. Lo que no implica presuponer en modo alguno que el resultado de esa investigación fuera a arrojar datos insospechados: cabe imaginar, a cambio, que entrañaría una riqueza de matices mucho mayor y, sobre todo, que aportaría un conocimiento de *las bases materiales e ideológicas* que dan sentido a su realidad. Un conocimiento que es indispensable, en nuestra opinión, para quien quiera que trate de actuar, en un sentido o en otro, en el medio en que las propias mujeres se desenvuelven. ■

MUTUA DE SEGUROS DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA DE ESPAÑA
FUNDADA EN 1928
SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS
 Delegaciones en los principales puertos españoles
DIRECCION:
 Plaza de las Cortes, 3 - MADRID
 Tels. 429 26 76 y 429 47 69 • Télex: 46483 • Apartado 249

GENTES DEL MAR



La jornada laboral en la pesca es un 90 por 100 más larga que en el conjunto de los sectores productivos de tierra adentro.



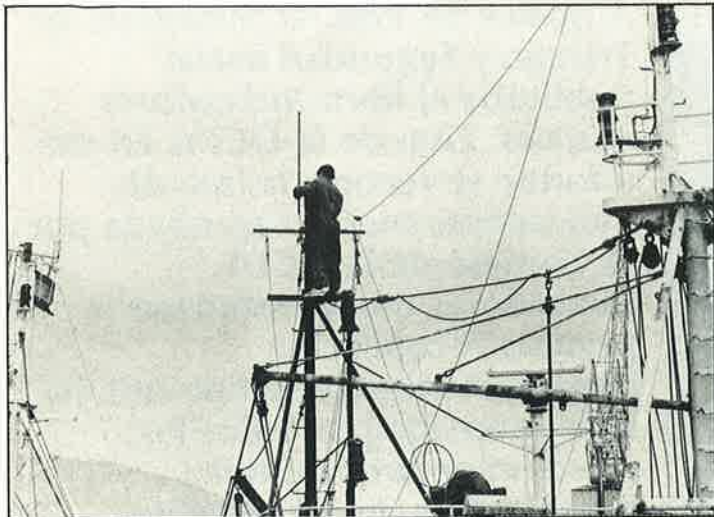
A finales de 1985, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social publicaba el libro *Indicadores sociales. Lista de la OCDE*. En ese informe se recogía la lista de indicadores sociales aprobada por el Consejo de la OCDE.

Indicadores que constituyen la primera recopilación internacional de este tipo que ha sido adoptada por todos los países miembros de esta organización. En el presente trabajo, el profesor Montero Llerandi aplica estos criterios al estudio de la calidad de la vida laboral en la pesca, concretamente en lo que hace referencia a las jornadas laborales.

LA preocupación por establecer un sistema de indicadores sociales que permita conocer el grado de bienestar individual se remonta a 1970, año en el que los ministros de la OCDE hicieron una declaración conjunta en la que se decía: «*el crecimiento (económico) no es un fin en sí mismo, sino, sobre todo, un medio para crear condiciones de vida mejores*», y por tanto, «*es preciso prestar más atención a sus aspectos cualitativos y definir las políticas adecuadas en relación con las grandes opciones económicas y sociales que implica la asignación de recursos cada vez mayores*» (2).

INDICADORES SOCIALES

Y CALIDAD DE VIDA LABORAL (1)



En los años 60 se criticó mucho el uso de los indicadores económicos convencionales como medida del bienestar. La OCDE fue la primera instancia internacional que preparó un programa de indicadores no monetarios, para intentar medir el grado de satisfacción individual.

Finalmente, la OCDE optó por el pragmatismo

A partir de esta declaración, «los Gobiernos de los países miembros de la OCDE promovieron un programa de trabajo destinado a elaborar una serie de nuevos instrumentos susceptibles de completar los indicadores económicos y adecuarlos para medir el bienestar social en ámbitos como la salud, la educación, la vida laboral, el tiempo libre y la seguridad financiera y personal» (3).

En los años 60 se había criticado el uso de los indicadores económicos convencionales como medida del bienestar. La OCDE fue la primera organización internacional que preparó un programa de indicadores no monetarios, con el fin de estimar el grado de bienestar individual. Se pretendía también la creación de una base de datos sobre indicadores sociales que pudieran desarro-

llarse en todos los países miembros de la organización.

Los objetivos del programa de indicadores sociales eran: «1) Identificar las reivindicaciones, aspiraciones y problemas sociales que constituirían entonces, o podrían constituir en los diez años siguientes, preocupaciones importantes en el proceso de planificación socioeconómica. 2) Medir y registrar la evolución y la importancia relativas de esas preocupaciones. 3) Precisar y aclarar las decisiones públicas y la toma de decisiones por parte de los Gobiernos» (4).

La lista de indicadores sería un instrumento útil para que los diferentes países midieran el bienestar social sobre bases comparables, lo que facilitaría tanto el debate público como las decisiones políticas.

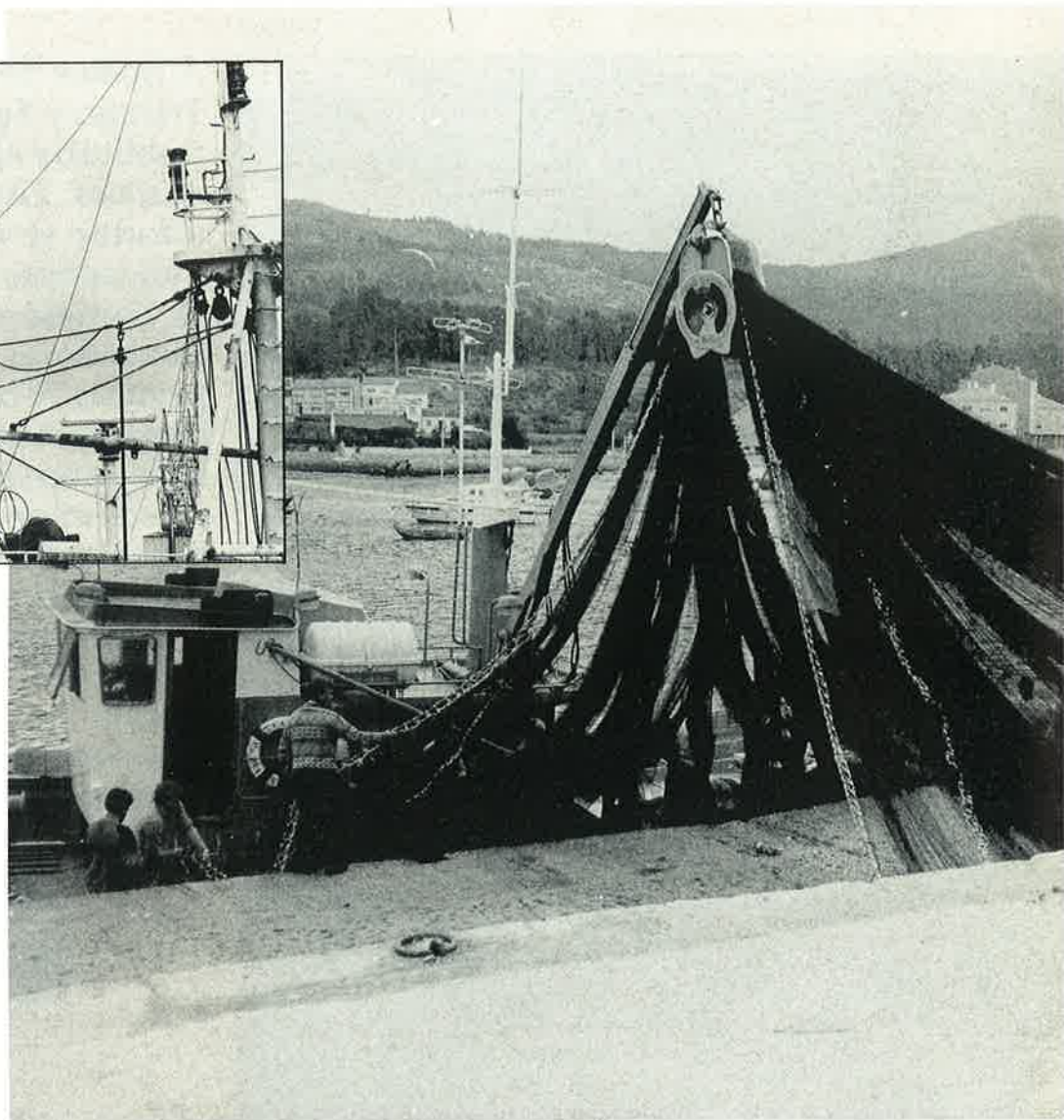
En el programa de la OC-

DE se define un indicador social como «una medida estadística directa y válida que permite observar el nivel y las variaciones en el tiempo de una preocupación social fundamental» (5).

Los criterios utilizados para seleccionar los indicadores sociales que se incluyen en el informe se resumen en los siguientes puntos: a) los indicadores describirán un resultado social final —«la originalidad del concepto de indicador social radica en su aptitud para ofrecer una referencia sintética para la observación de un amplio abanico de fenómenos sociales»— (6); b) serán significativos desde el punto de vista de la acción social, o sea, que se referirán a condiciones sociales que puedan modificarse mediante acciones colectivas o por la acción política desde el

gobierno; c) tendrán validez durante un período de tiempo considerable; d) se aplicarán a condiciones de bienestar individuales, excluyéndose los «bienes públicos indivisibles»; e) permitirán la comparación entre los diferentes países; f) se ceñirán al conjunto de las preocupaciones sociales; g) se corresponderán estrechamente con la preocupación social a la que hacen referencia, pero serán «algo más que una descripción fiel de un fenómeno social»; y h) constituirán un conjunto bien integrado de definiciones, especificaciones, directrices estadísticas y categorías clasificatorias, que los haga compatibles con otras estadísticas sociales y demográficas (7).

Los indicadores sociales, dice la OCDE, «constituyen un medio esencial, pero no exclu-





sivo, de trazar una imagen de la sociedad», imagen que debe perfeccionarse utilizando, además, fuentes de datos secundarios y análisis específicos. La finalidad de los indicadores sociales es «presentar sistemáticamente una selección de evaluaciones estadísticas del bienestar social sensibles a las medidas de política social y a las acciones emprendidas por la colectividad». En consecuencia, estos datos permitirán observar la evolución del bienestar social en las sociedades (8).

La función de los indicadores sociales no se reduce a ser un instrumento que permita dibujar el cuadro de las preocupaciones sociales, sino que tienen que mostrar su aptitud para incorporarse a otros conjuntos de información social cuantificada, que haga posible el análisis de las situaciones

CUADRO 1

COMPARACION ENTRE LA JORNADA LABORAL MEDIA POR PERSONA Y SEMANA EN EL SECTOR PESQUERO Y EN EL CONJUNTO DE LA POBLACION EMPLEADA EN ESPAÑA (POBLACION MASCULINA)		
	TODOS LOS SECTORES	SECTOR PESQUERO
Número de horas trabajadas a la semana	44,6	86,5

FUENTES: INE, *Población activa. Encuesta: abril, mayo, junio, 1980*. INE, Madrid, 1983, pág. 81. Estudio sobre las condiciones de trabajo y los accidentes laborales en el sector pesquero de la provincia de Huelva. Elaboración propia.

CUADRO 2

COMPARACION ENTRE LA JORNADA LABORAL MEDIA POR PERSONA Y SEMANA EN LA PESCA INDUSTRIAL Y EN LA PESCA PRE-INDUSTRIAL		
	PESCA INDUSTRIAL	PESCA PRE-INDUSTRIAL
Número de horas trabajadas a la semana	93,5	80,5

FUENTE: Estudio sobre las condiciones de trabajo y los accidentes laborales en el sector pesquero de la provincia de Huelva. Elaboración propia.

CUADRO 3

RESULTADOS DEL INDICADOR 'A' PARA EL CONJUNTO DEL SECTOR PESQUERO Y PARA LA ACTIVIDAD PESQUERA INDUSTRIAL Y PRE-INDUSTRIAL		
SECTOR PESQUERO	PESCA INDUSTRIAL	PESCA PRE-INDUSTRIAL
1,93	2,09	1,80

INDICADOR 'A' = $\frac{\text{Número medio de horas trabajadas a la semana por persona en el sector pesquero // pesca industrial // pesca pre-industrial.}}{\text{Número medio de horas trabajadas a la semana por persona en el conjunto de la población masculina empleada en España.}}$

FUENTES: Ver Cuadro 1. Elaboración propia.

CUADRO 4

COMPARACION DE LOS DATOS OBTENIDOS SOBRE EL NUMERO MEDIO DE HORAS TRABAJADAS A LA SEMANA POR PERSONA EN LAS ENCUESTAS REALIZADAS EN EL SECTOR PESQUERO ONUBENSE (1980) Y EN EL BANCO CANARIO-SAHARIANO (1980 y 1984) (en porcentajes)			
NUMERO DE HORAS TRABAJADAS A LA SEMANA	PESCA INDUSTRIAL (Huelva, 1980)	BANCO CANARIO-SAHARIANO	
		(1980)	(1984)
Hasta 56	—	16,6	7
De 57 a 70	9,5	11,9	7
De 71 a 84	23	15,6	14,8
De 85 a 98	17	12,4	11,7
Más de 98	46,5	43,4	59,4
No sabe	4	—	—
TOTAL (%)	100	100	100

FUENTES: Estudio empírico del cambio en los pescadores de altura del Banco Canario-Sahariano (ver nota 19). Estudio sobre las condiciones de trabajo y los accidentes laborales en el sector pesquero de la provincia de Huelva.

sociales y de las opciones políticas. Esta aptitud es la que define su validez como instrumento de medida (9).

Los indicadores sociales incluidos en la lista de la OCDE se han elaborado a partir de «criterios pragmáticos, no de teorías abstractas» (10).

El «pragmatismo» en la elaboración de los indicadores sociales tiene su raíz en algunas dificultades para llegar a un acuerdo en la redacción de una lista que fuera aceptada por todos los países miembros de la organización. En primer lugar, «si todos los (indicadores) publicados en los diferentes países miembros se reuniesen en una lista única, su número rebasaría los 200 y no estarían todos en ella». En segundo lugar, los recursos dedicados a la elaboración de indicadores sociales varían mucho de unos países a otros, de ahí que se buscara un equilibrio entre una lista demasiado amplia de indicadores —lo que reduciría la participación de algunos países en el programa de la OCDE—, y una lista demasiado reducida —que falsearía la medida que pudieran proporcionar los indicadores sociales— (11). Pero la dificultad más grave, que no se ha resuelto y que ha forzado el criterio «pragmático» en la elaboración de la lista de indicadores sociales, es la conceptual. La cuestión, tal y como se plantea en el informe, era si en la elaboración había que seguir un enfoque deductivo —quedando al margen cualquier limitación de recursos o de tiempo—, o un enfoque inductivo —lo que permitiría obtener indicadores en poco tiempo—. El informe resuelve la cuestión diciendo que el enfoque inductivo «representaría una solución extrema que tendería por consecuencia reducir a la nada el objetivo inicial del programa»; en cuanto al enfoque deductivo, «por deseable que sea en el plano conceptual», se dice, «ha de plegarse a las limitaciones impuestas por la realidad». En consecuencia, el programa de la OCDE adoptó una solución intermedia. Y, para ilustrar las preocupaciones sociales, optó por una se-

lección minuciosa de las «estadísticas sociales» disponibles. «Estas consideraciones —justifica el informe— llevaron a elaborar una lista de indicadores sociales basada en objetivos más pragmáticos que los que habían sido fijados a principios de los años 70» (12).

Un ejemplo de este «pragmatismo» lo tenemos en los cambios que se introdujeron en los indicadores de la «Calidad de la vida laboral», una de las preocupaciones sociales del programa de la OCDE. Puesto que la mayor parte de los individuos dedican al trabajo gran parte de sus horas de vigilia, la calidad de esta vida de trabajo constituye un objetivo de la preocupación social denominada «Calidad de la vida laboral» —se decía en un informe sobre el «Programa de la OCDE de elaboración de los indicadores sociales», publicado en 1976— (13). En este informe se consideraban tres subdivisiones en el campo de objetivos de la calidad de la vida laboral: 1) las condiciones de trabajo; 2) la remuneración por el trabajo; y 3) la jornada laboral, el tiempo dedicado a las obligaciones derivadas del trabajo y las vacaciones pagadas. La subdivisión «condiciones de trabajo» se refería a la seguridad y «confort» de las condiciones materiales del trabajo. Se reconocía la dificultad de resumir las condiciones de trabajo en un único indicador que fuera aplicable a los distintos puestos de trabajo, debido a la diversidad de las mismas. Sin embargo, se apuntaba la posibilidad de elaborar un indicador que tuviera «en cuenta las consecuencias extremas de condiciones de trabajo mediocres, entre otras, los accidentes de trabajo, las enfermedades profesionales y la muerte». Los indicadores que se proponía eran: 1) Tasa de incidencia de los accidentes mortales; 2) Tasa de incidencia de los accidentes que producen una incapacidad permanente; y 3) Tasa de los accidentes que producen una incapacidad temporal. El cálculo de estas tasas se definía como la relación entre el número de accidentes



El número de horas trabajadas a la semana es menor en la pesca pre-industrial que en la pesca industrial.

(multiplicados por 1.000) y el número de trabajadores expuestos al riesgo de accidente. «Estos indicadores podrían, a más largo plazo, extenderse con el fin de englobar las consecuencias de las enfermedades profesionales. La OIT estudia actualmente el registro de las enfermedades profesionales» (14). Pues bien, cuatro años después —en 1980— el «pragmatismo» ha hecho desaparecer la conexión entre condiciones de trabajo y accidentes, como indicador de la calidad de la vida laboral.

En la actualidad, los indicadores que configuran la preocupación social denominada «Calidad de la vida laboral» son: a) Jornada laboral media; b) Tiempo de desplazamiento; c) Vacaciones anuales pagadas; d) Horario atípico; e) Distribución de los salarios; f) Accidentes de trabajo mortales; y g) Penosidad en el lugar de trabajo (15).

El informe de la OCDE reconoce las limitaciones que ha producido el pragmatismo en la elaboración de los indicadores sociales. Por sí solo —dice el informe—, «un indicador social puede revelar la existencia de un problema social, pero no precisar detalladamente su naturaleza». En consecuencia, un indicador, por sí mismo, «no aporta un conocimiento del problema lo bastante amplio para elaborar a partir de él una política, pero sí permite tomar conciencia de un campo en el

que sería razonable proceder a una investigación más intensa» (16).

Pese a las limitaciones y críticas apuntadas, la lista de indicadores sociales propuesta por la OCDE tiene la utilidad «práctica» de ser un marco «legitimado» para medir lo social. Esto, cuando menos, permitirá el debate sobre la efectividad de la acción social —colectiva o política— para mejorar el bienestar individual.

Por lo que se refiere al sector pesquero, los indicadores sociales pueden servir de base para conocer el grado de bienestar social que han alcanzado sus trabajadores en comparación con el conjunto de la población empleada en España (17).

Nos ocuparemos de uno de los indicadores de la calidad de la vida laboral: jornada laboral media. Tanto en la especificación como en las directrices estadísticas que se dan para este indicador, se señala que la referencia es el «Número de horas efectivamente trabajadas por semana y trabajador» (18).

Según los datos obtenidos en la encuesta sobre condiciones de trabajo y accidentes laborales en el sector pesquero de la provincia de Huelva (1980), la media de horas trabajadas a la semana por persona era de 86,5. Si comparamos este dato con la media de horas trabajadas a la semana por persona en el conjunto de

la población masculina empleada en España, resulta que la jornada laboral en la pesca era un 90 por 100 más larga que en el conjunto de los sectores productivos de tierra adentro (ver Cuadro 1). No obstante, el número de horas trabajadas a la semana por persona es mayor en la pesca industrial (flota de altura y gran altura) que en la pesca pre-industrial (ver Cuadro 2). Diferencias que también pueden apreciarse en el Cuadro 3, en el que el indicador aplicado se refiere a la situación relativa del número de horas trabajadas a la semana por persona según el tipo de pesca considerada.

Cabría pensar que los datos han quedado anticuados, y que ya no se ajustan a la realidad actual. Sin embargo, el estudio realizado por María Luisa Blanco Roca en 1984 indica que la situación no ha variado: «La media de horas semanales de trabajo para nuestro colectivo de pescadores de altura del Banco Canario-Sahariano podemos cifrarla en 98 horas semanales» (19) (ver Cuadro 4). ■

Jose Manuel
MONTERO LLERANDI

NOTAS

(1) OCDE, *Indicadores sociales. Lista OCDE*, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid, 1985.

(2) *Ibid.*, pág. 14.

(3) *Ibid.*, pág. 5.

(4) *Ibid.*, pág. 14.

(5) OCDE, *Medida del bienestar social*, INE, Madrid, 1981, pág. 24.

(6) OCDE, *Indicadores sociales. Lista OCDE*, op. cit., pág. 22.

(7) *Ibid.*, págs. 20-21.

(8) *Ibid.*, pág. 24.

(9) *Ibid.*, págs. 21-22.

(10) *Ibid.*, pág. 21.

(11) *Ibid.*, pág. 19.

(12) *Ibid.*, págs. 29-30.

(13) OCDE, *Medida del bienestar social*, op. cit., pág. 119.

(14) *Ibid.*, págs. 113, 120 y 121.

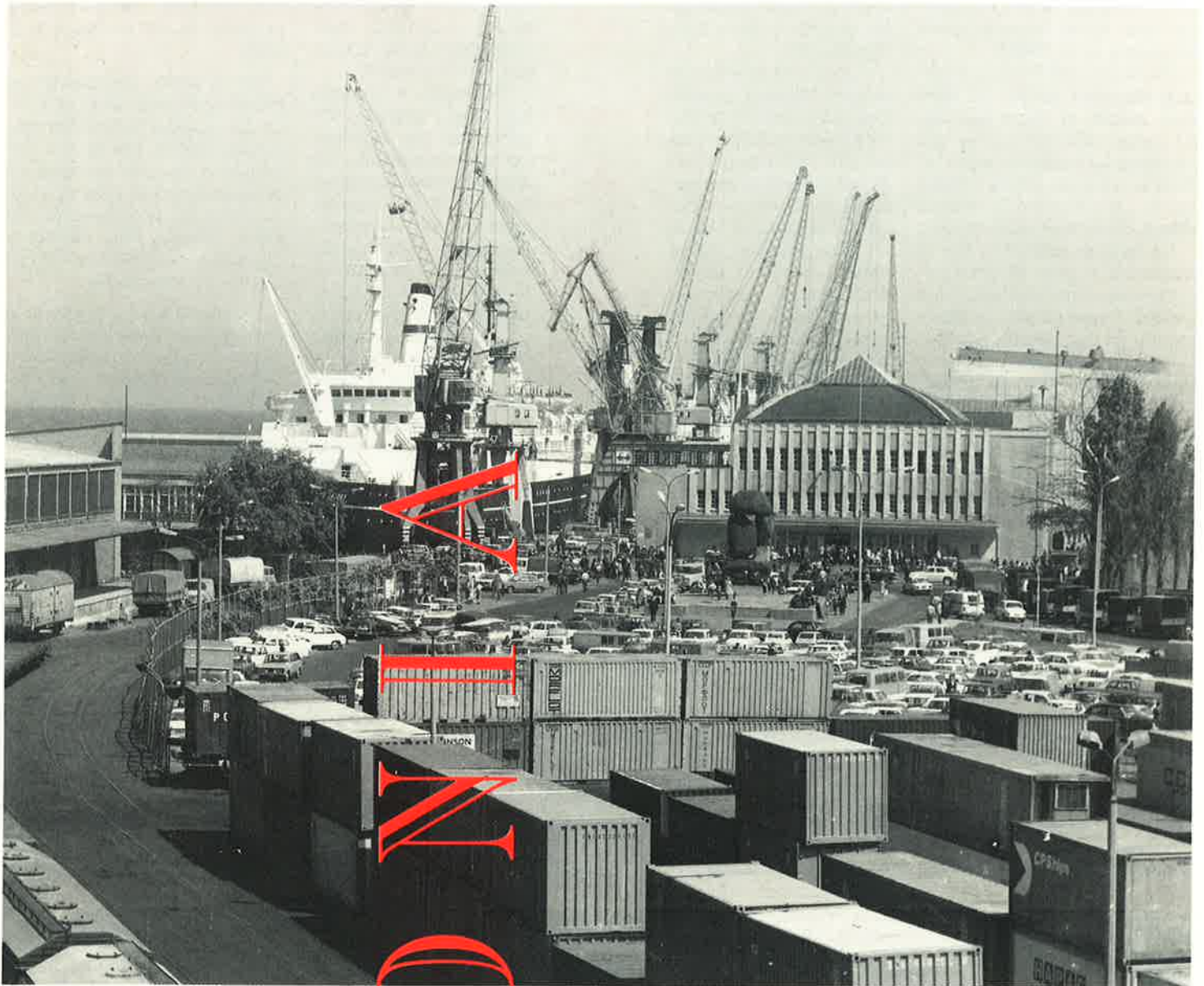
(15) OCDE, *Indicadores sociales. Lista OCDE*, op. cit., pág. 26.

(16) *Ibid.*, pág. 22.

(17) «Dado que los indicadores sociales están pensados no sólo para proporcionar una visión de conjunto del bienestar, sino también de su distribución entre los diferentes grupos de población, suele ser deseable obtenerlos por medio de encuestas sobre temas múltiples». *Ibid.*, pág. 29.

(18) *Ibid.*, pág. 57.

(19) María Luisa Blanco Roca, *Estudio empírico del cambio en los pescadores de altura del Banco Canario-Sahariano*, Memoria de Licenciatura, Universidad de La Laguna, Las Palmas, 1986, pág. 368.



Durante muchos años, Polonia ha disfrutado de pocos kilómetros de costa propios. Tal vez por ello, la tradición pesquera polaca no tiene un gran relieve. No sucede lo mismo con su marina mercante, que sí presenta una notable e importante actividad y que ha constituido un decisivo factor en el desarrollo de este país báltico.

POLONIA

S I hay un país cuyo territorio nacional haya sufrido cambios continuos, ése es Polonia. Este largo y complejo proceso se inició con su fundación como reino, en el año 960, de la mano de Mieszko I, quien cinco años después abrazaría la religión católica, obligando a sus súbditos a imitarle, hasta la configuración actual del Estado polaco, que arranca de los acuerdos de Yalta, tras el fin de la Segunda Guerra Mundial, según los cuales Polonia recibía territorios pertenecientes a Alemania, a costa de ceder otros a la Unión Soviética. En estos diez siglos, los polacos han sufrido varias modificaciones en la configuración de sus fronteras e, incluso, pasaron por su desaparición como Estado independiente durante el siglo

XVIII, como consecuencia de los repartos entre Rusia y Prusia.

Ello viene a colación porque, como consecuencia de lo anteriormente expuesto, Polonia ha disfrutado durante la mayor parte de su existencia de muy pocos kilómetros de costa propios; incluso de ninguno en muchos siglos. Efectivamente, la franja que actualmente le pertenece en las costas del mar Báltico: una pequeña zona en la que se ubican los puertos de Gdansk (antiguo Danzig) y Gdynia, es la que más tiempo ha permanecido bajo dominio polaco, ya que el litoral de Pomerania fue primero del Sacro Imperio Germánico y luego de Alemania, y las costas orientales pasaron de ser propiedad de la Orden Teutónica a convertirse en territorio alemán pertene-

ciente a Prusia, y en la actualidad son, en su mayoría, parte integrante de la URSS.

Quizá por todo esto, la tradición pesquera polaca no tiene gran relieve, al haber carecido de costas suficientes para que arraigara tal tradición, sobre todo si se compara con la entidad que la agricultura o la minería tienen en la economía polaca.

La marina mercante, por el contrario, sí goza de gran importancia, fundamentalmente porque el mar ha sido la salida natural de una notable producción agrícola y minera interior, salida que se hizo particularmente decisiva dada la dificultad de comunicaciones terrestres con los grandes mercados occidentales, por los avatares políticos con sus inmediatos vecinos.

En la actualidad, los puertos polacos son, además, la vía para las exportaciones de los países del bloque socialista que carecen de costas, como Checoslovaquia o Hungría. Este camino es idóneo debido a las excelentes comunicaciones fluviales de Polonia, dadas porque dispone de un terreno llano en su mayor parte y tejido por casi 5.000 kilómetros de vías navegables interiores. Los ríos Vístula y Oder son las principales arterias de esta red, hasta tal punto que Varsovia, asentada

sobre el Vístula, es uno de los puertos polacos más importantes.

A partir de la Segunda Guerra Mundial, cuando Polonia accedió al ancho frente del mar Báltico, los polacos tuvieron que organizar una flota pesquera sin pescadores y orientada, básicamente, hacia las faenas de altura y gran altura. A ello le obligó una situación desfavorable de partida: en primer lugar, los limitados recursos pesqueros del Báltico, sin bancos interesantes y con la competencia de otros países ribereños, como Suecia, Dinamarca, las dos Alemanias, Finlandia y Unión Soviética, y también porque se hiela en invierno, cuando las temperaturas son muy frías, por su baja salinidad.

Desde entonces, tres han sido las principales zonas de expansión de la flota de gran altura polaca. Se trata de los ricos bancos pesqueros del mar del Norte, donde Polonia tiene concesiones de importancia, con la ventaja añadida de que es una zona relativamente cercana a sus fronteras; otra abarca los bancos de Terranova y, en general, de América del Norte, y

POLONIA

una tercera comprende África occidental, especialmente el golfo de Guinea y África austral.

Dedicadas a la pesca hay cuatro empresas importantes; sus accionistas, por el momento, son diversas entidades estatales, pero, al igual que sucede con las sociedades dedicadas a la marina mercante, hay un proyecto para que la propiedad vaya pasando por acciones a manos privadas. *Dalmor*, domiciliada en Gdynia, y *Gryf y Odra*, con sede en Szczecin, son las más importantes. Hay una caruta, *Transocean*, en esta última ciudad igualmente, que se dedica al transporte frigorífico y actúa como empresa nodriza para las otras tres, en los lejanos caladeros de América del Norte y

de África. En el Cuadro 1 se consigna la relación de buques que pertenecen a la mencionada sociedad.

Con todo, la flota polaca no ha conseguido librarse de los problemas de reconversión que aquejan al sector pesquero, debidos a idénticas causas que los originan en los países occidentales: sobreexplotación de los caladeros, dificultades de acuer-

dos bilaterales con los estados propietarios de los mismos y otras.

En el sector del transporte marítimo hay que distinguir entre las grandes compañías que surcan todos los mares del mundo y la gran cantidad de embarcaciones de todo tipo que recorren las vías fluviales del Oder, Vístula, Bug, Warta y otros ríos dedicados al tráfico interior de mercancías.

Destaca entre las primeras la *Polskie Linie Oceaniczne* (Polish Ocean Lines), con domicilio en Gdynia, y dedicada a líneas regulares de pasajeros y mercancías; dispone de 130 barcos que totalizan un millón de toneladas de peso muerto y abastece 25 líneas regulares con todo el mundo; tiene 55 representantes comerciales y 500 agentes y se articula en cinco divisiones: América, África y el Mediterráneo, Asia y Australia, Europa y África occidental y División de Contenedores. Otra sociedad es la *Polska Zegluga Morska* (Polish Steamship Co.), con sede en Szczecin y enfocada preferentemente hacia buques tramp. Figura en tercer lugar la *Polska Zegluga Baltyska*, ubicada en Zolobrzeg, que cubre el transporte a través del Báltico y, además, tiene un ferry con Gran Bretaña. Establecida en Szczecin



hay una sociedad, *Chipolkisk*, cuyo accionariado, de origen chino y polaco, es mixto. Finalmente, cabe destacar la *Polfracht*, de Gdynia, que se ocupa de buques de fletamento.

Aspecto importante en el transporte marítimo polaco lo

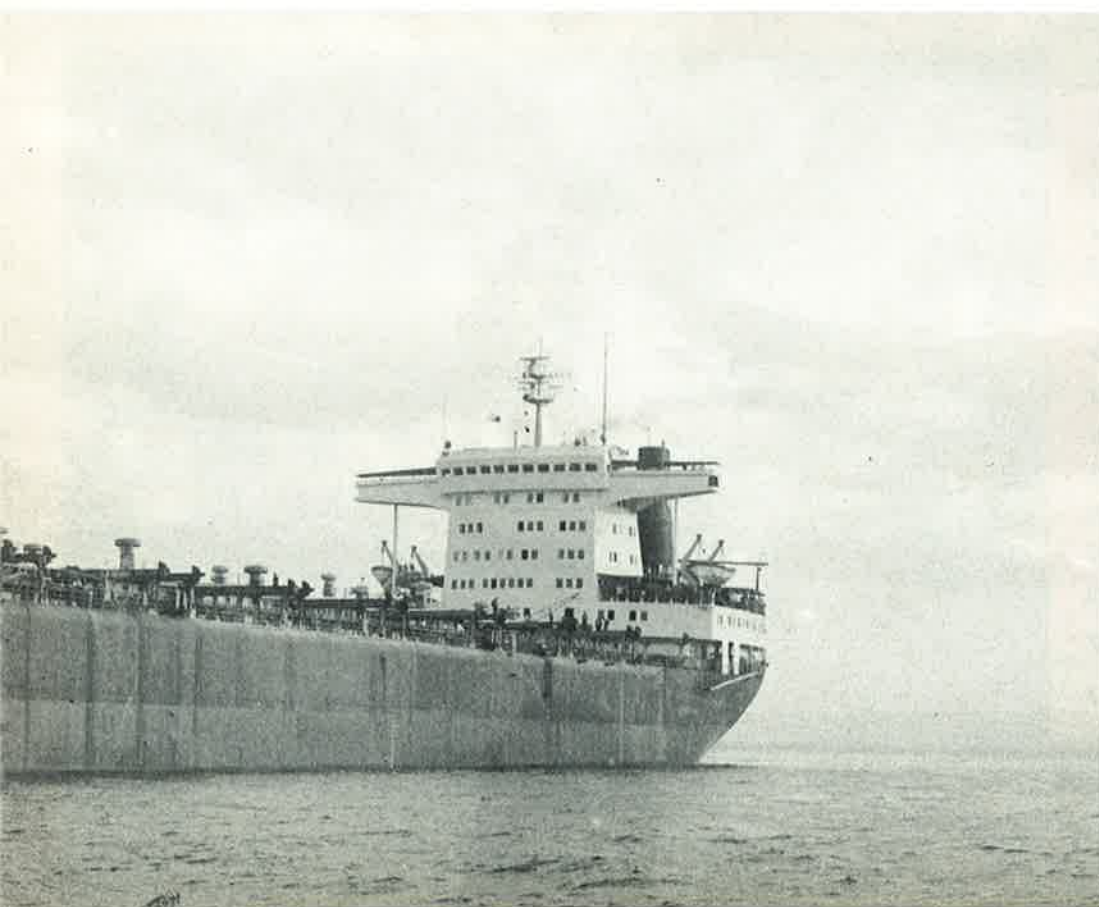
constituyen los transatlánticos dedicados al turismo. Un barco, el «Stefan Batory», con 300 tripulantes y capacidad para 400 pasajeros, realiza diversos crueros entre Europa y América. Es un buque que toca con mucha frecuencia puertos españo-

les y, de hecho, ha visitado repetidas veces La Coruña, Cádiz, Málaga, Barcelona, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria.

Para cerrar este capítulo, conviene citar una empresa, do-

miciliada en Gdynia, destinada a asistencia marítima y salvamento de barcos; se trata de *Polratok* (Polish Shiplsalvage Co.).

Como infraestructura de las flotas pesqueras y mercantes



La marina mercante polaca goza de gran importancia, fundamentalmente porque el mar ha sido la salida natural de una notable producción agrícola y minera interior.

**La tradición
pesquera polaca
no tiene
un gran relieve**

anteriormente descritas, hay en Polonia, al margen de los puertos fluviales, cuatro grandes enclaves portuarios, todos ellos situados, lógicamente, en las costas del mar Báltico. En Gdansk, antigua Danzig, tienen asiento las compañías marítimas dedicadas, sobre todo, a transportes de larga distancia, los de mayor relieve. En Gdynia están instaladas las líneas de la marina mercante y las pesqueras. En Szczecin, al margen de ser sede de importantes compañías, se ubican las instalaciones que sirven de infraestructura al tráfico proveniente de los países del COMECON enclavados en el interior, como Checoslovaquia y Hungría, que utilizan este puerto, en la desembocadura del Oder, para sus exportaciones por conducto marítimo. El cuarto enclave importante, aunque ya a bastante distancia de los anteriores, es Kolobrzeg. Merece también que se mencione Hela, antiguo puerto militar, y Sopot, de gran notoriedad turística.

POLONIA

Dado el bajo consumo de pescado «per cápita» que hacen los polacos, la mayor parte de su producción pesquera va directamente al exterior, comercializando directamente sus productos las empresas pesqueras, sin tocar el suelo patrio. En consecuencia, la balanza de pagos pesquera polaca presenta un claro superávit, aunque su monto total de operaciones no tenga excesiva importancia, comparado con otros sectores de la economía nacional.

Una sola empresa, *Ribex*, de Szczecin, monopoliza todas las operaciones de comercio exterior pesquero, y su implantación más notoria es en África occidental. También una sola sociedad centraliza los negocios referentes al comercio interior de pescado, pero lo hace directamente de las empresas productoras al consumidor, puesto que en Polonia no existe el sistema de subasta en lonja, sino que los precios del pescado son fijados previamente por las autoridades económicas competentes, de acuer-

do con una serie de baremos.

Igualmente hay monopolio en las relaciones de comercio con España. Una sola compañía, *Poliberia*, tiene la exclusiva de las relaciones hispano-polacas en calidad de agente marítimo. Para Canarias, esta tarea y la de comercializar el pescado polaco para el archipiélago está encomendada a la firma *Pol-suardiaz*.

Las condiciones sociolaborales de los trabajadores del mar polacos son, en general, un reflejo de la situación de su país, aunque presentan algunas particularidades específicas. Como término medio, puede afirmarse que, tanto en la pesca como en la marina mercante, las tripulaciones son excesivas, si se comparan con las equivalentes de los barcos occidentales, lo que no impide que haya muchos polacos trabajando en flotas extranjeras, e incluso paros estacionales entre los asalariados del mar.

Como buenas pueden calificarse las condiciones generales de trabajo, en las que se respeta mucho los horarios. Un dato importante es que los salarios de las tripulaciones se perciben en dos monedas: zlotys, polacos, y dólares norteamericanos.

Como éstos están muy cotizados en los mercados paralelos de Polonia, los trabajadores del mar pueden disfrutar de niveles y determinados bienes de consumo absolutamente prohibitivos para el resto de la población trabajadora de Polonia. Otra ventaja que tienen los empleados en la marina mercante es que sus familias pueden viajar en los barcos prácticamente gratis cuando se hacen salidas al extranjero.

Desde el punto de vista formativo, llama la atención la existencia de un título académico que no tiene equivalente en España: es el de licenciado en Economía del Transporte Marítimo, especialidad que se cursa durante cinco años en la ciudad marítima y turística de Sopot. Los titulados en esta disciplina nutren los puestos de dirigentes en las sociedades marítimas polacas.

Las prácticas de los oficiales de la marina polaca se realizan en el buque escuela «Dar Młodzieży», que ha pasado a sustituir al «Dar Pomorza», bellissimo velero hoy retirado y que se expone en el museo naval de Gdynia. ■

Carlos GONZALEZ DEL PIE
María Antonia F. SAINZ

CUADRO 1

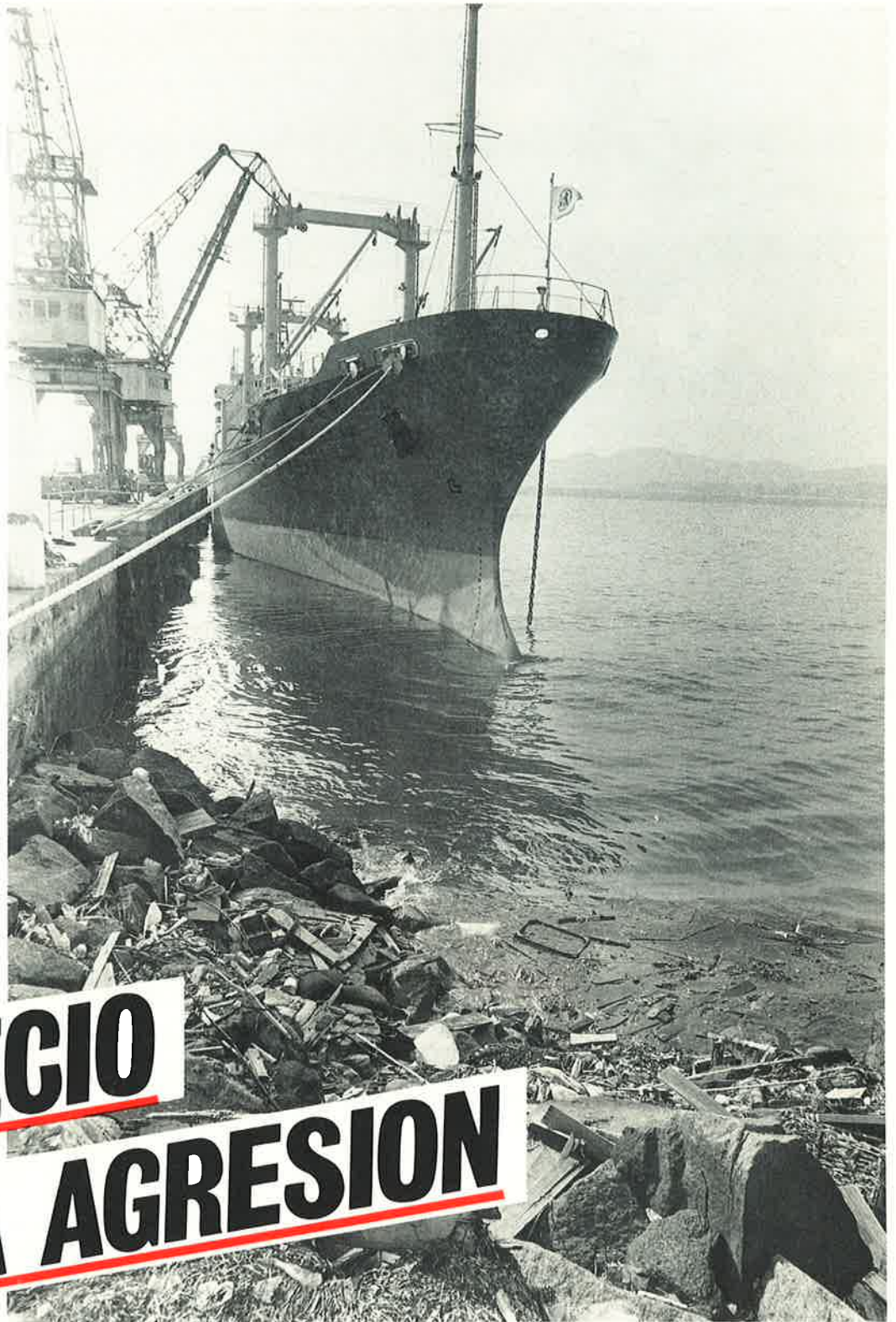
FLOTA DE LA TRANSOCEAN

NOMBRE DEL BUQUE	TPM
Gryf Pomorski	9.645
Pomorze	9.745
Zulawy	8.339
Kaszuby II	8.344
Wineta	8.360
Mazury	8.300
Halniak	4.539
Buran	4.555
Lewanter	4.555
Harmattan	1.962
Terral	1.895
Zonda	1.985
Solano	2.300
Tornado	2.300

Fuente: *Polish Maritime News*.
Datos referidos a 1984.



Según los científicos, una de las consecuencias directas de las agresiones al ecosistema marino es su pérdida de capacidad reproductora. No es de extrañar, por tanto, que el Mediterráneo se haya convertido en el menos productivo de nuestros mares. La salud del Mediterráneo trasciende ya a las preocupaciones de exclusivo talante ecológico. Unas recientes jornadas sobre el medio ambiente mediterráneo han vuelto a poner de manifiesto esta peligrosa realidad.



El medio ambiente mediterráneo

EL PRECIO DE UNA AGRESION

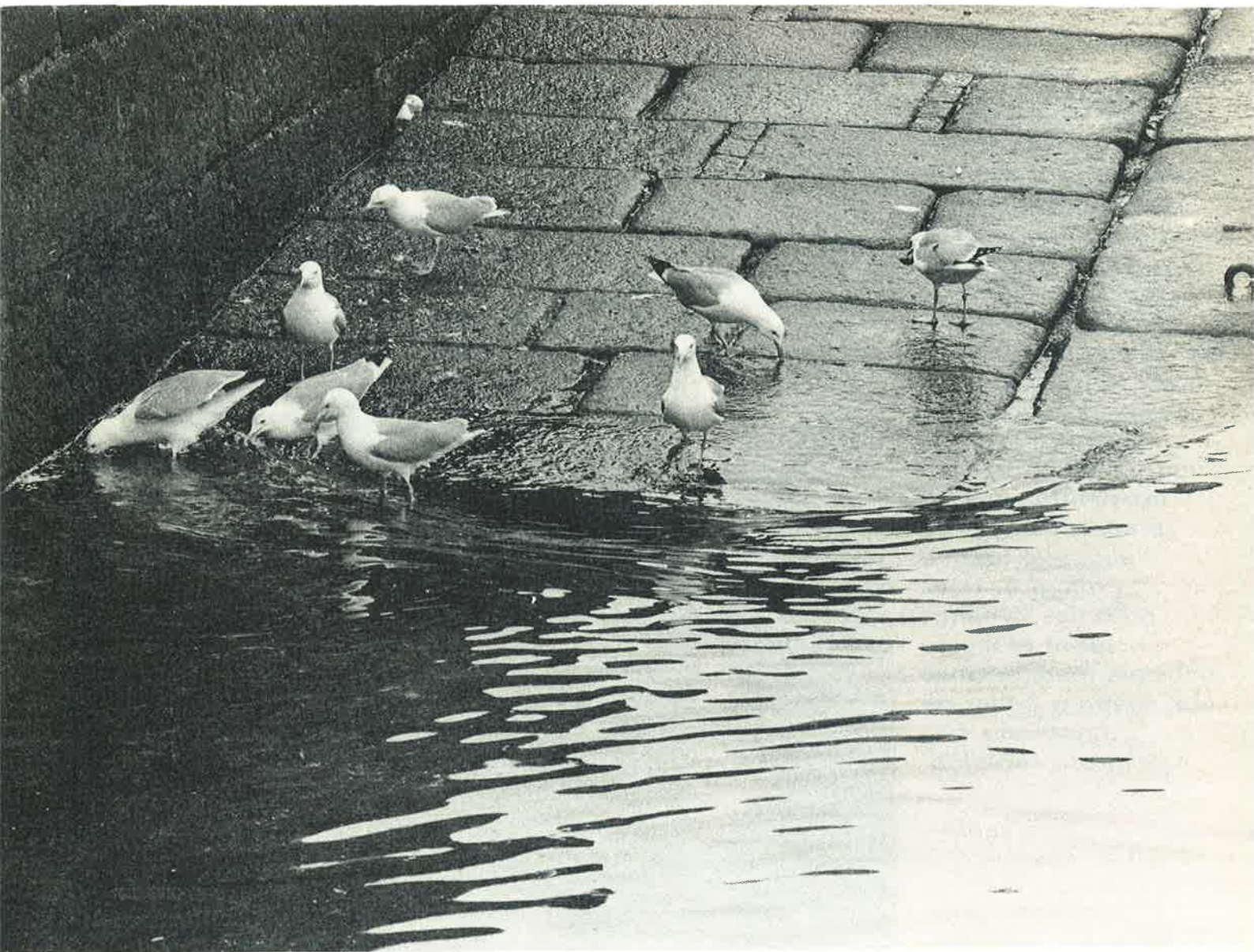
El año 1987 parece destinado para que diversas voces y organismos levantan nuevamente su bandera en defensa del ecosistema mediterráneo. Así, a finales del pasado mes de marzo, se celebró en Madrid un coloquio sobre el «Medio Am-

biente Mediterráneo», organizado por el Foro de Estudiantes Europeos, y que contó con la presencia de numerosos especialistas sobre la materia. A lo largo de tres intensas sesiones, representantes del mundo de la Investigación y de la Universidad, de la Administración y del movimiento ecologista debatieron sobre el actual estado de salud del Medi-

terráneo, prestándose especial atención a cuestiones tales como los vertidos incontrolados, los recursos pesqueros, y la desertización que padece el sur de Europa, especialmente nuestro país.

Casi al mismo tiempo, se dio a conocer a la opinión pública el presupuesto del Año Europeo del Medio Ambiente, fijado por el Consejo de

Ministros y el Parlamento Europeo, para la financiación de las iniciativas españolas: 69 millones de pesetas. Por su parte, la Administración española tenía prevista una inversión de 2.080 millones de pesetas para el mismo fin. Una buena parte de estas importantes cantidades va a ir destinada al problema de la contaminación marina y, especial-



mente, al de la contaminación del Mediterráneo.

Este conjunto de actividades previstas en torno al «Mare Nostrum» se completa con el «Plan de Acción del Mediterráneo» recientemente elaborado por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, por medio de la Dirección General del Medio Ambiente.

Como se sabe, el decenio 1975-1985 fue crucial para la recuperación del litoral mediterráneo. Recuperación que puede analizarse desde distintas ópticas. No hay que olvidar que el Mediterráneo constituye un conjunto de ecosistemas autóctonos únicos en el Planeta, y que, en torno a sus costas, han desarrollado su cultura un buen número de países que ahora sufren graves problemas de contaminación atmosférica. Problemas que han obligado a la instalación de una Red de Vigilancia y Prevención de la Contaminación

EL CUARENTA POR CIENTO DE LOS CENTROS INDUSTRIALES SE UBICA EN EL MEDITERRANEO

Atmosférica, con una inversión de 1.306 millones de pesetas.

Otro de los graves problemas con que se enfrenta la Europa Mediterránea es el de las lluvias ácidas. Resulta paradójico que, mientras que España se muestra decidida a endurecer su política ambiental, nuestros representantes, junto con los del Reino Unido, se opusieron a la reducción en las emisiones de óxido de azufre propuesta en la reunión de ministros del Medio Ambiente de la CEE. Las lluvias ácidas están arrasando bosques y lagos, castigando severamente a países ribereños como Italia y Francia.

El informe anteriormente citado destaca el problema de las aguas residuales urbanas, consecuencia de la alta densidad de habitantes en las zonas costeras, del aumento del turismo y del asentamiento de la industria en el litoral. En el caso español, cerca de 14 millones de personas —el 37,3 por 100 de la población— se asienta en las cinco comunidades autónomas que viven a orillas del Mediterráneo. De esta manera, los 203 municipios costeros se convierten en orígenes de los vertidos al mar de las aguas domésticas residuales. Durante el invierno, pueden depurarse 1,5 millones de m³/día, lo que representa una población equivalente del 97

por 100. Sin embargo, durante la temporada estival, con un aumento medio de población del 100 por 100, la depuración se limita a un equivalente al 57 por 100 de la población. Resulta sorprendente el incremento de la población en provincias como Gerona, que pasa del 690 por 100; Taragona, con el 305 por 100; Baleares, con el 167 por 100; Castellón, con el 127 por 100; y Granada, con el 123 por 100.

Otro aspecto que también recoge el informe es el de la contaminación de origen industrial. El 40 por 100 de todos los centros industriales del país se concentran en este área, lo que provoca el vertido de 634 millones de metros cúbicos de aguas residuales. Este volumen es el equivalente al que produciría una población de 10 millones de habitantes. De esta cifra, la mayor parte se debe a Barcelona, que supone el 75 por 100 del total de industrias instaladas

Cerca de 14 millones de personas —el 37,3 por 100 de la población— se asienta en las cinco comunidades autónomas que viven a orillas del Mediterráneo. Población que aumenta en un 100 por 100 durante la temporada estival.



mente al mar; el 61,04 por 100 se arroja lejos de la costa, mediante emisarios submarinos; el 0,5 por 100 va a cauces secos; y el 27,3 por 100 se reutiliza en regadíos.

Actualmente, Gerona, con una depuración del 85 por 100 de sus aguas en invierno y el 80 por 100 en verano; Barcelona, con una depuración del 80 por 100, igual que Caste-

reau, Javier Saénz de Cosculluela, pasaron revista al estado de los distintos mandatos que se originan en las reuniones bianuales de las partes contratantes del Convenio de Barcelona, que, como es sabido, agrupa a 17 países ribereños del Mediterráneo. Del mismo modo, se pretende elaborar un calendario de actividades de 1987 a 1995, para in-

taca el MEDPOL, al que los diferentes países deben presentar sus planes de acción y que sufre un considerable retraso.

Paralelamente a este plan, existen otros como el Plan Azul, el Plan de Acciones Prioritarias, y el Plan de Areas Especialmente Protegidas.

El Plan Azul fue aprobado en 1977, y está encaminado hacia el estudio de la situación teórica a la que llegaría el Mediterráneo en el año 2025 si no se tomaran medidas correctoras. Este plan está patrocinado por el Programa para el Medio Ambiente de las Naciones Unidas. Se pretende así tomar conciencia de que el Mediterráneo es un mar «frágil». Este plan, con diez años de rodaje, debe estar terminado para el próximo verano.

El Plan de Acciones Prioritarias nace el mismo año que el anterior, con el fin de centrarse en algunos aspectos específicos de particular importancia, como pudieran ser el de la protección del suelo, la explotación de los recursos hidráulicos y de los seres vivos. En este último punto se pretendía recalcar la futura importancia de la acuicultura. Igualmente, se analizaban los problemas derivados de los asentamientos humanos, así como la posibilidad del uso de las tecnologías energéticas alternativas. El resultado final de este plan ha sido la sugerencia de acciones concretas, y el intento de adecuación del proceso de Evaluación de Impacto Ambiental a los países mediterráneos.

Por último, conviene destacar que el pasado febrero se ha inaugurado en Túnez el Centro Regional para el Desarrollo del Plan de Areas Especialmente Protegidas, que tendrá la misión de estudiar la situación de tales áreas, así como la de dictar las normas oportunas para su conservación con garantías de futuro.

La gravedad del problema parece que finalmente ha movido a que se tome en serio la política ambiental y, especialmente, la mediterránea. Ahora es el momento, tan esperado, de trabajar. ■

Juan de DAMBORENEA

en el litoral. El resto de focos de contaminación industrial se reparte, fundamentalmente, entre Tarragona, Castellón, Cartagena y Algeciras.

La consecuencia directa de estas actividades agresoras del ecosistema marino es su pérdida de capacidad productora. Así, el informe afirma que el Mediterráneo es el «menos productivo de nuestros mares», representando sólo el 15 por 100 de las capturas realizadas. Esta ha sido una buena razón para que los municipios costeros se hayan lanzado de lleno a la realización de programas tendentes a la depuración total de sus aguas. Son ya 93 las plantas depuradoras existentes en 79 municipios, a los que, según recoge el informe, próximamente se sumarán otros 96 municipios con 36 nuevas depuradoras y 32 emisarios submarinos. ¿Dónde van estos vertidos una vez depurados? El estudio concluye que el 11,2 por 100 va directa-

mente al mar; el 61,04 por 100 se arroja lejos de la costa, mediante emisarios submarinos; el 0,5 por 100 va a cauces secos; y el 27,3 por 100 se reutiliza en regadíos. Actualmente, Gerona, con una depuración del 85 por 100 de sus aguas en invierno y el 80 por 100 en verano; Barcelona, con una depuración del 80 por 100, igual que Caste-

reau, Javier Saénz de Cosculluela, pasaron revista al estado de los distintos mandatos que se originan en las reuniones bianuales de las partes contratantes del Convenio de Barcelona, que, como es sabido, agrupa a 17 países ribereños del Mediterráneo. Del mismo modo, se pretende elaborar un calendario de actividades de 1987 a 1995, para in-

tentar cumplir los compromisos adquiridos en la Declaración de Génova de 1985.

Estos 17 países lanzaron un SOS, basado en tres cuestiones fundamentales, y que fueron recogidas por Serge Antoine:

— Anticiparse al futuro, considerando la situación a largo plazo.

— Descubrimiento del origen de contaminación y establecimiento de una relación directa entre desarrollo y medio ambiente.

— Ampliación de los estudios sobre la cuenca y civilización mediterráneas.

Desde la firma de dicho convenio se han venido realizando numerosas reuniones sobre la problemática mediterránea, que se han plasmado en diferentes Planes de protección. En un número anterior (MAR, abril 1987), ya se recogía un compendio de estos programas, entre los que des-

MURCIA

Conflicto con la Generalitat

El director territorial de Pesca de la Generalitat de Cataluña, Edelmir Sallich, ha prohibido a 11 barcos pesqueros de la Comunidad murciana que faenen en aguas de Cataluña, a pesar de reunir las condiciones necesarias. Ya en el verano pasado, la Generalitat también prohibió la pesca a barcos de dicha región, lo que suscitó un conflicto entre comunidades autónomas que se solucionó con un acuerdo por el que la Jefatura Regional de Pesca de la Comunidad Autónoma de Murcia enviaría con antelación la lista de barcos murcianos que desearan faenar en aguas catalanas.

Este requisito fue cumplido y, tras recibir la solicitud, las autoridades catalanas decidieron denegar la licencia a 11 barcos, alegando que no estaban incluidos en el censo nacional de barcos de cerco. Los barcos a los que se ha prohibido la pesca son de tipo «polivalente», pero han pedido el cambio de modalidad a cerco y según la ley pueden practicar durante seis meses.

Antes de que pudiera surgir un nuevo conflicto, el jefe regional de Pesca de la Comunidad murciana, Francisco Faraco, envió a la Dirección General de Ordenación Pesquera un télex en el que indicaba la situación y pedía la mediación de este organismo, ya que las aguas en las que se pretende faenar son de jurisdicción española y las especies que se pretende capturar son migratorias y, por tanto, no han sido «cultivadas» por pescadores catalanes.

Las aguas en las que no se permite faenar a los pescadores murcianos son las de Port de la Selva. La alegación de las autoridades pesqueras catalanas es que están saturadas. Sin embargo, medios pesqueros murcianos no toman en consideración esta explicación, ya que argumentan que la medida obedece más bien a los acuerdos pactados entre franceses y catalanes para que los pescadores no transiten por una zona turística. Esta aseveración es negada por los catalanes, que ofertan las aguas de San Feliú de Guixols, Palamós y Rosas a los pescadores murcianos.

Por su parte, el presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Murcia ha calificado la decisión de la Generalitat de «demencial e inhumana». ■



EUSKADI

Huelga en los bacaladeros

Dos cuestiones centraron la actualidad pesquera vasca durante el pasado mes: el conflicto de los bacaladeros de Pasajes y la búsqueda de una solución para dar salida a los fuertes stocks existentes de bonito por medio de una campaña de promoción.

En cuanto al primero, hay que señalar que los armadores de los bacaladeros en huelga con base en el puerto de Pasajes llegaron a un principio de acuerdo, en los últimos días de marzo, al aceptar estudiar la propuesta hecha

por los sindicatos en su plataforma reivindicativa del convenio del sector, consistente en acumular los descansos a los días de vacaciones.

Los tripulantes de los bacaladeros —unos 400—, que llevaban en huelga desde el pasado 7 de enero, decidieron hacer una concesión en la subida salarial del 9 por 100, solicitada en aquel mes, a cambio de que tras una marea (que consta de cuatro o cinco meses) se pueda permanecer en tierra un mes, para que el segundo mes del que disfrutaban antes pueda ser acumulado a las vacaciones finales. Así, un tripulante, tras haber trabajado cuatro mareas en diferentes campañas, puede llegar a la situación de que acumule las vacaciones de cada campaña para disfrutarlas todas seguidas al final, junto al mes de descanso permitido.



Si esta propuesta es aceptada por los armadores, su mecanismo puede generar, según explican los trabajadores, la creación de 104 nuevos puestos de trabajo.

Otro principio de acuerdo se logró en la reunión que Cofradías, conserveros y exportadores de fresco, celebraron en Lekeitio a finales de marzo, al acordarse crear una comisión que garantice el «label» (control de calidad) del bonito del Norte y un consejo regulador.

José Ignacio Espel, viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco, valoró el acuerdo como sumamente satisfactorio: «Espero —afirmó— que sea el punto de partida para lograr que los intereses de la pesca vasca se aborden conjuntamente entre todos los sectores implicados.»

La campaña publicitaria prevista pa-

ra la promoción del bonito, correspondiente a 1987, supondrá una inversión cercana a los 100 millones de pesetas. Para cubrir estos gastos se solicitarán ayudas a entidades públicas y privadas. En próximas reuniones se tratará de los aspectos presupuestario, técnico y jurídico que conlleva la creación de esta sociedad mixta del bonito del Norte entre el sector extractivo y transformador, contando como árbitro con el Gobierno Vasco. Su fin no será otro que el de garantizar el origen y calidad de esta especie, formando un etiquetado legal para que en las latas figure el nombre del bonito del Norte a fin de que no sean introducidos otros productos.

La cuestión de los tres millones y medio de kilos de bonito congelado no fue abordado en Lekeitio, lo cual constituye un duro revés para los arrantzales.

Este stock procedente de la campaña anterior, que está almacenado en los almacenes frigoríficos de Lasarte y Pasajes, no salió al mercado debido a los bajos precios, lo cual está provocando serios trastornos al sector. No obstante, se espera que con la promoción que se va a hacer de este producto y para la que se van a invertir los 100 millones de pesetas citados anteriormente la situación se palíe.

Finalmente, otro de los problemas que tiene el sector pesquero vasco es el de la costera de la anchoa. Las ofertas de los conserveros afectan a los topes de captura fijados por las Cofradías. Así, para los industriales los meses de marzo, abril y mayo la cantidad óptima de pesca sería de 10.000 kilogramos por barco y día, y para junio de 8.000 kilogramos por barco y día, en tanto que las Cofradías mantienen la cifra de 6.000 kilogramos para toda la costera. En cuanto a los precios, el sector extractivo pide desde las 200 pesetas hasta las 80 por kilo, según el tamaño, y los conserveros lo fijan entre 150 y 50 pesetas el kilo. ■

ANDALUCÍA

El precio de las ostras

La Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía ha llegado a un acuerdo con las empresas productoras de ostras del litoral onubense para fijar el precio de retirada del molusco, afectado por la contaminación de las aguas. Actualmente está prohibido en todo el litoral capturar y comercializar dicho molusco.

El precio final de compra se ha establecido en 18 pesetas unidad para la ostra adulta y 13,50 pesetas unidad para la ostra de menor tamaño. El precio total de intervención asumido por la citada Consejería será de 40 millones de pesetas, y se prevé la posibilidad de destinar una partida similar para financiar los costes de la Seguridad Social.

Por otra parte, si se mantuviese el próximo mes de junio la prohibición de mariscar, que pesa desde hace dos meses, la Administración andaluza compraría también 20.000 kilos de almejas finas, cuyo precio no se ha concretado todavía.

A pesar de estas ayudas, las 14 cooperativas beneficiarias de las mismas tendrán pérdidas importantes, ya que los 4,5 millones de ostras fijas hubiesen alcanzado un valor de 134 millones de pesetas en el mercado cuando llegasen

al estado adulto. Sin embargo, el acuerdo alcanzado satisface a los cooperativistas, que han resaltado la «flexibilidad y buena voluntad de la Administración andaluza». Esta pagará también una campaña para potenciar la imagen del molusco onubense, para el cual el asunto de la contaminación ha supuesto un grave contratiempo.

También los pescadores gaditanos fueron protagonistas durante el último mes, debido a que una treintena de pesqueros bloquearon la desembocadura del río Guadalquivir, durante varios días, como protesta por las dificultades reglamentarias que tienen para la pesca del boquerón.

Según la actual normativa, está prohibida la pesca de los ejemplares de esta especie que no alcancen los nueve centímetros, tamaño por debajo del cual la Administración los considera inmaduros o alevines. No obstante, los pescadores estiman que antes de alcanzar este tamaño, el boquerón se hace adulto y emigra desde los caladeros del Golfo de Cádiz, donde habitualmente realizan sus faenas, hasta otras costas de las provincias andaluzas.

Un representante de los pescadores ha declarado que «estamos criando y engordando los boquerones, que no podemos pescar, para que en otras provincias andaluzas los capturen. En tanto, aquí en Sanlúcar, la gente del mar que siempre ha vivido del boquerón, se está muriendo de hambre».

Además, los pescadores quieren que se aumente el porcentaje de inmaduros que las autoridades permiten en las cajas de pesca y piden que se inicie un verdadero estudio biológico sobre el boquerón en la zona del Golfo de Cádiz, para que se clarifiquen sus dimensiones reales en la edad adulta y conocer así



cuándo pueden ser capturados sin otras restricciones que las normales para cualquier tipo de pesca.

Finalmente, hay que destacar en la crónica de Andalucía una grata noticia. La Agencia del Medio Ambiente de Andalucía (AMA) ha elaborado un proyecto de reintroducción de la foca monje en nuestras costas, solicitando la ayuda económica de la CEE.

El plan consiste en introducir ejemplares de esta foca mediterránea en el cabo de Gata declarando este lugar Parque Natural Marítimo-Terrestre y dotándolo de fuertes medidas protectoras.

La foca monje fue exterminada en nuestro país en 1984 al cazarse ilegal-

mente el último ejemplar que habitaba en las islas Chafarinas. En el resto del Mediterráneo no es menos preocupante la situación de este depredador. Se calcula que actualmente pueden existir unos 500 ejemplares repartidos, casi en su totalidad, entre las costas de Grecia y Turquía.

El proyecto del AMA consta de dos fases simultáneas: adecuación al hábitat y la cría y reintroducción de ejemplares. El lugar elegido son las playas de Monsul, Almería, y se estima que el plan podría concluir en cinco años. Así, la foca monje volvería a convertirse en el mayor mamífero depredador de la fauna ibérica. ■



ASTILLEROS MURELAGA, S.A.

CONSTRUCCION Y
REPARACION DE BARCOS

BARRIO ARROPAIN, S-N
TEL. (94) 684 09 56

LEKEITO
(VIZCAYA)

LOPEZ TAPIA, CONDENADO

José María López Tapia, el armador del buque «Izarra», detenido en julio de 1984 en Nigeria, ha sido condenado por la Magistratura de Trabajo número 5 de Vizcaya al pago de 56 millones de pesetas, adeudados a la tripulación del citado buque.

En Sentencia de fecha 30 de marzo, el magistrado Manuel Díaz de Rábago relata que los demandantes, miembros de la tripulación del buque «Izarra», encabezados por su capitán, José Luis Peciña, iniciaron en marzo de 1985 demanda en reclamación de las cantidades adeudadas contra José María López Tapia Espinosa, Raúl Herrán Ortigosa, Marítima Spain Africa Lines, Damaco Holding, Naviera Zabat, Au-

mabisa y el Fondo de Garantía Salarial.

Los demandantes no habían recibido sus salarios desde el mes de marzo de 1984, y puesto que figuraban como trabajadores de Marítima Spain Africa Lines, reclamaban al armador del buque 56,8 millones de pesetas en concepto de salario en metálico no abonados desde el citado mes y hasta el 5 de enero de 1985, fecha en que quedó suspendida la relación laboral.

La sentencia señala que las sociedades Aumabisa, Naviera Zabat, Damaco Holding y Marítima Africa Lines constituyen un grupo dirigido por López Tapia, «accionista mayoritario de todas ellas, para evitar asumir responsabilidades propias de la actividad empresarial de transporte marítimo y tráfico interior de puertos a la que se dedicaba y en cuyo beneficio propio desarrollaba dicha actividad, para la que arrendó el buque «Izarra».

La sentencia ha absuelto a Raúl Herrán, al estimar que desde enero de 1984 dejó de ser socio de la codemandada Spain Africa Lines, de la que fue uno

de los fundadores, pasando a ser empleado de la misma.

López Tapia deberá abonar, además, a los demandantes el interés del 10 por 100 que devengan los salarios debidos y no pagados. Las cantidades que percibirán los trabajadores del «Izarra» oscilarán entre los cinco millones y medio que corresponden al capitán Peciña y dos millones a los demás trabajadores.

Como es sabido, el buque «Izarra» fue retenido por las autoridades nigerianas el 19 de julio de 1984. La tripulación regresó el 14 de diciembre siguiente a excepción de su capitán quien, tras una azarosa experiencia que incluyó una condena a muerte, volvió a España en julio del pasado año.

NEGOCIACION DE AETINAPE

En la primera semana del mes de abril el director general de Marina Mercante, José Antonio Madiedo, se reunió con

una representación de titulados náutico-pesqueros, encabezada por el presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz, para tratar de encontrar una solución a las reivindicaciones que plantea este colectivo.

Las dos cuestiones que se trataron en esta reunión fueron, en primer lugar, la fijación de un calendario de conversaciones para ir tratando en lo sucesivo los distintos problemas pendientes y, en segundo lugar, la necesidad de buscar una urgente solución para los 800 titulados náutico-pesqueros que actualmente desempeñan sus trabajos en los buques mercantes y que temen perder sus puestos.

A tal efecto José Manuel Muñiz le presentó al director general de la Marina Mercante un estudio, elaborado por sus servicios jurídicos, en el que se apuntan distintas fórmulas dentro de los cauces legales que se contienen el Convenio Internacional sobre formación y titulación de la Gente del Mar, elaborado por la Organización Marítima Internacional (OMI) en 1978 y conocido por las siglas STOW-78.

Hermanos López Tapia, armadores del «Izarra».



En la reunión, que transcurrió en un clima de gran cordialidad, se fijaron una serie de plazos para que los responsables jurídicos de ambas partes examinen los convenios y traten de adecuar la realidad de los titulados náutico-pesqueros a los mismos, de forma que se puedan salvaguardar los niveles profesionales y salariales de los distintos colectivos de la Marina Mercante.

Con este principio de acuerdo se ponía fin a una serie de movilizaciones que los miembros de AETINAPE venían sosteniendo desde el otoño pasado y que habían llegado incluso a encerrarse en los locales de la Dirección General en los últimos días del pasado mes de marzo.

INTERCAMBIO ENTRE BULGARIA Y ESPAÑA

El 28 de abril fue botado en los astilleros *Hijos de J. Barreiras* de Vigo y entregado a la naviera búlgara *Koraboimpex* el buque *Trakia*, el primero de los cuatro portacontenedores búlgaros tipo roll-on que se están construyendo en España. Los cuatro buques están provistos de un alto grado de automatización; disponen de aparatos muy modernos de navegación y manipulación de cargas y contenedores, lo que les proporciona una autonomía absoluta en la realización de operaciones portuarias.

El *Trakia* tiene una capacidad de carga para 446 contenedores de 20 pies, desplaza 7.500 toneladas de peso muerto y su eslora es de 125,3 metros. Cuenta con dos grúas para descarga con cuchara. Sus 26 tripulantes —la mitad con titulación universitaria—, emprendieron ya su primer viaje.

El buque *Trakia* y su gemelo *Dobrudzha*, construidos por los astilleros vigueses y otros dos que estarán terminados en

breves fechas en los astilleros *Juliana Constructora Gijonesa*, de Gijón, constituyen la operación más cuantiosa realizada hasta el momento entre Bulgaria y España. Su importe asciende a un total de 50 millones de dólares —unos 6.230 millones de pesetas—. El embajador plenipotenciario de Bulgaria en España, Iván Nedec, quien, junto con otras altas personalidades del sector, presidió el acto de la botadura, explicó en estos términos las razones por las que este importante encargo se hiciera a empresas españolas. En primer lugar, porque «deseamos estrechar aún más nuestras relaciones comerciales, y en segundo, porque consideramos que la construcción naval en España posee una alta calidad».

Esta transacción es tan sólo uno de los aspectos de las amplias posibilidades que aún están por potenciarse de los contactos económicos entre ambos países.

DENUNCIA DE UGT

La sección de pesca de la Federación de Transportes de UGT de Cádiz ha presentado una denuncia en el Juzgado de instrucción de Las Palmas de Gran Canaria, en la que acusa a las autoridades de Marina de aquella localidad de un presunto delito de omisión de socorro en el naufragio del barco «Calpe Quintans».

Esta acusación forma parte de la denuncia presentada por la mencionada central sindical contra la empresa propietaria del pesquero. En la denuncia se argumenta que, según las declaraciones efectuadas por los familiares de las víctimas, puede deducirse una «injustificada lentitud por parte de las autoridades de Marina de Las Palmas en enviar ayuda al pesquero y, por tanto, podría presumir un presunto delito de omisión de socorro».

En la acusación contra la empresa propietaria, los denunciantes basan sus alegaciones en las manifestaciones realizadas a los medios de comunicación por los supervivientes del siniestro. De estas declaraciones se deduce, según el texto de la denuncia, que las dos balsas salvavidas con que contaba el «Calpe Quintans» no se encontraban en condiciones para su uso, hecho este, afirma el escrito, al que hay que atribuir las 10 muertes que se produjeron en el naufragio.

El representante del sector de pesca de UGT de Las Palmas, Elviro Orol, aseguró que para acabar con este tipo de accidentes es necesario que se pongan en marcha de manera urgente las capitanías de puerto. Según Orol, es imprescindible que las operaciones de tipo administrativo y los rescates sean efectuados por personal civil.

También la Dirección General de la Marina Mercante ha puesto medios para esclarecer las circunstancias que concurrieron en el hundimiento del pesquero «Calpe Quintans» y a tal efecto ha nombrado una comisión investigadora compuesta por catedráticos, capitanes de la Marina Mercante, licenciados en Derecho y jefes de máquinas.

Como se recordará, el «Calpe Quintans» se hundió el pasado 30 de marzo, a 200 millas del archipiélago canario, a causa de una vía de agua. Solamente sobrevivieron dos marineros.

BREVES

PLATAFORMAS PETROLIFERAS

Astano deberá entregar en febrero de 1989 la primera plataforma para prospecciones petrolíferas que este astillero comenzará a construir en breve.

Esta plataforma, con la que se inicia la nueva etapa de la factoría ferrolana, fue encargada por la empresa Drillmar



(Elcano e Hispanoil al 50 por 100) y el contrato se firmó el pasado 16 de marzo, imponiéndose un plazo de entrega de 23 meses. La construcción de esta pieza supone la inversión de 15.000 millones de pesetas y un total de 1.300.000 horas de trabajo repartidas entre 1.300 operarios.

Precisamente Astano hizo entrega el pasado día 30 de marzo a la empresa correspondiente del bulckarrier «Eldorado», último barco que construye el astillero, ya que a partir de ahora se dedicará a las nuevas actividades mencionadas anteriormente.

VIGILANCIA PESQUERA

El Consejo y la Comisión de las Comunidades Europeas acordaron el establecimiento de una contribución financiera que garantice la modernización de los medios de vigilancia y control en materia de pesca con el objeto de gestionar adecuadamente los recursos pesqueros.

Esta propuesta, que fue encomendada al eurodiputado gallego Vázquez Fouz, estima una contribución inicial del 50 por 100 del gasto realizado por los estados.



El plazo de aplicación de la misma es desde el 1 de julio de 1987 hasta el 30 de junio de 1989 y la contribución máxima alcanzará la cifra de 10 millones de ECU, 1.400 millones de pesetas, aproximadamente.

CUOTAS DE BACALAO

La Comisión Europea ha presentado al Consejo la propuesta de reglamento para el reparto de las cuotas de pesca de bacalao para 1987 entre los estados comunitarios en la zona «NAFO» (Organización Pesquera del Atlántico Norte).

Del total de 68.550 toneladas que se permite capturar a los países comunitarios, España tendrá una cuota de 18.420 toneladas; la República Federal de Alemania dispondrá de 17.800 toneladas; Francia, de 2.900; Portugal, de 28.780 y el Reino Unido de 700.

Por lo que respecta a la zona NAFO 3NO, España dispondrá de 11.860 toneladas, la mayor parte de la cuota total comunitaria que se eleva a 26.400 toneladas. El resto se repartirá entre la RFA (50), Francia (350), Portugal (4.120) y el Reino Unido, con 30 toneladas, entre otros. ■

MARZO		
Fecha	Noticia	Medio
17-3	Rescatados los cuerpos de dos pescadores en aguas gallegas y saharianas, que habían caído al mar en circunstancias no determinadas.	P. Nacional
17-3	Entra en vigor el contrato para construir la primera plataforma en la factoría ferrolana de Astano.	P. Gallega
17-3	Manifestación de los trabajadores de Euskalduna y Naval contra el decreto de prórroga de los Fondos de Promoción de Empleo.	P. Vasca
18-3	Alemania levanta el veto contra los mejillones gallegos.	P. Gallega
18-3	El Ayuntamiento de Santurce levanta la prohibición de venta ambulante de pescado. Ello permite a las famosas sardineras volver a vocear sus sardinas por las calles de la villa vizcaína.	P. Vasca
18-3	La CEE indemnizará a España por los atunes que sean entregados a las conserveras.	Boletín-CEE
19-3	El pesquero ondarrés «Monte Allen» es sancionado por las autoridades francesas con cinco millones de pesetas por resistirse al apresamiento de una patrullera francesa.	P. Vasca
20-3	Son juzgados en Bilbao los patrones de los pesqueros cántabros «Anlu» y «Nuevo Mater Dolorosa» tras su detención por faenar con artes ilegales en aguas bermeanas.	P. Vasca
23-3	Reguladas las solicitudes de ayuda para mejorar el equipamiento de los puertos.	BOE
24-3	Los armadores vigueses presentan recurso legal contra las restricciones impuestas por las autoridades norteamericanas para pescar pota en aguas de aquel país.	P. Gallega
25-3	Desaparece José Arcea Guzmán, engrasador del pesquero «Playa de Portocelos», en aguas del banco canario-sahariano.	ISM
26-3	Los trabajadores de Astilleros Españoles dejaron sin teléfono a la provincia de Cádiz a causa de los daños causados en la manifestación que realizaron para reivindicar sus derechos.	P. Nacional
27-3	Los titulados náutico-pesqueros se encerraron durante unas horas en la Dirección General de la Marina Mercante y pidieron la creación de una mesa negociadora.	P. Nacional
27-3	A salvo los tripulantes del pesquero onubense «Isabelita Simón», hundido en aguas del Golfo de Cádiz.	P. Andaluza
30-3	En aguas del banco canario-sahariano naufraga el pesquero andaluz «Calpe Quintans». 10 tripulantes perdieron la vida y sólo dos sobrevivieron.	P. Nacional
30-3	Irlanda multa con 22 millones de pesetas al armador del pesquero gallego «Garsa».	P. Gallega
31-3	Naufraga el pesquero marroquí «Alfonsaima» a siete millas de la costa de Palafrugell. No hubo víctimas.	P. Nacional
ABRIL		
1-4	Enfrentamientos entre policías y trabajadores en Astilleros de Cádiz.	P. Nacional
2-4	La Dirección General de Marina Mercante abre una investigación sobre el salvamento de los naufragos del «Calpe Quintans».	P. Nacional
3-4	Una treintena de pesqueros bloquean la desembocadura del río Guadalquivir para pedir una nueva normativa sobre inmaduros.	P. Andaluza
6-4	Cierre patronal en los astilleros de Puerto Real después de varias semanas de conflictos.	P. Andaluza
8-4	Trabajadores del sector naval se manifestaron en Baracaldo en defensa del empleo en los astilleros.	P. Vasca
8-4	La Generalitat prohíbe la pesca en sus aguas a los barcos murcianos.	P. Murciana
9-4	Se inicia el reflotamiento del ferry «Herald Free Enterprise», zozobrado en aguas belgas hace un mes.	P. Nacional
9-4	Fianza de un millón y medio de pesetas para el patrón del pesquero gallego «Segundo Río Sil» apresado por una patrullera irlandesa cuando faenaba a 70 millas de la costa.	P. Gallega
10-4	ANAVAR inicia un proceso judicial contra Estados Unidos por incumplimiento de acuerdos pesqueros.	P. Nacional
10-4	La magistratura número 5 de Bilbao falla a favor de los trabajadores del «Izarra».	P. Vasca
10-4	Las autoridades marroquíes imponen una multa de 1.600.000 pesetas al pesquero «Nuestra Señora de África» por faenar ilegalmente en sus aguas.	P. Nacional
11-4	El Consejo de Ministros aprueba el Real Decreto que pone en marcha las ayudas para la modernización de la flota pesquera artesanal.	P. Nacional
12-4	Los naufragos del pesquero alicantino «Playa de Postiguet» regresaron a sus casas sin daño alguno. Habían sido rescatados en aguas saharianas por el «Esperanza del Mar».	P. Nacional
13-4	Son puestos en libertad los pesqueros españoles «Gran Karmego Ama» y «Playa de Cillero».	P. Vasca
14-4	Aparece en el BOE el procedimiento para la tramitación de ayudas a la paralización temporal o definitiva de buques de pesca.	BOE
14-4	Se desbloquea la negociación de la segunda fase de la reconversión del sector naval. UGT propone un nuevo sistema de jubilaciones anticipadas.	P. Nacional
15-4	Contendientes cargas de la policía impiden la manifestación de los trabajadores de astilleros en Sevilla.	P. Andaluza
16-4	Huelga de la compañía Transmediterránea que afectó a más de 10.000 viajeros.	P. Nacional
21-4	Duros enfrentamientos entre la policía y los trabajadores de Astilleros de Puerto Real.	P. Nacional
23-4	Comienza la huelga de los trabajadores de juntas de puertos y de los de la Sociedad de Gestión de buques.	P. Nacional
24-4	Desaparece el marinero Juan Félix Echevarría, tras la colisión que sufrió el barco en el que navegaba, «Pico Mondigo», y el mercante panameño «Perfio» en aguas del banco canario-sahariano.	P. Nacional
24-4	Naufraga el pesquero «Pico Mondigo» en aguas del banco sahariano. Uno de los tripulantes desapareció, y el resto fue recogido por el buque hospital «Esperanza del Mar». La causa del accidente fue la colisión con el mercante «Persia».	P. Nacional
27-4	Los armadores de los sardinales de Lanzarote amenazan con parar la flota si no se les abonan las ayudas oficiales prometidas.	P. Canaria
2-5	Cesa como secretario general de Pesca, Miguel Oliver, que se presentará como candidato a las elecciones autonómicas baleares.	BOE
9-5	Es nombrado nuevo secretario general de Pesca, José Loira, que hasta ahora desempeñaba el puesto de jefe del gabinete del Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación.	BOE

José Loira Rúa,
persona
estrechamente
vinculada a la
Administración
marítima desde el
acceso de Carlos



Miguel
Oliver
Massutti,
secretario
general de
Pesca
cesante.



José Loira
Rúa, nuevo
secretario
general de
Pesca.

RELEVO EN LA SECRETARIA GENERAL DE PESCA

Romero al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, ha sido nombrado para relevar a Miguel Oliver Massutti en el puesto de mayor responsabilidad de la Secretaría General de Pesca Marítima desde comienzos del pasado mes de mayo.

EL pasado 30 de abril, y a petición propia, Miguel Oliver Massutti, quien había venido desempeñando hasta entonces el cargo de secretario general de Pesca Marítima, del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, cesó en su puesto.

Biólogo de profesión e investigador por vocación, Miguel Oliver, de 68 años, ha dedicado la práctica totalidad de su vida profesional al mar, desde diferentes plataformas. En 1947 ingresó en el Instituto Español de Oceanografía, organismo que no abandonó hasta 1982, cuando se hizo cargo de la Secretaría General de Pesca.

Durante su mandato en la SGP, Miguel Oliver desempeñó un papel destacado en las negociaciones para la integración del Estado español en la Comunidad Económica Europea. Igualmente asumió importantes responsabilidades en el campo de la reordenación de las estructuras pesqueras españolas.

Miguel Oliver ocupó el tercer puesto en las listas del PSOE pa-

ra el Parlamento autónomo balear, resultando electo en la convocatoria del pasado 10 de junio.

El nuevo secretario general de Pesca, José Loira Rúa, tiene 37 años. Natural de Marín (Pontevedra), fue elegido para el cargo por el Consejo de Ministros del pasado 8 de mayo.

Ingeniero agrónomo, José Loira desempeñó desde diciembre de 1982 el cargo de asesor del ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, ocupándose principalmente de materias relacionadas con el sector pesquero, con el cual ha tenido siempre estrechos lazos.

Antes de integrarse en la Administración como asesor de Carlos Romero, José Loira desarrolló una dilatada actividad en el seno del sindicato socialista, primero en la FTT y luego en el seno de la Ejecutiva Confederal de la UGT. Se considera que José Loira es persona de gran confianza del ministro del ramo, con el que ha venido trabajando en estrecha unión. ■

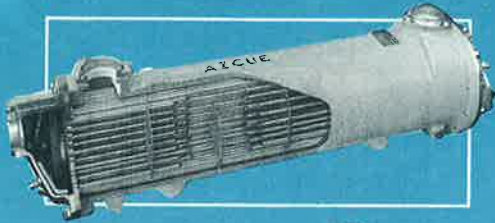




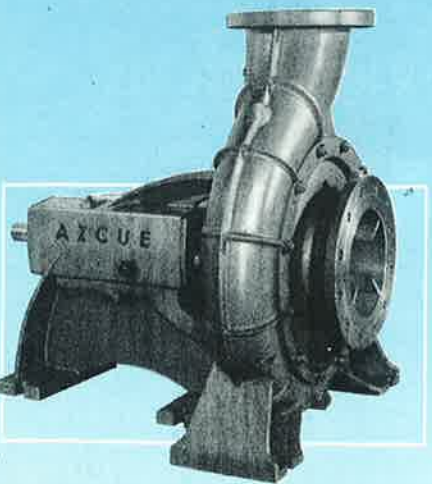
bombas azcúe

Fábrica y Oficinas en:
ARRONA-CESTONA
(Guipúzcoa) España.
Teléfonos: (943) 86 70 47*
86 73 46
86 74 41
Télex: 38740 BOAZ E
Telefax: (943) 86 74 40

Dirección Postal:
Apartado, 34
20780 ZUMAIA
(Guipúzcoa) España

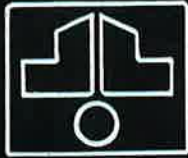


La gama más completa de bombas e intercambiadores para barcos pesqueros



- Bombas para servicio de refrigeración en general. ■ Bombas para refrigeración por agua dulce o salada de: Motor Principal, auxiliares, reductor. ■ Bombas para circulación de condensadores y generadores. ■ Bombas para Servicios Generales: Achique de sentinas, lastre, valdeo y contra incendios. ■ Bombas para circulación y trasiego de salmuera.
- Bombas para servicios portuarios y de Astilleros. ■ Bombas para mantenimiento de cebo vivo y lluvia artificial. ■ Bombas para trasiego de combustible y carburantes. ■ Bombas para lubricación por aceite de: Motor Principal, auxiliares, reductor. ■ Equipos para contra incendios de emergencia.
- Equipos hidróforos para agua dulce y salada. ■ Intercambiadores de calor para agua dulce de: Motor Principal, auxiliares. ■ Intercambiadores de calor para aceite de: Motor Principal, auxiliares, reductor, grupos hidráulicos, maquinas.

vigo-españa 4,5,6 noviembre de 1987



Ministerio de Trabajo y Seguridad Social
Secretaría General para la Seguridad Social
Instituto Social de la Marina
con la colaboración de
C.I.P.A.T.



simposium internacional sobre alcoholismo y toxicomanías
en la gente de mar

international symposium on alcoholism and drug addictions
among seafarers

symposium international sur l'alcoolisme et les toxicomanies
chez les travailleurs de la mer