

MAR

HOJA DEL

N.º 239

FEBRERO-1986

Cantábrico

**ENERO
NEGRO**

Informe

**PLAN
DE FLOTA**

Sardinales
de Lanzarote:

**BAJO
EL VOLCAN**



ETS JEAN ZIEGLER
QUAI CARNOT
29110 CONCARNEAU
TEL. 98 97 23 37
TELEX 940.825

IASSALLE
16, RUE ALBERT LAVOCAT
62200 BOULOGNE SUR MER
TEL. 21 31 68 14
TELEX 130.780

S.A., J.B. DELPIERRE
16, RUE FERDINAND FARJON
62200 BOULOGNE
TEL. 21 30 05 00
TELEX 110.046

GELMER SURGELE S.A.
207, RUE DES MARGATS
62206 BOULOGNE SUR MER
TEL. 21 33 92 15
TELEX 134.233

CUISIMER
Z.I. DE BLACTOT
50500 CARENTAN
TEL. 33 42 34 11
TELEX 171.883

MAR'ECLAIR
6, RUE DU MOULIN A CAILLOUX
ORLY SENIA 420
94567 RUNGIS CEDEX
TEL. 46 75 90 26
TELEX 206.176

DAVIGEL
B.P. 41
76201 DIEPPE CEDEX
Tel. 35 82 39 41
TELEX 770.853

SCOMA
(SOCIETE COOPERATIVE
DE MARYAGE MORBIHAN
ET LOIRE ATLANTIQUE)
79, Avenue de la Perriere
561000 LORIENT
TEL. 97 37 38 66
TELEX 951.509

JOUNEAU
Z.A.E. 9, RUE E. BRANLY
95220 HERBLAY (PATTE D'OIE)
TEL. 39 97 61 10
TELEX 698.988

SA DHALENNE J.C.
8, RUE FRANCOIS APPERT
62200 BOULOGNE SUR MER
TEL. 21 31 34 95
TELEX 130.765

FIOM LES INVITA
A CONOCER SU SELECCIÓN DE PRODUCTOS
EN EL STAND SOPEXA Nº 36, PALACIO Nº 1
DE ALIMENTARIA '86.



FONDS D'INTERVENTION ET D'ORGANISATION DES MARCHES DES
PRODUITS DES PECHES MARITIMES ET DES CULTURES MARINES.

FIOM

11, boulevard de Sébastopol, 75001 PARIS. Tél. : 233.51.60. Télex : 211 476

FRANCIA MAS CERCA
SOPEXA



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
MARGA BOTIN

SECRETARIA DE REDACCION: MARIA DOLORES SANCHEZ

CORRESPONSALES:

ALICANTE: JOSE MARIA GORDON BOZA. ALMERIA: JOSE ASENJO SEDANO. ARRECIFE DE LANZAROTE: ALONSO GONZALEZ CORUJO. BARCELONA: FERNANDO LOPEZ-PERA. BILBAO: MIGUEL ANGEL RODRIGUEZ VILLANUEVA y JOSE LUIS ALANA. CADIZ: JOSE LUIS VILLAPLANA. CARTAGENA: GONZALO VARELA y J. E. PEREZ MADRID: CASTELLON: FRANCISCO SEGARRA FABREGAT. CEUTA: FELIPE PEÑA VAZQUEZ. GIJON: JOSE MARIA AGUIRRE LOPEZ y RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN. HUELVA: FERNANDO RON GIMENEZ y SERAFIN GOMEZ ROJAS. LA CORUÑA: LEOPOLDO CAL FERNANDEZ. LAS PALMAS: RICARDO URQUIDI GÜEMES y JUAN FRANCISCO FONTE. LUGO: ANTONIO NORES QUESADA y NARCISO GARCIA FERNANDEZ. MALAGA: DAVID LEON HERRERO. MELILLA: MARIO OTERO IGLESIAS. PALMA DE MALLORCA: BERNARDO ZULAIKA y EMILIO MORANCHO. SAN CARLOS DE LA RAPITA: LUIS MILLAN ROCA. SAN SEBASTIAN: JUAN JOSE LIZUAIN. SANTA CRUZ DE TENERIFE: ANTONIO BETANCORT GONZALEZ. SANTANDER: RAFAEL PUENTE PINEDO. SEVILLA: GENEROSO MARTIN. TARRAGONA: LUIS VEGA FERNANDEZ. VALENCIA: JOSE MANUEL MASIP SEGARRA. VIGO: ANTONIO PIÑEIRO SALVIDEGOITIA. VILLAGARCIA DE AROSA: JOSE RAMON NUÑEZ RAMOS. COLABORADORES EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DE LA COSTA PENINSULAR E INSULAR

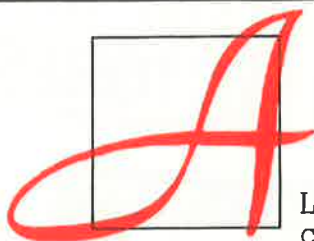
Distribución: Inagra, S. A.
Vicente Caballero, 3 y 5 Madrid

Redacción y Administración: Calle Génova, 24
Madrid. Teléfonos 419 84 61 - 418 89 61
Télex: 23746-22107

Imprime: GRAFFOSET, S. L. GETAFE (Madrid)
Depósito Legal: M 16 516-1973

Gabinete de información del ISM: Joaquín Vidal. Teléfonos 419 39 63 y 419 07 24

HOJA DEL MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán como opiniones propias de HOJA DEL MAR aquellas que vayan firmadas por su director o en forma editorial.



Al fin, con algún retraso sobre las previsiones, se ha conocido el borrador del Plan de Flota, elaborado por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Indudablemente, el Plan de Flota significa un radical cambio de rumbo en la política española sobre Transporte Marítimo. De una concepción basada en las medidas

proteccionistas; se pasa ahora a una orientación liberalizadora de la actividad del sector. Un sector gravemente distorsionado por una política de créditos a la construcción naval que sirvió fundamentalmente para alimentar las ganancias de los especuladores y la creación de una infraestructura que hoy se ha demostrado insostenible.

AUNQUE el Plan de Flota señale como protagonistas del esfuerzo a realizar durante los próximos cinco años a las empresas navieras y al propio Estado, no es menos cierto que el previsible reajuste de los cuadros mínimos de tripulaciones y los eventuales excedentes de empleo, que inevitablemente generará el cuadro de medidas que figura en el Plan, obliga política y moralmente a buscar soluciones para un colectivo social que ya ha pagado un alto precio en el transcurso de una crisis de la que no es responsable. Un amplio abanico de medidas, que van desde programas específicos para la reclasificación profesional hasta la formación ocupacional, son ahora más necesarias que nunca.

INDEPENDIEMENTE de la mejor o peor adaptación que el Plan de Flota pueda tener entre los colectivos implicados, resulta imprescindible una reflexión tan elemental como decisiva: por encima de las virtudes o defectos del Plan se encuentra la capacidad y disposición de todo el sector para poder desarrollar las medidas previstas. Capacidad y disposición a la que no puede ser ajena la Administración, que debe dotarse de una estructura que le permita llevar a la práctica sus propias disposiciones. El Plan de Flota abre la

editorial

PLAN DE FLOTA

puerta a un modo de trabajo, a una nueva orientación. Ahora son el sector y la COMINMAR quienes tienen la palabra.

A CABADO ya este número, y próxima su salida de máquinas, nos llega la dura noticia del hundimiento del mercante español «Alpro» frente a las costas malagueñas. Aún no se conoce con exactitud si se han producido víctimas ni, si tal es el caso, su número. Las condiciones meteorológicas de este tramo final del mes de enero llevan a temer, incluso, que la lista trágica de accidentes pueda ampliarse todavía más. Planteada así de duramente la cuestión de los accidentes marítimos, tenemos la firme intención de dedicar a ella una parte sustancial de nuestro próximo número. ■

EL EJEMPLO DE FUENTERRABIA

Sr. Director:

Me ha sorprendido agradablemente el conocimiento de la filosofía que alimentan los pescadores merlujeros de Fuenterrabía, tal y como la recogen ustedes en el reportaje aparecido en el número 238 de HOJA DEL MAR. Ellos dicen que prefieren «pescar menos para poder pescar todos» y que no pretenden hacerse ricos, sino sencillamente «ganar lo necesario para poder vivir».

Así debería ser siempre. Y, si fuera esa filosofía la predominante en todo el litoral peninsular, ¡cuán diferente sería nuestra realidad! Hoy en día nos encontramos con que hay caladeros prácticamente agotados, debido al exceso de capturas, a la pesca en épocas inadecuadas y al uso de artes arrasadoras. Por no hablar de la utilización de la dinamita, que es un verdadero crimen de funestas repercusiones. Muchos armadores, por otro lado, no consideran más factor que el de la rentabilidad económica, con lo que, bajo la excusa de «racionalizar», toman opciones que conducen al aumento del paro y a la acentuación de las desigualdades sociales.

Me pregunto, a estas alturas, si no será que los merlujeros de Fuenterrabía se han equivocado, para nuestra desgracia, de sistema económico. Porque, por mucho que su filosofía sea positiva, encaja mal en una realidad económica que no tiene por centro el bienestar común, sino la lógica del beneficio. Temo, entonces, que la bella experiencia de los pescadores de Fuenterrabía cuente con pocas posibilidades de generalizarse, y que incluso ella encuentre dificultades para sobrevivir.

De momento, sin embargo, ahí está, sirviendo de ejemplo de cómo las cosas podrían ser

CARTA DEL MES

DEFENSA DEL ECOSISTEMA

Sr. Director:

Los medios de comunicación más importantes han tenido a bien depositar su atención en las últimas semanas sobre el más popular de los artistas lanzaroteños: César Manrique.

Lego que soy en materia de artes plásticas, no puedo pronunciarme sobre la calidad de Manrique como artista. Además, parece que sus méritos en ese terreno están ya sobradamente reconocidos a escala internacional.

Lo que a mí me interesa más de César Manrique es la importante labor que ha realizado en Lanzarote en el terreno de la defensa del ecosistema. Se trata de una obra amplia y trascendente, tanto por la vía directa —la de sus propias aportaciones personales—, como por la indirecta: convenciendo a las autoridades locales de la importancia de la labor conservacionista. No es ni mucho menos exagerado decir que, si Lanzarote es hoy una isla armónica e incontaminada, lo es gracias al esfuerzo de César Manrique. Por su influencia, las construcciones —con algunas lamentables excepciones— han sido realizadas cuidando de su integración estética en el entorno natural; se vigila que la explotación turística no resulte contaminante; no se autoriza el afeamiento del paisaje con la instalación de vallas publicitarias en las carreteras...

El esfuerzo ecologista de César Manrique debe dejar de recaer en sus solos hombros. Urge que el conjunto de las fuerzas sociales, de Lanzarote y del resto de las Canarias, y también la propia Administración, tomen a su cargo la defensa del ecosistema de las islas, particularmente frente a los embates de una industria turística en la que no faltan los buscadores de dinero fácil, para los cuales las consideraciones ecologistas son un estorbo.

Con mi más cordial saludo.

Pedro MARTINEZ DE LUIS
Tenerife

diferentes, si nos lo propusiéramos.

José M.^a CROUSELLES
Málaga

SALVAMENTO

Sr. Director:

Lleva HOJA DEL MAR publicados, hasta el momento, dos artículos sobre los servicios de salvamento existentes en otros países. Por lo que se deduce de esos artículos, la organización del salvamento marítimo en los Estados Unidos de América es un mecanismo muy evolucionado y

eficaz, dotado de amplios medios. Eso puede estar en relación al potencial económico y a la importancia marítima de los propios USA. Otra cosa, muy diferente, es la que cabe decir del aparato de seguridad marítima francés. Si el Estado español no puede aspirar a estar a la altura que se presenta el norteamericano en este campo, si tendría que estar en disposición de compararse con el francés: la República Francesa tiene un status económico más elevado que el nuestro, pero su actividad económica en el mar es inferior a la nuestra. Lo que se

va por lo que se viene, nuestras organizaciones de salvamento marítimo deberían correr parejas.

La realidad dista de ser esa. Del artículo publicado por HOJA DEL MAR sobre la organización del salvamento marítimo en Francia se desprende que sus responsables se muestran insatisfechos de los medios con que cuentan, y en particular de sus disponibilidades presupuestarias. ¿Qué no deberíamos, entonces, decir de nuestra situación, muy por debajo de la francesa?

Hace un tiempo, con ocasión de otro temporal en el Cantábrico, fui testigo de una escena que me pareció simbolizar la situación en que nos encontramos en cuanto a salvamento marítimo. Era esto frente a San Sebastián, en mar abierta, y allí estaba una embarcación deportiva que se las veía y se las deseaba para mantenerse a flote entre las impresionantes olas. Al poco, acudió en su ayuda una lancha neumática de la Cruz Roja del Mar. Pero ésta no tenía posibilidades de actuar en aquellas condiciones y pronto se encontró ella misma en apuros. Por último, fue un pesquero el que salió del puerto en auxilio de las dos embarcaciones, sacándolas del atoladero. De no ser por este pesquero, parecía más que probable el naufragio de las tripulaciones, tanto de la embarcación deportiva como de la lancha neumática de la CRM.

Pues en éstas nos encontramos, más o menos. Y digo yo si no habrá llegado la ocasión de que el Gobierno, al que tanto parece atraer la *europización* de España, tome las medidas necesarias para conseguir que nos situemos a la altura de Europa en este terreno. Porque de momento, nuestros servicios de salvamento sólo pueden compararse con los de otro Estado europeo: Luxemburgo.

Pedro GOROSTIZA
Trincherpe. Guipúzcoa

| | |
|------------------------------|----|
| EDITORIAL | 3 |
| CARTAS DE LOS LECTORES | 4 |
| CRUCIGRAMA | 74 |

REPORTAJES

| | |
|---|----|
| POLITICA COMUN PESQUERA | 12 |
| ENERO NEGRO EN EL CANTABRICO | 16 |
| «LUCHANA»: El enigma de un viejo carguero | 18 |
| SALVAMENTO EN ESPAÑA: De los deseos a la realidad | 20 |
| MAL TIEMPO Y ACCIDENTES | 22 |
| UN EJEMPLO DE VARADA | 24 |
| «CASTILLO DE SALAS»: ¿Otra víctima de la fatalidad? | 26 |
| LA PESCA EN GRAN BRETAÑA | 29 |
| SARDINALES DE ARRECIFE: Bajo el volcán | 32 |
| CONTAMINACION EN EL MEDITERRANEO | 40 |
| SALVAMENTO EN EL REINO UNIDO: Su lema, la eficacia | 46 |
| GASOLEO PESQUERO: Subida simbólica | 58 |
| ESPAÑA-CEE: Todo bajo control | 60 |

DEBATE

| | |
|---|---|
| Mesa redonda: ABANDONO DE TRIPULACIONES | 6 |
|---|---|

SECCIONES

| | |
|--|----|
| INFORME: Plan de Flota | 51 |
| GENTES DEL MAR: La familia pescadora | 62 |
| SUCEDIO EN TREINTA DIAS | 66 |
| LIBROS DEL MAR | 70 |
| GREMIO DE MAREANTES | 72 |

Febrero

EN PORTADA



Con mal pie ha entrado 1986. El fuerte temporal padecido por las costas cantábricas ha causado la pérdida de varias vidas humanas y cuantiosos daños materiales. Sin embargo, enero ha presentado también otros centros de atención informativa, como el Plan de Flota y las primeras repercusiones en el sector pesquero del ingreso de España en la CEE.

(Foto portada:
Lluís Salom)

N.º 239

«El abandono de tripulaciones forma parte de las prácticas habituales de un grupo de especuladores», fue la conclusión unánime de los participantes a la mesa redonda que sobre este tema convocó HOJA DEL MAR. Y también unánime fue el criterio para terminar con los especuladores: «Que la Administración explote toda su capacidad legal, basándose sobre sus propios mecanismos de inspección y control.» Claro que para ello, los asistentes al debate consideraron imprescindible tres factores: una Administración marítima eficaz, unos sindicatos activos y vigilantes, y la colaboración de los armadores y navieros para eliminar de entre sus filas a los empresarios irresponsables.



« **HAY QUE**
CON LOS ESP



TERMINAR REGULADORES»

FUE Vicente Ramírez Montesinos el primero en intervenir en el debate, para señalar que, según los datos de la Dirección General de Asuntos Consulares, se había producido una notable disminución en el número de actuaciones relacionadas con el abandono de tripulantes: «La época de mayor incidencia coincidió, precisamente, con el apresamiento del 'Izarra'. En estos momentos, no existe ninguna tripulación que se encuentre abandonada. Claro, que no sabemos si ello se debe a una tendencia hacia la normalización o si se trata solamente de una tregua.»

Manuel Avila se inclinó por considerar transitorio el actual período de calma, porque «lo cierto es que las razones básicas por las que se produce el abandono de tripulaciones siguen existiendo. Y la más importante de esas razones es la crisis económica por la que atraviesa el sector. Además, hay que distinguir entre el abandono de tripulantes por parte de un armador que, sencillamente, no puede hacer frente a los gastos de reparación, y la postura de quienes ya cuentan de ante-

PARTICIPANTES

Germán Alvarez, de la Federación de Armadores de Buques de Pesca.
 Manuel Avila, asesor jurídico del COMME.
 Leopoldo Cal, subdirector general de Acción Social Marítima del ISM.
 Alvaro Delgado, Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo, Consejero Director General de Naviera Castellana.
 Andoni Lecertúa, secretario general del SLMM-CCOO.
 José Luis Gallardo, de UGT, inspector de ITF en España.
 Vicente Ramírez Montesinos, subdirector general de Asuntos Consulares, del Ministerio de Asuntos Exteriores.

mano con dejar colgados a sus trabajadores en cualquier puerto del mundo».

«No cabe duda de que la crisis económica es un factor importante —precisó Alvaro Delgado— pero existen suficientes mecanismos legales para evitar llegar a estas situaciones extremas. Una empresa correctamente gestionada, aunque se encuentre en una etapa difícil, tiene que realizar sus previsiones financieras y, llegado el caso, utilizar los procedimientos legales a su alcance.»

Refiriéndose a la empresa pesquera, Germán Álvarez Castellano aclaró que «se trata de un asunto distinto al caso de la Marina Mercante. En la pesca, el abandono no se produce en las mismas condiciones, pero ese problema es igualmente grave. Por lo general, el conflicto suele surgir cuando se produce un apresamiento y el armador no puede, o no quiere, hacer frente a la multa».

En cualquier situación de abandono de tripulantes en un puerto extranjero, la figura del cónsul cobra extraordinaria importancia. «La obligación del cónsul es hacer las gestiones necesarias para solucionar la situación —explicó Vicente Ramírez Montesinos—. Lógicamente, los consulados no disponen de fondos para llevar a cabo una repatriación y es, en último caso, el Ministerio de Asuntos Exteriores el que se hace cargo del retorno. Lo que tiene que quedar claro es que la intervención consular sólo se produce a partir del momento en el que los marineros abandonan el barco. Mientras tanto, no puede realizarse ninguna gestión oficial.»

«Por cierto —prosiguió Ramírez Montesinos— que me parece inaudita la norma que obliga a los tripulantes a permanecer a bordo del buque. ¿Cómo se puede hablar de desertiones en determinados casos? El buque es un centro de trabajo como otro cualquiera, y el marinero un trabajador como los demás. Me parece especialmente siniestro cuando, además, la gente tiene que seguir a bordo a pesar de estar atemorizada por lo que pueda sucederles. Tengo la convicción de que muchos casos de 'hombre al agua' son verdaderos asesinatos consentidos. La Marina Mercante no es la Legión.»

Se hizo necesario aclarar, por parte de los represen-

tantes de la Administración, los distintos casos que pueden producirse en un abandono de tripulantes. En primer lugar, la situación de los marineros que navegan bajo pabellón español, o bajo el de otro país y estén equiparados, como emigrantes, a las condiciones de los primeros. Cuando se produce incumplimiento por parte del armador, es el Instituto Social de la Marina el que hace frente, en primera instancia, a los gastos de la repatriación. En el resto de los casos, los tripulantes abandonados reciben la misma asistencia que cualquier ciudadano español imposibilitado de volver a territorio nacional, siendo repa-

triados por el Ministerio de Asuntos Extranjeros. «Con la salvedad —advirtió Andoni Lecertúa— del caso del 'Izarra', en el que, afortunadamente, intervino el ISM, a pesar de tratarse de una tripulación española en un buque panameño.»

También quedó lo suficientemente claro que, en todos los casos, la responsabilidad de la repatriación corresponde al armador. «De eso no hay duda —admitió Alvaro Delgado—. Es el armador quien tiene la obligación de garantizar el retorno de sus trabajadores al punto de origen.»

«Efectivamente —especificó Leopoldo Cal—, la Administración interviene para



Manuel Avila



José Luis Gallardo

“ PERDURAN LAS RAZONES QUE GENERAN EL ABANDONO DE TRIPULANTES ”

“ LO PRIMERO ES SOLUCIONAR EL PROBLEMA DE LA TRIPULACION ”

salvaguardar los intereses de los trabajadores cuando el empresario no cumple con su obligación, pero no sustituye la función de éste. Simplemente, el Instituto Social de la Marina suple la responsabilidad del armador para evitar males mayores a la tripulación. Pero, como es obvio, luego pone en marcha los procedimientos legales para repercutir los costes en el verdadero y único responsable, que es siempre el armador. Dicho sea de paso, el ISM lleva a cabo una gran cantidad de repatriaciones y evacuaciones en caso de enfermedad, accidente, etc., y la norma general es que el armador paga religiosamente los gastos. Ahora bien, lo importante sería reflexionar

sobre el origen de estas situaciones.»

«Yo creo —apuntó Andoni Lecertúa— que el origen no sólo está en la crisis económica, como se decía antes, sino en la famosa política del ‘millón de toneladas’, con la que se quiso favorecer determinados intereses, que no eran, desde luego, los de la flota nacional. Aprovechando la facilidad de los créditos y la falta de control a la hora de su concesión, aparecieron en el sector una serie de personajes a los que no se les puede llamar armadores. Eran simples especuladores. A pesar de la distancia que me separa en muchas cosas de los armadores, lo que sí es cierto es que, hasta aquel

momento, el armador español, el armador tradicional, cumplía con sus obligaciones en esa materia. La situación es distinta en la pesca, donde la mayoría de los problemas surgen de actividades que propician el arresto del buque y sus secuelas.»

Respecto a la actitud de la Administración, Lecertúa comentó que: «El ISM se muestra receptivo ante estos problemas, pero creo que debía actuarse con más rapidez. En lo que se refiere a la actividad consular, tengo la impresión de que muchos cónsules no se han enterado hasta 1980 de que los marinos españoles podían tener problemas en el extranjero. Ha mejorado la situación, pero todavía aparecen pro-

blemas con los cónsules honorarios, por ejemplo.»

Vicente Ramírez Montesinos aprovechó la alusión del sindicalista para informar a los participantes acerca de algunas inquietudes domésticas en su relación con el ISM: «En efecto, sería conveniente una mayor rapidez en las intervenciones. Y en ese sentido, a mí me gustaría tener un compromiso formal con el ISM para que se hicieran cargo del problema inmediatamente después de que se produzca. Es cierto que, hasta el momento, la relación ha sido fluida y las decisiones se han tomado con agilidad. También es cierto que el ISM ha hecho frente puntualmente a sus responsabilidades económicas, a pesar de que, muchas veces, puedan existir problemas con los mecanismos de intervención. Sin embargo, me gustaría establecer un compromiso más formal.»

A lo que el subdirector general del ISM respondió preguntando: «En caso de una repatriación por parte de Asuntos Exteriores, ¿cuáles son las gestiones que se realizan?» «Normalmente —relató Ramírez Montesinos— se averigua cuál es la situación, y se establece contacto con los familiares o allegados a la persona afectada, por si ellos se hacen cargo de los gastos.» «Pues exactamente lo mismo hace el ISM. Primero se analiza la situación, y después se hacen gestiones con la empresa armadora para que se responsabilice de lo sucedido», afirmó Leopoldo Cal.

«A lo que me refiero al hablar de rapidez es que, una vez comprobado que la situación es irreversible, cada día que pasa supone un coste mayor —aseguró Ramírez Montesinos— Y en lo que respecta a lo que decía Lecertúa sobre los cónsules, tengo que decir que yo he



Alvaro Delgado



Andoni Lecertúa

“HAY MECANISMOS LEGALES PARA EVITAR LAS SITUACIONES EXTREMAS”

“LAS DENUNCIAS DE LOS TRABAJADORES DEBEN SER ATENDIDAS”

sido cónsul más de veinte años. Entre otros, desempeñé esa tarea en Liverpool, y tuve que librar más de una batalla en asuntos marítimos. Lo que sí es cierto es que, en más casos de los deseables, algunos consulados parecían desentenderse del problema de los marinos, al no ser residentes. Esa circunstancia ha cambiado radicalmente hace dos años. Y les puedo asegurar que en el supuesto de que se produjera alguna anomalía, bastaría comunicarlo a la Dirección General para que ésta se solucionara de raíz. Otra cosa es lo que se refiere a los cónsules honorarios, que no son funcionarios de carrera, ni perciben sueldo. Bastante hacen con cumplir con su obligación, que se limita a disponer de una dirección y un teléfono para tramitar al Consulado General las incidencias que se puedan producir en su ciudad.»

El debate adquirió una inusitada viveza gracias a la beligerancia que la interpretación del término «neutralidad» despertó en los participantes. Refiriéndose a los motivos que inducen a la intervención de la Administración en casos de abandono de tripulaciones, Leopoldo Cal había dicho: «La causa inmediata de la intervención de la Administración es el incumplimiento de la garantía del retorno del marino. La Administración, por tanto, actúa de forma subsidiaria por cuestiones de inmediatez, pero de forma neutral. Es decir: la cobertura del Estado no puede servir ni como pretexto ni como justificación para que el armador olvide que, entre sus costes de explotación, se encuentra el de la repatriación.»



Germán Álvarez



Vicente Ramírez Montesinos

“CABRIA AMPLIAR LA COBERTURA DE LAS POLIZAS DE SEGUROS”

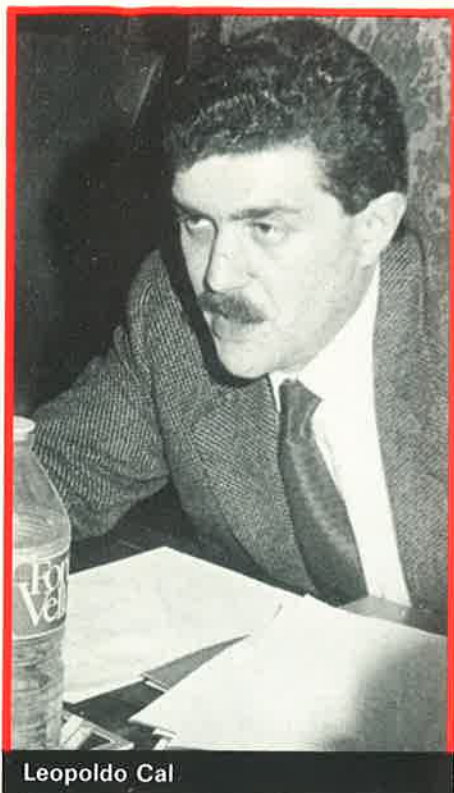
“HACE FALTA MAS RAPIDEZ EN LA ACCION OFICIAL ESPAÑOLA”

Olvidando sus anteriores discrepancias, los asistentes a la mesa redonda coincidieron súbitamente en su profunda convicción de que la Administración podía ser cualquier cosa, menos neutral. Fue necesario que Leopoldo Cal precisara aún más: «Se trata, simplemente, de que la intervención administrativa no puede ni encubrir ni oscurecer la responsabilidad del armador. El sistema debe ser ágil y operativo, pero nunca confundir a la opinión pública sobre el auténtico alcance de las medidas. Y, desde luego, la Administración tiene que repercutir los costes a la empresa armadora.» Una vez aclarado este extremo, se

restableció el acuerdo. Los sindicalistas se mostraron conformes en que «la sociedad no tiene por qué pagar las trampas de unos irresponsables», pero Andoni Lecertúa añadió que «en lo que no puede ser neutral la Administración es en seguir permitiendo que actúen determinados personajes, sobradamente conocidos, de los que es previsible esperar sucesos fraudulentos. Considero que, cuando se repiten los incumplimientos, el Estado tendría que tomar medidas cautelares».

Tanto Ramírez Montesinos, como Alvaro Delgado, como Álvarez Castellano, plantearon las limitaciones de un Estado de De-

recho a la hora de restringir las actividades de los ciudadanos. «A pesar de la innegable responsabilidad del armador en las repatriaciones —dijo Alvaro Delgado—, las cuestiones que hay que plantear son dos: cómo repercutir eficazmente los costes y cómo evitar que se produzcan estos hechos. Para repercutir los costes, está el Convenio de Bruselas, que establece estas deudas como créditos preferentes.» Sobre la aplicación del Convenio de Bruselas, José Luis Gallardo estimó que «sólo obliga a los países que lo han suscrito. Con respecto a los que no lo han ratificado, sólo cabe presionar a los cónsules de las naciones



Leopoldo Cal

“EL ISM SE ADELANTA PARA ATENDER A LOS TRABAJADORES”

implicadas para que aporten soluciones. Nosotros —refiriéndose a la ITF— hemos tenido cinco casos recientemente, y, en el último, a pesar de la ayuda que brindó el ISM, tuvimos que pagar de nuestros propios bolsillos el retorno a China de una tripulación. Nuestro criterio es inequívoco: primero, solucionar el problema de los tripulantes; y, después, perseguir judicialmente al responsable».

Andoni Lecertúa achacó parte de la culpa a la descoordinación de la Administración, y a la dispersión de competencias: «¿Cómo puede ser que un señor compre una empresa naviera, con cientos de millones en el

transparencia total en la gestión, para que la sociedad conozca los pormenores y la realidad de las situaciones que se viven en el mar.»

Tanto José Luis Gallardo como la representación del SLMM se mostraron inflexibles en su opinión de que la concesión de créditos debía llevarse a cabo con estrictos controles, aunque matizaron que «no se puede pasar tampoco a la situación contraria: operar únicamente con criterios de rentabilidad bancaria, porque entonces se acabó la flota». Y ambos a dúo expresaron la necesidad de que España dispusiera de una política marítima definida y de una Administración más

pasivo, por dos millones de pesetas... y se le permita operar, cuando la previsión obvia es que su intención es defraudar?» «Pero... ¿eso no es de navieros, eso es de cartelistas!», sentenció con alarma Alvaro Delgado. «Y, además, —añadió Manuel Avila—, utilizan a la opinión pública para presionar, manipulando la imagen de los tripulantes retenidos, por ejemplo, en un puerto, porque el armador se ha tomado la pesca en caladero prohibido como una partida de póker: si gana, bien; si pierde, abandona.»

«Por eso resulta imprescindible —cerró el tema Leopoldo Cal— una

eficaz que la actual, a la que calificaron de «dispersa y descoordinada». Ante las expectativas creadas por la COMINMAR, Andoni Lecertúa mostró su escepticismo: «Poco se puede esperar, cuando la COMINMAR está trabajando sobre la base de desmilitarizar el sector, y cuando varios ministros y directores generales han hecho declaraciones tajantes en ese sentido, y resulta que el Ministerio del Interior crea la Guardia Civil del Mar. Estoy totalmente de acuerdo con Gallardo en que falta una visión política global del sector.»

Llegado el momento de arbitrar posibles soluciones al problema que supone el abandono de tripulaciones, Alvarez Castellano apuntó la fórmula de ampliar las pólizas de seguros hasta ese extremo, pero la opinión generalizada fue la de que la legislación internacional ya era suficientemente rigurosa, y que la cuestión radicaba en aplicarla eficazmente. Todos se mostraron de acuerdo cuando Leopoldo Cal afirmó: «En el caso de abandono de tripulaciones, nos encontramos, en muchas ocasiones, frente a verdaderos especuladores, que no debían escurrir sus responsabilidades por el entramado legal. El rigor del derecho internacional marítimo permite una intervención más contundente. Está claro que la Administración no explota todavía todas sus capacidades. Y ese es un problema serio, un problema que tiene su origen en la debilidad estructural del propio sector. No hay que engañarse. El uso, por ejemplo, de banderas de conveniencia se basa esencialmente en sus ventajas fiscales, no en lo que concierne a tripulaciones. Todos sabemos que las condiciones de seguridad y trabajo en muchos buques que navegan bajo banderas

de conveniencia son envidiables. Otra cosa es que haya especuladores que encuentren en ellas terreno abonado para sus prácticas fraudulentas.»

A lo que Alvaro Delgado añadió: «Además, esas prácticas nos perjudican a todos. No hay que dramatizar ni sacar las cosas de quicio. En el tema que tratamos, nos estamos refiriendo a casos excepcionales. Casos que, por desgracia, se han incrementado en los últimos tiempos, pero que no pueden generalizarse al colectivo de los armadores ni de los navieros, que son los primeros que desean terminar con los especuladores.»

Ya al término del debate, los participantes realizaron un repaso de las responsabilidades que atañen a los diversos colectivos implicados. Y finalizó la ronda de intervenciones Andoni Lecertúa asegurando: «Estoy de acuerdo en la responsabilidad colectiva. A los sindicatos nos interesa estar vigilantes y mantener una línea de denuncia, pero es preciso que se nos haga caso, porque ahí están las decenas de avisos que hemos dado sobre situaciones y problemas que luego se han confirmado, sin que nadie haya movido un dedo para evitarlos. Y es preciso también que la patronal no venga después poniendo en las 'listas negras' a los que denuncian irregularidades laborales o de seguridad. A la Administración le interesa porque es la única vía para que exista una flota nacional que sirva realmente a los intereses mayoritarios del país. Y a los armadores les interesa porque evitan la competencia desleal. Si no lo conseguimos, dentro de unos años podremos volver a estar reunidos en torno a esta mesa, pero hablando de otra cosa, porque no tendremos flota.» ■

ANTE LA REGULACIÓN

A partir del próximo 1 de marzo, se aplicarán en España los mecanismos sobre precios y mercados de la Comunidad Económica Europea, de acuerdo con el contenido de nuestro Tratado de Adhesión. El sector pesquero español pasará a beneficiarse de los sistemas de regulación existentes en la CEE, pero deberá afrontar paralelamente sus exigencias en materia de calidad. Prácticamente, la totalidad de la pesca española peninsular se podrá adaptar a las regulaciones comunitarias. Anchoa y sardinas se presentan como las producciones con mayores dificultades en el proceso de adecuación de mercados. La actividad merluquera deberá ser objeto de modificaciones tras el ingreso de España en la CEE. En el resto de las especies, no hay razones para que la incorporación a la CEE afecte sensiblemente en materia de precios.



Tras la agrícola, la política común pesquera es, sin duda, la estructura más importante de la CEE. Su reglamentación afecta al conjunto de los países adheridos a la Comunidad. Esta quedó establecida en 1983, tras un largo período de arduas y laboriosas negociaciones.

LA Política Común Pesquera de la CEE se estableció en enero de 1983, después de un largo período de negociaciones. Tras la Política Agrícola Común, se puede decir que la pesquera es la estructura más importante que funciona en la Comunidad Económica Europea, con una reglamentación que afecta a todos los países miembros de la CEE.

Junto con otras disposiciones referidas a las actividades

pesqueras en aguas comunitarias —acceso y mantenimiento de los recursos—, en la CEE funciona una importante normativa referida a la ordenación de los mercados, tratando de mantener un equilibrio entre los intereses de los pescadores y los consumidores. Las rentas de los hombres del mar se intentan proteger mediante sistemas de regulación, con el establecimiento de precios mínimos y ayudas al almacenamiento, o retirada de producciones excedentarias, para asegurar de esta manera unos ingresos aceptables por los pescadores.



ACION EUROPEA



En este sentido, las diferentes especies pesqueras se han clasificado en varios grupos, estableciéndose una serie de condiciones de calidad, tamaños, etcétera, que sirven como indicadores a la hora de conceder las ayudas.

Desde hace dos años, la Administración española viene poniendo en marcha sistemas de regulación similares a los comunitarios para un total de siete especies. Durante la primera campaña, se aplicaron precios de orientación y de retirada para la sardina, la anchoa, el bonito y la bacaladilla. En 1985, se amplió la experiencia al jurel, la caballa y la palometa. Se trataba de un sistema para el establecimiento de precios mínimos a los pescadores, exigiendo, a su vez, una serie de condiciones de frescura, tamaños, etcétera para la normalización de los productos. Esta interesante experiencia ahora debe ampliarse prácticamente a las producciones pesqueras más importantes. Los sistemas de regulación en la CEE, con diferentes formas de ayuda, están mucho más desarrollados que en España. Con nuestra integración en la CEE, y siguiendo las directrices del Tratado de Adhesión, se debe arbitrar la articulación de campañas para que se mantenga un equilibrio entre los intereses de los pescadores españoles y los comunitarios.

Dentro de la Organización Común de Mercados de la CEE, en política de pesca existe un *primer grupo* donde funcionan precios de orientación y de retirada. En el mismo están las especies más importantes que se capturan en España y en toda la Comunidad Económica Europea. Inicialmente, hasta las negociaciones con nuestro país, este grupo estaba compuesto por quince especies. Desde esta campaña, se incluyen también, con derecho a precios de

orientación y retirada, el rape, el gallo y la palometa. También se introducirán el buey de mar y las cigalas, aunque en estas dos especies solamente hay mecanismos de ayuda y es para su almacenamiento.

Este primer grupo está formado por las siguientes especies: arenques, sardina, mielga, pintarroja, gallineta, bacalao, carbonero, eglefino, merlán, maruca, solla, merluza, gallo, palometa, rape, camarón, buey, cigala, caballa y anchoa.

Según el acuerdo de adhesión, el alineamiento de precios será automático desde el 1 de marzo de 1986 para el bacalao, el eglefino, la maruca, la caballa, los gallos y pintarroja. De las especies citadas, la caballa tenía sistema de regulación en España, con un precio de orientación de 37 pesetas, cifra prácticamente igual a la vigente en la CEE, donde se eleva a unas 38 pesetas/kilo, correspondientes a 283 ecus/Tm. fijando el cambio en 135 pesetas.

En este conjunto de especies del primer grupo, los posibles problemas para el sector pesquero español se presentan especialmente en tres apartados: la sardina, la anchoa y la merluza. En los dos primeros casos, el Tratado de Adhesión contiene ya las fórmulas para proceder al acercamiento de precios. En la merluza, las negociaciones están todavía pendientes.

Para la anchoa, el precio de orientación existente para esta campaña en la CEE es de 578 ecus, que equivalen a unas 78 pesetas por kilo, mientras que en España, durante la campaña anterior, con el sistema establecido por el FROM, se fijaron 142 pesetas para la especie capturada en el Cantábrico y 91 pesetas para el resto de las zonas. El Acuerdo de Adhesión estipula la aproximación de precios en un período de cinco años a tramos iguales, realizándose el primero a partir

del 1 de marzo de este año.

Situación especial es también la existente en el mercado de la sardina, al haber unas diferencias sustanciales entre los precios percibidos en España y en la CEE. Aquí se produce el caso contrario a la anchoa. Los precios españoles son más bajos que los comunitarios y, en consecuencia, el proceso de acercamiento debe ser favorable a los pescadores de nuestras costas. En la Comunidad, el precio de orientación para la sardina del Atlántico es de 537 ecus/Tm., lo que supone unas 72,6 pesetas por kilo. La sardina del Mediterráneo tiene para esta campaña un precio de orientación de 459 ecus/Tm., equivalente a unas 62 pesetas en su categoría extra. Por el contrario, los precios de orientación en España durante el último año fueron de 25 pesetas para la zona del Norte y en Canarias, y de 58 pesetas en la Mediterránea.

El Acuerdo de Adhesión señala la aproximación automática de precios de España a la CEE en este primer año para la sardina mediterránea.

Para la capturada en la zona atlántica y comercializada en esos mercados, se fija un período de aproximación de diez años, hasta alcanzar el nivel de cotizaciones que figure para la sardina del Mediterráneo.

En consecuencia, los sistemas de regulación de la CEE prevén una subida generalizada, pero lenta, para los precios de las sardinias, sobre todo en la zona atlántica, mientras las anchoas deberán frenar sus cotizaciones hasta ponerse al nivel de las comunitarias.

Los precios de orientación fijados para otras especies reguladas no van a tener especial significación para España, ya que nuestras capturas no son importantes y no existen, por tanto, grandes operaciones comerciales. Como datos de referencia, pueden reseñarse algunos precios de orientación que estarán en vigor esta próxima campaña en toda la CEE: arenque, 45,4 pesetas/kilo; mielga, 116,4 pesetas/kilo; pintarroja, 110 pesetas/kilo; bacalao, 160 pesetas/kilo; carbonero, 87 pe-

setas/kilo; eglefino, 116 pesetas/kilo; maruca, 122 pesetas/kilo, etcétera.

Donde se pueden producir algunos problemas es en la merluza. El precio de orientación fijado para esta campaña en la CEE es de 2.528 ecus/Tm., que equivalen a unas 342 pesetas/kilo, mientras en España el precio medio en 1984 fue de 4.339 ecus y de 2.701 ecus para la pescadilla. La CEE debe proceder en un futuro inmediato a diferenciar entre los precios de la merluza y la pescadilla. España defiende un precio muy superior para la merluza y, en esta línea, están previstas conversaciones para las próximas semanas. El precio de orientación fijado se considera totalmente irreal, sin ningún interés a efectos de regulación. La reglamentación comunitaria deberá reconsiderar la regulación para la merluza con peso superior a los 2,5 kilos.

Al igual que para la merluza, la CEE deberá fijar unos nuevos precios y clasificaciones para las quisquillas españolas, cuyas cotizaciones es-



La CEE deberá reconsiderar el precio de la merluza

PUERTOS TESTIGO PARA LA POLITICA COMUN PESQUERA

MAS de cuarenta localidades españolas forman parte del conjunto de mercados y puertos representativos de la Comunidad Económica Europea. Puertos cuyos datos sirven para la fijación de los precios testigo que se toman como base para el funcionamiento de la Política Común Pesquera. La determinación de estos puntos ha estado en función de las capturas de especies por zonas.

Para la sardina, se han fijado las localidades de Santa Eugenia de Ribeira, Sada, Vigo, Castellón y Tarragona. En caballa, los puertos de Bermeo, La Coruña, Vigo y Punta Umbría. En anchoa, los de Adra, Barbate, Bermeo, Guetaria y Tarragona. En merluza, los mercados de La Coruña, Marín, Vigo, Pasajes, Ondárroa y Algeciras. Los precios españoles van a ser decisivos, ya que, de los nueve mercados elegidos para seguir las cotizaciones de esta especie, seis corresponden a nuestras costas. En el gallo, los puertos elegidos como representativos en España son los de Ondárroa, La Coruña y Vigo. En la palometa, los dos únicos mer-

tán también muy alejadas de las comunitarias por la parte alta de la banda. De este grupo de especies, quedan fuera bacaladilla y jurel que hasta este año estaban sometidos a la regulación del FROM.

Un *segundo grupo* de especies reguladas por la Organización Común de Mercados (OCM) de la CEE tienen precios de orientación y ayudas para el almacenamiento privado. Se trata de mercancías congeladas cuyo alineamiento de precios se debe hacer desde el momento de la adhesión. Estos productos son las sardinillas congeladas, con un precio de orientación para 1986 de 389 ecus/tonelada; las doradas, con 1.249 ecus/tonelada; diferentes especies de calamares, también congelados, que van desde los 1.151 ecus hasta los 2.498 ecus/tonelada; las jibias, con 1.594 ecus/tonelada;

cados representativos son dos españoles: los de Vigo y Santa Eugenia de Ribeira. Para el rape, los puertos son Ondárroa, Avilés, La Coruña, Marín y Vigo. En cigala, los mercados españoles cuyas cotizaciones serán tenidas en cuenta son los de La Coruña, Marín y Huelva. Finalmente, en bacalao: San Sebastián, La Coruña y Vigo.

En las especies de túnidos, los puertos españoles suponen el 50 por 100 de los fijados por la CEE. Son los de Pasajes, Bermeo, Guetaria, La Coruña, Villagarcía de Arosa, Cádiz y Algeciras.

Del conjunto de especies de pesca sometidas a la Organización Común de Mercados, aunque con diferentes fórmulas o sistemas de ayuda, cabe destacar también que España no tiene puertos o mercados representativos para pescados como la mielga y el pintarrojo, la gallineta del Norte, el carbonero, el eglefino, el plegonero, la maruca, la solla, el camarón y el bouey.



y los pulpos, con 1.223 ecus/tonelada.

La aplicación en España de los mecanismos fijados para este grupo de productos congelados va a tener una incidencia muy escasa, ya que la mayor parte de los desembarcos se hacen en las islas Canarias, que no forman parte del espacio comunitario a estos efectos. En consecuencia, no podrán beneficiarse de las ayudas para el almacenamiento privado.

Finalmente, en un *tercer grupo* de la OCM se regulan los precios de las especies cuya producción tiene como

destino las industrias. En este apartado están diferentes especies de túnidos, como la albacora, para piezas superiores a los 10 kilos y con un precio de 1.479 ecus/tonelada.

Al igual que en España, la CEE dispone de un amplio y complejo sistema de clasificaciones por variedades, categorías, tallas, etcétera, para determinar el precio de retirada que corresponde a cada partida. España puede beneficiarse de esta Organización Común de Mercados, pero a la vez tendrá que realizar un esfuerzo considerable para normalizar la mercancía antes

Tampoco hay puertos y mercados representativos en el caso del arenque.

Para una serie de productos previstos en la Organización Común de los Mercados (OCM) de la CEE con precios de orientación y ayudas al almacenamiento privado como sardinillas, doradas, calamares y jibias congeladas, España no tiene ningún puerto representativo. La mayor parte de nuestros desembarcos se hacen en las islas Canarias y, en consecuencia, se hallan fuera a estos efectos de la política pesquera de la Comunidad. La CEE, para evitar que a partir del 1 de marzo se produzca una corriente nueva de desembarcos en puertos peninsulares para poder acogerse a las ayudas existentes en la Comunidad, tiene previsto adoptar las medidas oportunas.

Estas exigencias comunitarias para proporcionar datos permanentes sobre precios requieren un sistema mucho más completo que el existente hasta la fecha, proceso de mejora que ya ha sido previsto por la Administración, de acuerdo con un programa de informatización aplicado por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. ■

de su comercialización. Los efectos se dejarán notar especialmente en dos especies: en la sardina del Atlántico, con precios progresivamente ascendentes en diez años, mientras en la anchoa el proceso sería a la inversa durante cinco años. En merluza, se debe producir un ajuste para que los precios de orientación de la CEE respondan a la realidad de nuestros mercados que, además, son los mayores consumidores.

En líneas generales, nuestra entrada en la OCM comunitaria no debe suponer ninguna situación traumática para el sector. Y sí ofrecer mayores posibilidades para regular casi todos los mercados que deben ser utilizados por las futuras Organizaciones de Productores (OPES). ■

V. M.

**«Green Flash»,
«Castillo de Salas»,
«Luchana», «Terín»,
«Pico Pienxu» y
«Stanley Bay».**

ENERO NEGRO EN EL CANTABRICO



Los catorce tripulantes del pesquero asturiano «Terín», que se hundió a unas 45 millas al norte de Llanes, resultaron ilesos. La fotografía muestra a la tripulación a su llegada a Santander.

EL fuerte temporal que azotó la costa cantábrica durante buena parte del mes de enero trajo fatales consecuencias para las gentes del mar, y especialmente para las asturianas. Han sido casi treinta días salpicados de trágicas noticias. La fiesta del Año Nuevo se vio enturbiada por el naufragio, en aguas asturianas, de la embarcación inglesa «Green Flash». Tres de sus tripulantes desaparecieron en medio del fuerte oleaje, después de resistir cuatro dramáticos días agarrados a una boya de salvamento. Los miembros de la Cruz Roja del Mar no pudieron intervenir, porque los naufragos estaban muy alejados de la costa, según han argüido miembros de esa organización.

Durante la primera semana del año, los fuertes vientos de componente oeste, con fuerzas de tres a cuatro, las lluvias, la marejadas, los marejones y las olas de cuatro a

Avilés. Cuatro miembros de la tripulación perdieron la vida. El «Luchana», perteneciente a la Naviera Bilbaina, transportaba 13.800 toneladas de mineral a granel para la empresa Ensidesa.

Tras unos días de calma, el día 22 el temporal volvió a azotar las costas asturianas, provocando tres naufragios en los que fallecieron dos marineros y otro desapareció. Los pesqueros asturianos «Terín» y «Pico Pienxu» se hundieron, aunque sus respectivas tripulaciones pudieron ser rescatadas por otras embarcaciones que navegaban por la zona, con la ayuda de helicópteros del Servicio Aéreo de Rescate (SAR). Peor suerte tuvo el mercante británico «Stanley Bay», hundido frente al Cabo Peñas, dos de cuyos tripulantes resultaron muertos y otro desaparecido.

El naufragio del «Terín» se inició a las siete de la tarde del día 22, cuando el maquinista de la embarcación avisó

seis metros impidieron a toda la flota del norte peninsular faenar normalmente, y provocaron el desbordamiento de algunos pequeños ríos en el País Vasco. La situación empezó a tomar tintes dramáticos el día 11, cuando el bulkcarrier «Castillo de Salas», de la Empresa Nacional Elcano, con 109.488 toneladas de peso muerto y una carga de cien mil toneladas de carbón, 1.198 de fuel y 104 de gas-oil, embarrancó en el pedrero «Canto de San Pedro». El buque se encontraba a la espera de atracar en el puerto de El Musel para depositar su carga.

Más dramático en pérdidas fue el naufragio del bulkcarrier «Luchana», que se partió fulminantemente por la mitad a seis millas del Cabo Peñas, en las costas de

a la tripulación que se había abierto una vía de agua en la sala de máquinas. Tras varias horas de intentar achicar agua, decidieron emitir una llamada de socorro. En ese momento, el pesquero se encontraba a unas 45 millas del norte de las costas de Llanes, en Santander.

El patrón del barco, Antonio Mariñas Lanza, explicó que, cuando abandonaron el pesquero, ayudados por el «Remolcanosa 5» y dos helicópteros del SAR, enviados por la Comandancia de Marina de Gijón, el barco estaba ya prácticamente hundido, aunque no supo explicar las causas que produjeron la vía de agua, aunque se supone que fue provocada por el mal tiempo reinante en la zona, con vientos de fuerza ocho y mar muy gruesa.

En el momento del siniestro, el «Terín» transportaba en sus bodegas merluza y dos toneladas de mero. Había sido construido en 1964, en Santander, tenía 26,50 metros de eslora y desplazaba 115 toneladas. Había salido del puerto de Tapia de Casariego, el día 13 de enero, hacia aguas comunitarias para dedicarse a la pesca del palangre. Tenía una licencia por dos meses, compartida con otro barco.

También en las últimas horas del miércoles 22 se produ-

lés donde fueron reconocidos médicamente sin que ninguno presentase lesiones.

El fuerte temporal logró el día 23 un récord negativo, al naufragar el «Stanley Bay», mercante de bandera británica y matriculado en Hong-Kong. Llevaba a bordo una tripulación formada por 17 marineros, de nacionalidad británica, hindú y pakistaní, y había cargado en Dublín 5.300 toneladas de concentrado de zinc, con destino a la

ro» y «Jorge Juan», así como un helicóptero del SAR, con base en La Coruña. Todos los trabajos han resultado infructuosos hasta la fecha.

Diez de los marineros del «Stanley Bay» fueron rescatados por el remolcador «Fair Play» y llegaron al puerto avilesino de San Juan de Nieva a media tarde del día 23. Otros cuatro marineros fueron llevados al puerto gijonés

dejado otras secuelas: el peligro de contaminación y de marea negra, provocado por la ruptura del «Castillo de Salas», y la imposibilidad de llevar a cabo con la celeridad precisa los trabajos de recuperación del combustible.

Hasta el momento en que escribimos estas líneas, se han derramado al mar unas 20.000 toneladas de carbón, que formaban el contenido de las dos bodegas del «Castillo de Salas» que resultaron partidas (la seis y la siete), y una cantidad indeterminada de combustible. Los tanques de fuel-oil y de gas-oil siguen intactos. Para el comandante de marina de Gijón, «esta contaminación no es importante y está totalmente controlada». Del mismo parecer se mostró el presidente de la Empresa Nacional Elcano, Javier Targhetta, quien señaló tajantemente que «no se puede hablar de contaminación química».

No son de la misma opinión el concejal de ecología del Ayuntamiento de Gijón y los pescadores de la zona. El primero, Marcelo García, afirmó que «sólo con diez mil toneladas de carbón que cayeran al mar podrían dejar la arena de la playa de Gijón prácticamente negra por espacio de diez años». Los pescadores han mostrado también una gran preocupación. El patrón mayor de la Cofradía, José Antonio Ruiz, ha dicho que, «el año se ha acabado para los marisqueros de la zona, sin contar con los daños que se producirán en la economía de los buques de bajura».

La flota pesquera que amarra en el puerto de Gijón está compuesta por 66 barcos menores, de 20 toneladas de registro bruto, y unos pocos de mayor porte. Esta flota ha llevado a cabo varias acciones para pedir que la zona sea oficialmente declarada en situación catastrófica. Como gesto de reivindicación, más de una treintena de embarcaciones bloqueó el día 21 de enero el puerto de El Musel durante media hora, impidiendo toda entrada y salida del mismo. ■



jo el hundimiento del «Pico Pienxu», a consecuencia del mal tiempo. El naufragio tuvo lugar a unas veinte millas al norte de las costas asturianas, frente a la localidad de Llanes. La causa fue una vía de agua abierta en las bodegas, según informó la Comandancia de Marina de Gijón.

Los siete tripulantes del «Pico Pienxu» fueron rescatados sin novedad por el también pesquero asturiano «Nuevo Carmenchu», que acudió a la llamada de socorro del barco siniestrado, y conducidos al puerto de Avi-

empresa «Asturiana de Zinc».

El naufragio se produjo cuando el barco se encontraba a unas 8 millas al norte del Cabo Peñas, según ha informado la Ayudantía de Marina de Avilés. Esta misma fuente ha precisado que sobre las tres y media de la tarde se recibió una señal de socorro del barco siniestrado, indicando que hacían agua y que se hundía. Del puerto de Avilés zarparon los barcos «Baro», «Fair Play» y el «Punta Tarifa», que rescataron dos cadáveres y 14 supervivientes. Uno de los tripulantes había desaparecido. Se encargaron de su búsqueda los buques de la armada «Mou-

de El Musel. Los heridos leves, fueron ingresados en el hospital de Cabueñes, mientras que el remolcador «Punta Tarifa» llevó en su interior a los dos fallecidos hacia Gijón. Posteriormente toda la tripulación sería atendida en la Casa del Mar de Gijón.

La causa del accidente fue una vía de agua que provocó la ruptura de la máquina, dejando al barco a merced de las olas aunque fuentes del puerto de Avilés informaron que el naufragio se produjo, igual que en el accidente del «Luchana», cuando el buque británico se encontraba a la espera de ser atendido por los prácticos del puerto.

Además de estas pérdidas irreparables, el temporal ha

Naufragio del «Luchana»

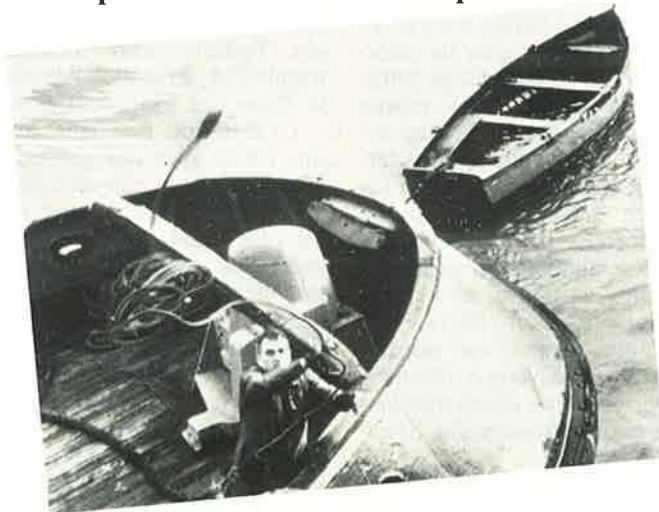
EL ENIGMA DE UN VIEJO CARGUERO

A las 18.10 horas nos encontrábamos a 130 grados del faro de Avilés, en cabo Peñas, y a una distancia de 2,5 millas. Continuamos alejándonos para evitar el temporal. A las 19.10 horas estábamos ya a 6 millas. Un minuto después, escuchamos un fuerte crujido en la proa del puente. Ordené encender todas las luces y observamos cómo el agua anegaba la cubierta, a la altura de las bodegas dos y tres al mismo tiempo que la proa y la popa comenzaban a elevarse hacia el centro y a saltar el mineral por los costados.»

«Ante la extrema gravedad para la navegabilidad del buque y para las vidas de mi tripulación y, ante el inminente hundimiento de la nave, ordené parar las máquinas y abandonar el buque, no sin antes emitir el may-day por VHF y radiotelefonía, que fue recogido por 'Peñas Radio'. Arriamos las balsas y los botes de salvamento de sotavento y abandonamos la embarcación. La operación se realizó en siete minutos.»

Son estas las palabras con las que ha descrito el capitán de la marina mercante, José Zabra Vila, el hundimiento del bulkcarrier «Luchana», ocurrido frente a las costas de Avilés el día 15 de enero, según ha podido saber HOJA DEL MAR en medios bien informados. El naufragio costó la vida a cuatro hombres. Tres fueron dados por desaparecidos: el jefe de máquinas, Félix Frúniz Urrutia, de 50 años de edad, vizcaíno, y los oficiales José Ignacio García Zarandona, de 29 años, vizcaíno también, y Fernando Iglesias López, de 49 años, asturiano. El contramaestre, Abel Santiago Prior, de 43 años, fallecería por hidrocuación horas después de ser internado en el hospital de Avilés. Junto a él fueron internados también Genoveva Gu-

Es como si hubiera una extraña ley inexorable: cada vez que se produce un desastre entre nosotros, los enigmas se llevan su parte. En el caso del naufragio del «Luchana», sucedido el pasado 15 de enero frente a Avilés, nos encontramos con un barco que, según consta en las certificaciones correspondientes, se encontraba en condiciones adecuadas para navegar. Cuando el temporal sobrevino, todo el mundo, en mar y en tierra, actuó correctamente. Sin embargo, el «Luchana» se fue a pique mientras otros barcos capeaban el temporal sin problemas en la misma zona. Algo queda, sin embargo, fuera de toda duda: el heroísmo de los hombres que perecieron en el esfuerzo por salvar la vida de sus compañeros.



tiérrez, esposa del desaparecido jefe de máquinas, y el marinero Manuel Crespo Santiago, ambos con síntomas de asfixia, y otros dos tripulantes que padecían lesiones muy leves.

El bulkcarrier «Luchana», propiedad de la Naviera Bilbaína, había salido del puerto de Almería el día 11 de enero, transportando un cargamento de 13.500 toneladas de mineral de hierro a granel con destino a la empresa Ensidesa. Llegó a las proximidades del puerto de Avilés sobre las 6 de la tarde del día 15 de enero. Así cuenta su capitán, José Zabra Vila, la maniobra de aproximación al puerto: «A las 18 horas del día 15 llegamos a las proximidades de la barra de Avilés. Se encontraban a mi lado el primer y tercer oficiales cuando solicité los servicios del práctico del puerto para efectuar el atraque. La respuesta fue que, debido al mal tiempo, debería aplazar la maniobra hasta la próxima marea. Puse rumbo al noroeste, con el fin de capear el temporal, alejarme de la costa y pasar la noche. Ordené avante toda, timón a estribor. El mar tenía fuerza siete y el viento era duro.»

Una hora y diez minutos después, tal y como queda dicho al principio, el bulkcarrier «Luchana» sufrió un golpe de mar y, en palabras del capitán, «se plegó». En el momento del suceso se encontraban a bordo 29 personas, dos de ellas esposas de marinos. Parte de la tripulación evacuó a bordo de los botes salvavidas, tal y como había ordenado el capitán. Algún miembro de la misma, que no consiguió subirse al bote salvavidas, se mantuvo nadando en el agua más de media hora, hasta que pudo ser rescatado. Estos fueron los casos del contramaestre, Abel Santiago Brión, quien falleció en el hospital de Avilés, y de Genoveva Gutiérrez, rescatada desnuda posteriormente por el pesquero «Llorca I».

Solamente tres hombres desobedecieron las órdenes

del capitán Zabra Vila: el jefe de máquinas, Félix Frúniz Urrutia, y el primer y segundo oficiales, José Ignacio García Zarandona y Fernando Iglesias López, quienes, en lugar de lanzarse a los botes salvavidas, se dirigieron a la sala de máquinas, con el ánimo de evitar que éstas complicaran aún más la situación: querían cerrar las espitas del combustible (a fin de no correr riesgos de incendio) y mantener las luces encendidas, de cara a facilitar el salvamento de sus compañeros. Estos tres hombres quedarían aprisionados por las máquinas y se hundieron con la nave. Su conducta ha sido calificada de heroica por todos los representantes del sector.

La señal de socorro emitida desde el «Luchana» poco antes del naufragio fue escuchada por la emisora «Peñas Radio», que alertó a los pesqueros de la zona. Estos acudieron con prontitud a atender el dramático aviso. Los pesqueros que recogieron al grueso de la tripulación tuvieron que realizar una proeza extraordinaria para rescatar a los naufragos, debido al fuerte marejón y a las olas de gran tamaño. Tras dos horas y media de incertidumbre, los pesqueros consiguieron entrar en el puerto de San Juan de Nieva, cercano a Avilés.

La mayoría de la tripulación (21 marinos) fue llevada a puerto por el pesquero «Llorca I», mientras que los heridos lo hicieron a bordo del pesquero «Austera» y del remolcador «Arañón». Simultáneamente, tres remolcadores del puerto de Avilés, así como la lancha «Cruz de la Victoria», perteneciente a la Cruz Roja del Mar, partieron hacia el lugar del siniestro para colaborar en las tareas del rescate. Estos efectivos, junto al resto de los pesqueros próximos a la zona, se emplearon durante los días siguientes en la búsqueda de los tres tripulantes desaparecidos, sin que hasta el momento de escribir estas líneas se hayan conseguido resultados positivos.



Momentos del rescate de dos personas que viajaban a bordo del «Luchana» cuando éste naufragó.

El tercer oficial del «Luchana», Gonzalo Muñiz, relató que en el momento de subir al bote salvavidas se produjeron escenas de confusión, ya que era de noche y el hundimiento sobrevino de una forma muy rápida: «Hubo algunos que se arrojaron al agua por los nervios del momento. Desde que subimos a los botes salvavidas hasta que llegaron los primeros auxilios transcurrió algo más de una hora.» También afirmó Gonzalo Muñiz que «el hundimiento se produjo por el fuerte temporal, aunque la causa de que fuera tan rápido es que el buque tenía muchos años: era viejo y no aguantó la marejada».

Efectivamente, el bulk-carrier «Luchana», de 14.254 toneladas de peso muerto en verano, 144,50 metros de eslora y una manga de 18,65, fue construido en 1964. Era uno de los más viejos de la flota española y el más vetusto de Naviera Bilbaína, empresa propietaria del mismo. Directivos de esta Compañía han reconocido a esta revista que, aunque sin fecha fija, te-

nían previsto retirarlo de la navegación. «Ello no significa —ha dicho Ignacio Uribe, secretario general de la empresa— que el barco no estuviese en condiciones, porque el mantenimiento ha sido correcto y todas las revisiones las ha pasado sin problemas, según consta en los certificados correspondientes. Después de este viaje contábamos con enviarlo al noroeste de Italia. El «Luchana» había regresado recientemente de Brasil con un cargamento de soja.»

Uribe afirma que, si bien en los planes de la Naviera estaba el desguace del barco, éste, así como la renovación de toda la flota de la empresa, se encontraba a la espera de la entrada en vigor del Plan de Flota. «Para nosotros —dice Uribe—, lo mejor es construir barcos nuevos, pero ello dependerá de los créditos y de lo que contenga el nuevo Plan de Flota en materia de compensaciones para el desguace.» También desmintió Uribe que Naviera Bilbaína fuese a reconvertir de inmediato su plantilla, compuesta

por casi quinientas personas: «Hemos pasado y estamos pasando malos momentos con la crisis —dice—, pero siempre hemos mantenido el principio de no despedir personal y buscar soluciones para que siga navegando. Para nosotros el único problema es que se pierdan vidas humanas.»

Si bien los directivos de la empresa propietaria del hundido «Luchana» no se han querido manifestar sobre las operaciones de salvamento y la actuación de los prácticos de Avilés, el sentir general del resto de los representantes del sector es que faltan medios humanos y técnicos en materia de salvamento. Félix Carral, presidente del Comité de Flota de «Naviera Bilbaína», ha manifestado que «en el hundimiento del «Luchana» no murieron todos gracias a la tremenda rapidez, pericia y valentía de los tripulantes. En siete minutos, tiempo que tardó en hundirse el barco, los tripulantes arriaron tres balsas y un bote». «Como siempre —añade Félix Carral—, hemos tenido que salvarnos nosotros mismos o con la ayuda de pesqueros y barcos que navegaban por las cercanías, ya que la ayuda oficial o no existe o llega tarde.»

Carral, que pertenece al Sindicato Libre de la Marina Mercante (SLMM), ha criticado muy duramente a la Administración porque «no pone las medidas adecuadas para renovar nuestra flota mercante, que es la más vieja de Europa. Además, las inspecciones que hay no son las adecuadas y las medidas de seguridad en la costa cantábrica, una de las más peligrosas, son casi inexistentes».

Este nuevo accidente, unido al reciente naufragio del yate inglés «Green Flash» (parte de cuya tripulación estuvo más de tres días agarrada a una boya de salvamento) y a la rotura del carguero «Castillo de Salas», frente a la playa de Gijón, han puesto de manifiesto los graves problemas que afronta la costa cantábrica en materia de salvamento. ■

Salvamento español **DE LOS DESEOS**

LOS recientes problemas de salvamento, planeados en Asturias por el temporal que el Cantábrico sufrió durante las pasadas semanas, han puesto trágicamente de manifiesto la necesidad de que el salvamento marítimo en el Estado Español sea objeto de una atención decidida, que lo saque de la realidad de prostración en que se encuentra en el momento presente.

Es obvio que, ante circunstancias radicalmente adversas, ni la mejor organización del salvamento puede evitar, hoy por hoy, que se produzcan desgracias personales y pérdidas materiales importantes. En 1979, en la regata de altura Fasnet, que cubre el recorrido Cowes-Irlanda-Plymouth, las más de trescientas embarcaciones participantes se toparon con un fuerte temporal. Los servicios de salvamento británicos, considerados los mejores del mundo, se pusieron inmediatamente en acción. Trabajaron ininterrumpidamente durante casi tres días, empleando cinco lanchas de salvamento, helicópteros de los tipos Sea King y Wessex, un avión Nimrod, varios buques de guerra y un yate. El despliegue fue tan impresionante como modélico. Pese a ello, cinco barcos desaparecieron y 19 personas perdieron la vida. Un centenar de personas que habían abandonado sus barcos, y que se encontraban en balsas salvavidas o en el agua, fueron auxiliadas, pero no se logró evitar el duro balance de vidas perdidas, y menos aún el de naves destrozadas.

No tiene sentido, en consecuencia, pensar que, así que se cuenta con un bien organizado servicio de salvamento marítimo, del tipo del británico, puede lograrse evitar las desgracias. Cabe tener la certeza, eso

sí, de que las desgracias se reducen al mínimo posible. Dicho de otro modo: contar con los medios adecuados no es garantía de éxito completo; no tenerlos, en cambio, es casi con certeza sinónimo de impotencia ante las adversidades naturales.

La realidad del salvamento marítimo en el Estado español nos coloca —en comparación con las del Reino Unido, Francia o la República Federal Alemana, por poner ejemplos de Estados marítimos próximos— en una situación de indiscutible precariedad.

La responsabilidad del salvamento marítimo en España se

Sería, sin duda, un torpe error culpar a la voluntad de las personas. Por regla general, cuantos se dedican en España a tareas relacionadas con el salvamento marítimo realizan su labor con el mayor entusiasmo. Los casos de abnegación son frecuentes, y es conveniente decirlo: en la Cruz Roja del Mar, en el SAR... El Instituto Social de la Marina no queda al margen del esfuerzo colectivo, y son conocidos —y reconocidos— los méritos del buque-hospital «Esperanza del Mar» en el banco canario-sahariano. Pero las dificultades presupuestarias, insistentes año tras año, hacen que de hecho nuestra organización de salvamento marítimo atraviese por una situación de precariedad difícilmente discutible.

divide entre varios departamentos. En primer lugar, hay que citar a la Subdirección General de Seguridad Marítima, que cuenta con competencias en la materia desde 1969. Dos son las intervenciones de este organismo que se han destacado más desde su creación: la publicación del Real Decreto 1470/77, de 10 de junio, sobre adquisición de embarcaciones de salvamento, y el acuerdo del 20 de noviembre de 1979 suscrito con la Cruz Roja del Mar. El citado decreto preveía la construcción de 15 embarcaciones de salvamento del nivel «A», conocidas como «embarcaciones todo

terreno», y 47 del nivel «B», de intervención rápida. Sin embargo, cuando se suscribe el acuerdo con la C. R. M., en 1979, la Subdirección General de Seguridad Marítima todavía no había puesto en marcha el Real Decreto del 77. Fue la C. R. M. quien compró a Francia las tres primeras embarcaciones del nivel «A», que situó en San Sebastián, Gijón y La Coruña. Siguiendo su ejemplo, y en cumplimiento de aquel Real Decreto, el Gobierno convocó un concurso para la construcción de 10 embarcaciones similares a las adquiridas en Francia. Una vez terminadas éstas, las situó en el Cantábrico. Otras 15 encontraron base en el Mediterráneo. Las 47 restantes nunca llegaron a ver la luz.

En virtud del acuerdo de 1979, la Subdirección General de Seguridad Marítima entregó las embarcaciones a la Cruz Roja del Mar para su uso y mantenimiento. Todas las personas que forman la tripulación de estas embarcaciones son profesionales que cuentan con las titulaciones exigidas por la Administración para formar parte de los salvamentos en el mar. En casos de intervenciones rápidas, a menos de 25 millas de la costa, la C. R. M. utiliza las lanchas «Atlantic 21», similares a las que posee la Sociedad Inglesa de Salvamento de Náuticos, la RNLI.

En caso de accidente, como los recientemente ocurridos en Asturias, las críticas a la precariedad de medios de salvamento llueven sobre el Gobierno y sobre la C. R. M., que se ven acusados, de desidia el primero, de impotente la segunda. El tono de las denuncias viene dado por el editorial que el diario *El País* publicó el pasado 21 de enero: «La red de faros y radiofaros está anticuada y hace años que se aplazan las renova-

A LA REALIDAD

ciones. Las flotillas de naves y de helicópteros de salvamento son exiguas en relación con el número de barcos nacionales y extranjeros que navegan en las proximidades costeras, y los sistemas de recepción de señales de alerta, humanos y mecánicos, no están desarrollados convenientemente. Todas estas son cuestiones en parte presupuestarias.

despilfarrar y menos todavía llevar a la práctica el Plan Nacional de Salvamento, en el que se considera necesario contar con embarcaciones encaminadas especialmente al salvamento de vidas humanas. Estas embarcaciones deberían ser de dos tipos: de cascos rígidos, eslora aproximada de 14 metros y una velocidad cercana a los 20 nu-

der y está prevista para este año su botadura. Los restantes están quizá tan sólo en la mente del subdirector general, Luis Pérez Rojas, que asegura no ver la forma de dar un giro real en la orientación de la política de seguridad marítima. La Subdirección General de Seguridad Marítima, organismo cumbre del salvamento marítimo español,

del Mar con todos sus medios; la Armada, con sus patrulleras y helicópteros, y la Subdirección General de Seguridad Marítima, que en el Cantábrico sólo cuenta con el «Remolcansa V», cuya sede está en Vigo, y que en el accidente del «Castillo de Salas» ha estado actuando en tareas de lucha contra la contaminación.

Las Comunidades Autónomas no cuentan con medios de salvamento propios, porque las competencias todavía dependen del Gobierno central. El Gobierno Vasco será el primero en obtener la transferencia correspondiente, y ya ha aprobado una partida de 39 millones de pesetas en sus presupuestos de 1986, destinada a salvamento marítimo. De estos millones, 26 se van a dedicar a la compra de embarcaciones; 9 a la compra de equipos de salvamento y los 4 restantes a subvenciones a las instituciones que se dedican al salvamento en el mar: de momento, sólo la Cruz Roja del Mar.

Es, en efecto, la Cruz Roja del Mar la única organización operativa específica con la que se cuenta en la actualidad a la hora del siniestro marítimo. «Desde luego —dice Carlos Moyá, inspector de la Cruz Roja del Mar— los medios podrían ser mejores, pero las críticas que se nos hacen no siempre son justas. Todas las personas de la Cruz Roja del Mar que intervienen en los salvamentos son profesionales que no cobran sus servicios. La opinión pública considera que, por tratarse de voluntarios, son profanos en la materia, pero esto no es cierto. El servicio de voluntarios funciona en todos los países europeos y se trata siempre de profesionales especialmente preparados para salvamento. Nosotros estamos salvando muchas vidas, y de esto nadie habla. Sólo se habla de nosotros para criticarnos cuando los resultados no son todo lo satisfactorios que nosotros también hubiéramos deseado.» ■



Aníbal Carrillo, capitán del «Castillo de Salas», en el momento de abandonar el remolcador «Goliath», que le condujo a Gijón.

Pero por ello mismo no es admisible que el reparto de fondos públicos deje huecos en cuestiones donde el ahorro de dinero se paga con despilfarro de vidas.»

Efectivamente, el ahorro parece primar. El organismo del Estado responsable de la seguridad en el mar tiene un presupuesto, para salvamento y contaminaciones marítimas, en 1986, de 488 millones de pesetas, y 49 millones más para instalaciones y equipamientos. Con este dinero poco se puede

dos; y de tipo semirrígido. De las primeras se necesitarían al menos 15, y de las segundas un mínimo de 60. El presupuesto aproximado para su adquisición es de 840 millones de pesetas. La Subdirección General de Seguridad Marítima asegura acariciar el proyecto de construir una serie de remolcadores de altura, cinco en total, para lo que necesitaría una inversión de 5.000 millones de pesetas. El primero de estos remolcadores se está construyendo en Santan-

tiene tres personas en nómina. «Necesito todo tipo de personal especializado —asegura, evocador, Luis Pérez Rojas—. Desde marinos mercantes a químicos especialistas en contaminaciones marítimas.»

El problema está también en la diversidad de competencias sobre las costas y el mar. En caso de accidente, son las Comandancias de Marina las encargadas de centralizar las operaciones de salvamento. A sus órdenes se pone la Cruz Roja

EL MAL TIEMPO Y LO

La idea, popularmente arraigada, según la cual el factor mal tiempo tiene un carácter decisivo en los accidentes marítimos, no responde a la realidad de los hechos. En la práctica, la incidencia de la climatología en la siniestralidad marítima es relativamente reducida. Así lo pone de manifiesto el estudio de las estadísticas sobre accidentes en la mar en España durante el período 1976-1984.

A primera vista, el *mal tiempo* parece ser una de las causas más frecuentes de los accidentes marítimos. Sin embargo, esta es una apreciación empíricamente falsa. Nos encontramos ante un estereotipo o creencia popular que pretende explicar un fenómeno siguiendo un método puramente intuitivo.

La idea de que la causa de los siniestros en el mar se debe al *mal tiempo* está muy arraigada entre la gente de tierra. Sin embargo, la gente de mar sitúa la peligrosidad de su trabajo en otras coordenadas. Casi un 94 por 100 de los marinos mercantes (1) y un 95 por 100 de los pescadores (2) opinan que su trabajo es peligroso. Ahora bien, no creen que la causa de la peligrosidad sea que la mar sea un medio muy peligroso. Entre los marinos mercantes, sólo un 11,6 por 100 cree que la peligrosidad de su actividad se debe a la mar (3). Un 30 por 100 de los trabajadores de la pesca opina que la causa de la peligrosidad está en la mar (4). No obstante, debe señalarse que en el sector pesquero la peligrosidad del trabajo se percibe de forma muy diferente según el tipo de flota. Los pescadores de los barcos de altura y gran altura (flota industrial) ven el origen de la peligrosidad en las condiciones de trabajo a bordo: sólo un 18 por 100 opina que la mar es un medio peligroso. Por el contrario, un 39 por 100 de los pescadores de los barcos de litoral y artesanal (flota pre-industrial) opina que la mar es un medio peligroso. Esta diferencia en la percepción de la peligrosidad del trabajo a bordo se explica por las características de los buques y de la organización del trabajo en cada uno de los tipos de flota comparados. Los barcos de la flota pre-industrial, sobre todo los llamados artesanales (menos de 20 T. R. B.), dependen del tiempo, del estado de la mar. Si los «tiempos son malos» los

barcos no pueden salir a pescar: «Cuando ataca el tiempo y son tiempos malos, ataca hasta dos y tres meses. A veces hay días mejores que otros y los barcos salen, pero como la mar no esté buena, regresan» (5). Los tripulantes de estos barcos ven el peligro en la mar porque en ocasiones se ven forzados a salir a pescar, siendo conscientes del riesgo que corren: «Cuando hay mucho oleaje tenemos que parar, especialmente en los meses de invierno (diciembre, enero y febrero). Pero depende también de las personas, porque tiene que haber mucho temporal para que no salgamos. Porque los barcos son pequeños. Pero si podemos, damos una escapadilla. Por otra parte, hay que reponerse, porque los seguros sociales, y tal y como está la vida, pues te hacen necesario salir. O sea, que nos obliga la necesidad y tenemos que salir y exponernos a los malos tiempos» (6). Aunque en menor medida, también los barcos de litoral (de 20 a 100 T. R. B.) se ven afectados por el «tiempo»: «Si estamos cerca de casa y vemos venir el tiempo, entonces nos venimos para casa. En el puerto más cercano que tengamos, allí entramos, aunque siempre procuramos dormir en casa. El año pasado perderíamos un par de meses de trabajo por el mal tiempo. Este año han sido unos días por la niebla. Pero nosotros pedimos los vendavales. Pero no para descansar, sino porque cuando el vendaval se va cogemos más pescado» (7).

Para poder determinar las consecuencias que tiene el factor *mal tiempo* en los buques de las flotas mercante y pesquera, vamos a analizar algunos datos sobre los accidentes marítimos procedentes de la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación, referidos al período 1976-1984. Esta Subdirección establece los siguientes tipos de accidentes marítimos: abordaje, incendio, *mal tiempo*, varada, vía de agua y otras



causas. Para poder comparar el efecto del factor *mal tiempo* en la flota mercante y en la de pesca, se ha prescindido de los buques pesqueros de menos de 100 T. R. B., de cara a que los conjuntos comparados tuvieran la mayor homogeneidad posible. Otra de las razones que justifica que no se hayan considerado los accidentes marítimos producidos en los buques pesqueros de menos de 100 T. R. B. es la escasa incidencia de este tipo de siniestros observada durante el período 1976-1979 (8). En estos años, en los buques de pesca de más de 100 T. R. B. se produjo, por accidentes marítimos, una media anual

S ACCIDENTES EN LA MAR



de 10 muertos por cada mil barcos, mientras que en los pesqueros de 20 a 100 T. R. B. esta cifra fue de 0,5 muertos por cada mil embarcaciones. Por tanto, en los pesqueros de más de 100 T. R. B. se produjeron 20 veces más muertos por accidentes marítimos que en los de 20 a 100 T. R. B.

De los 631 accidentes marítimos producidos en las flotas pesquera y mercante durante los nueve años que comprende el período 1976-1984, sólo un 3,2 por 100 fueron ocasionados por el *mal tiempo*. El porcentaje de siniestros producidos por esta causa en la flota mercante (4,2 por 100), aunque bajo, es el doble que

en la pesca (2,1 por 100).

Si se consideran exclusivamente los accidentes marítimos que han producido el hundimiento de la embarcación, el *mal tiempo* es el factor que menor incidencia tiene en el conjunto de las dos flotas: de los 210 buques hundidos por accidentes marítimos, sólo un 3,8 por 100 fue por esta causa. Un 7,4 por 100 de los buques hundidos en la flota mercante lo fueron por el *mal tiempo*, mientras que en la flota pesquera el porcentaje de buques hundidos por esta causa sólo llegó al 2,6 por 100.

Pero si tanto los porcentajes de accidentes marítimos como los buques hundidos de-

bidos al factor *mal tiempo* son mayores en la flota mercante que en la pesca, la situación se invierte al considerar el número de víctimas. De las 245 víctimas ocasionadas por accidentes marítimos en las flotas mercante y de pesca, 56 fueron producidas por el *mal tiempo*. Ahora bien, estas víctimas se distribuyen de forma muy desigual entre las dos flotas: 1 muerto en la flota mercante y 55 en la flota de pesca.

En resumen, tanto los accidentes marítimos producidos por *mal tiempo*, como los buques hundidos por esta causa en las flotas mercante y de pesca son los de menor significación estadística, tanto si se

consideran ambas flotas en conjunto como si se analizan por separado.

El porcentaje de accidentes marítimos por *mal tiempo* es el doble en la marina mercante que en la pesca. El porcentaje de buques hundidos por esta causa es más del doble en los buques mercantes que en los pesqueros.

Sin embargo, la incidencia que tiene el *mal tiempo* en el conjunto de víctimas que se producen por accidentes marítimos es muy diferente en uno y otro tipo de flota. Mientras que en la marina mercante sólo se ha producido un muerto por esta causa durante los nueve años analizados, en la pesca un 43,3 por 100 de las víctimas producidas por accidentes marítimos fue por *mal tiempo*. Así pues, el *mal tiempo* produce más accidentes marítimos y más hundimientos de embarcaciones en la flota mercante, pero no tiene incidencia sobre la vida de los tripulantes. En la pesca sucede todo lo contrario: el factor *mal tiempo* produce un porcentaje significativo de muertes. Este dato explica por qué se encuentra más extendida entre los trabajadores de la pesca la opinión que centra la peligrosidad del trabajo a bordo en que la mar es un medio muy peligroso. ■

J. M. MONTERO
LLERANDI

NOTAS

(1) José Manuel Montero Llerandi, *Estudio sociológico sobre los accidentes de trabajo en la marina mercante*. Madrid, SLMM, 1980, página 79.

(2) José Manuel Montero Llerandi, *Proceso de industrialización y condiciones de trabajo: El sector pesquero onubense*. Sevilla, Junta de Andalucía, 1985, página 254.

(3) *Estudio sociológico sobre los accidentes de trabajo en la marina mercante*, página 82.

(4) *Proceso de industrialización y condiciones de trabajo: El sector pesquero onubense*, página 256.

(5) *Ibid.*, página 97.

(6) *Ibid.*, página 108.

(7) *Ibid.*, páginas 117-118.

(8) José Manuel Montero Llerandi, *Los accidentes marítimos y la siniestralidad laboral*. Madrid, SLMM, 1984.

Relatamos a continuación la varada de un buque de dos hélices de 45.000 TRB, calado de proa 31'06", calado de popa 35'06", cuya superestructura se elevaba hasta 30 m. sobre la línea de flotación.

Este accidente ocurrió en aguas de las Islas Vírgenes, en el Caribe.

LOS partes meteorológicos del día predecían para este día en esta zona vientos fuerza 4-6 con rachas atemporadas y chubascos aislados.

La corriente de marea era de 0.5 nudos hacia el Este durante la creciente y al Oeste durante la vaciante. La pleamar ocurría a las 21.58.

Durante el día, el barómetro no mostró presiones ni variaciones anormales.

Este fue el desarrollo de los acaecimientos:

10.36. Atención a máqui-

50° pero la cadena no parecía sufrir excesivo esfuerzo.

El capitán había pensado apelar el ancla hasta el fondo para reducir el borneo pero decidió no hacerlo así, ya que el socaire para desembarcar los pasajeros era bueno y además había la posibilidad de cambiar de fondeadero.

La guardia de mediodía transcurrió sin novedad.

16.00. Cambio de guardia. Viento ENE-4. El oficial de guardia, además de comprobar la situación del barco cada 10 minutos, atendía a las operaciones de las embarca-

19.54. Debido a la intensidad de la lluvia, el oficial de guardia no puede ver Sprat Point en el radar. No pudo asegurarse de la situación del barco ni de determinar si el barco estaba garreando y decidió avisar a máquinas para que estuviesen listos, al mismo tiempo que llamaba al capitán.

19.55. El capitán subió al puente y vio que el anemómetro marcaba fuerza 10.

Inmediatamente se dirigió al radar y observó que la proa del barco estaba al 014 y que la costa de Water Island es-

UN EJEMPLO DE V

nas. En demanda del fondeadero.

11.02. Fondo Est. Sprat Point al 320° y 4 cables. Sonda 6'5 brazas.

11.10. Fondeados con 6 grilletes en el agua. Parados hélice de proa y servomotor. Terminado con la máquina, lista para 30 minutos. Ancla de babor arriba y trincada a son de mar.

Una vez satisfecho de la situación del barco, el capitán escribió la siguiente orden en el Libro de Ordenes del Puente: *«Los oficiales de guardia mantendrán una estricta vigilancia en el puente y comprobarán con frecuencia la situación del barco. Vapor y servomotor a 30 minutos, ancla de babor arriba y trincada. Si el oficial sospecha que el barco está garreando, que me llame inmediatamente.»*

La guardia de la mañana transcurrió sin novedad, el viento era del ENE fuerza 4, el tiempo bueno, salvo algún chubasco aislado.

El barco borneaba unos

50° pero la cadena no parecía sufrir excesivo esfuerzo. El capitán había pensado apelar el ancla hasta el fondo para reducir el borneo pero decidió no hacerlo así, ya que el socaire para desembarcar los pasajeros era bueno y además había la posibilidad de cambiar de fondeadero.

La guardia de mediodía transcurrió sin novedad. 16.00. Cambio de guardia. Viento ENE-4. El oficial de guardia, además de comprobar la situación del barco cada 10 minutos, atendía a las operaciones de las embarca-

17.15. Reparada la avería, se para el generador de emergencia y se arrancan los auxiliares. Este cambio de generadores afectó al funcionamiento de la giro, que quedó errática durante el resto de la guardia.

La situación del barco es comprobada por distancias de radar.

18.00. Cae un chubasco sobre el barco. El viento rola al ESE-fuerza 5 y luego vuelve al ENE-4.

18.47. Ocaso.

19.45. Viento E-5 ancla y situación S/N.

19.50. El capitán, al notar que el viento ha arreciado, telefonó al oficial de guardia, quien le dice que no hay novedad, que todo está bien.

Poco después, el viento rola al ESE-6 y llueve intensamente.

19.54. Debido a la intensidad de la lluvia, el oficial de guardia no puede ver Sprat Point en el radar. No pudo asegurarse de la situación del barco ni de determinar si el barco estaba garreando y decidió avisar a máquinas para que estuviesen listos, al mismo tiempo que llamaba al capitán.

19.55. El capitán subió al puente y vio que el anemómetro marcaba fuerza 10. Inmediatamente se dirigió al radar y observó que la proa del barco estaba al 014 y que la costa de Water Island es-

Estas órdenes fueron cumplidas inmediatamente.

En este momento llovía torrencialmente.

20.04. «Para estribor», para proporcionar más efecto de giro, pero el barco no obedeció.

20.05. «Atrás toda las dos» para intentar alejarse de tierra.

20.08. Comienza a virar el ancla de estribor.

20.10. «Atrás toda las dos» (dos veces).

Pareció que el barco empezaba a moverse, pero a 20.18 se llegó a la conclusión que el barco estaba varado en situación Sprat Point al 215° a 1 cable.

El barco fue reflotado 24 horas más tarde al cambiar el viento.

En la investigación se de-





VARADA

El fallo del anclaje es una de las causas más frecuentes de la varada de buques. Las fotografías muestran dos ejemplos espectaculares. En ambas se observa a buques mercantes que fueron a encallar en la playa.



mostró que, según indicaba el registrador de rumbo, a 19.38 el barco estaba en el extremo de estribor de un borneo y que luego retrocedió a babor hasta llegar al rumbo 060° a 19.48. El barco permaneció así durante dos minutos y luego comenzó a caer rápidamente a babor hasta llegar al rumbo 018° a 19.55.

Se consideró acertado presumir que el cambio de borneo a 19.38 levantó el ancla del fondo y que la cadena aguantó el barco durante el borneo a babor. En ese momento, el viento ya estaba arreciando y rolando, y que a 19.50, cuando el rumbo era 060°, el viento soplaba de través.

Entonces fue cuando empezó a garrear el ancla.

A 19.56 se sintió un golpe en la Cámara de Máquinas. Esto hizo pensar a los investigadores que a esta hora el codaste tocó con el fondo y que ésto impidió que el barco girase a estribor a pesar de dar máquina avante con todo el timón a estribor.

Con el codaste tocando el fondo, el barco debía girar sobre él, como una veleta, hacia el Norte.

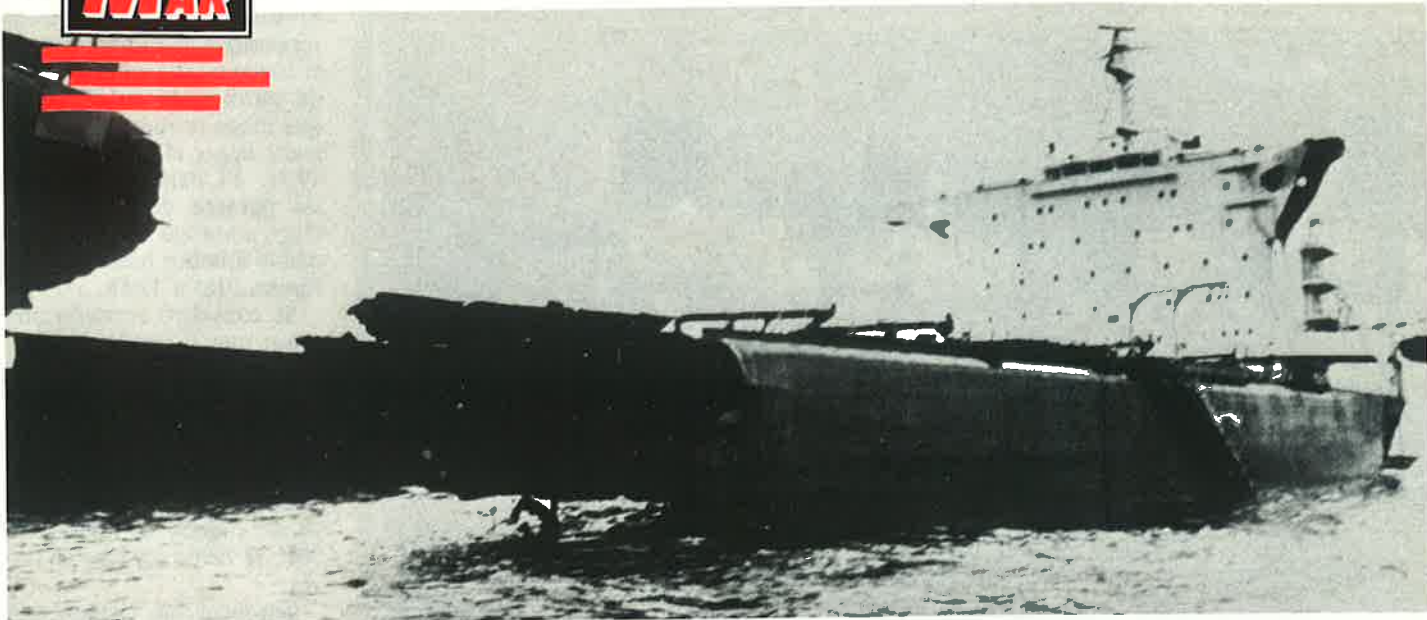
Cuando se ordenó «atrás toda» el barco no obedeció por la misma razón.

No se encontró culpa en la conducta del capitán ni en la del oficial de guardia. Se tuvo en consideración que, cuando el capitán telefonó al puente, todo estaba bien y que, en aquel momento, no había indicaciones de que el borneo fuera anormal. La situación del ancla había sido comprobada recientemente.

Este accidente pone de manifiesto la necesidad de una vigilancia constante, especialmente cuando un barco de gran francobordo con relación a su calado está fondeado en tiempo chubascoso. El efecto combinado de una corriente y un viento de fuerza atemporalada puede hacer que el barco garree atravesado a ambos.

El accidente pone de relieve la importancia de una constante comprobación de la posición del buque fondeado por todos los medios disponibles. ■

(Informe n.º 22 de ICS, facilitado por ANAVE)



Naufragio del «Castillo de Salas»

¿OTRA VICTIMA

DE LA FATALIDAD?

Poco después del mediodía del pasado 15 de enero, el bulkcarrier «Castillo de Salas», uno de los de mayor carga de la Empresa

Nacional Elcano, se partió en dos bajo el temporal, cuando permanecía embarrancado a setecientos metros del cerro de Santa Catalina, cerca del puerto de Gijón. Como sucede con desgraciada frecuencia en el mar, la fatalidad no se distrajo, y un nuevo desastre vino así a castigar a la familia marinera. Esta vez no hubo víctimas humanas, pero sí cuantiosas pérdidas materiales. Y el riesgo de una fuerte contaminación de las aguas de la zona.



EL «Castillo de Salas» había fondeado sobre las nueve de la mañana del día 11 en la bahía de Gijón a la espera de entrar en el puerto de El Musel, donde debía descargar unas 100.000 toneladas de carbón siderúrgico destinado a Ensidesa. La operación de fondeo se hizo con una mar tendida, pero poco después, y según el informe técnico elaborado por expertos de Elcano, se levantó marejada con fuertes chubascos. Esto provocó que el ancla garreara y se zafase del fondo. No existe ningún dispositivo técnico que indique este tipo de incidente en el cuadro de mandos del barco, y los responsables del «Castillo de Salas» tardaron algo más de diez minutos en darse cuenta de que existía «demora»: el barco se estaba desplazando de su posición. Avisado el personal de proa, el mando decidió fondear rápidamente la segunda ancla,

la de babor, pero, al ser lanzada ésta, se rompió por la arganera, donde se une con la cadena. El barco quedó así a merced del temporal.

Según relataron fuentes del sector a HOJA DEL MAR, al fallar esta segunda ancla, el capitán del bulkcarrier, Aníbal Carrillo, ordenó poner en funcionamiento todas las máquinas, para hacerse con la nave. En un barco de esta envergadura, la operación es difícil, y requiere por lo menos una hora de tiempo. El marretón en incremento y el fuerte oleaje continuaron desplazando el «Castillo de Salas» hacia la costa y, en menos de media hora, encalló en el pedrero conocido como «Canto de San Pedro», a 0,4 millas del cerro de Santa Catalina, frente a la playa de Gijón. Esto sucedió dos horas después de fondear, es decir, a las once de la mañana.

Lanzados los correspon-

dientes mensajes de auxilio, acudieron cuatro remolcadores del puerto de Gijón, que intentaron desembarrancarlo sin éxito, ya que los cabos continuamente se rompían. Ante esta situación, la Compañía armadora y la Consignataria, Alvar González, decidieron contratar los servicios de la compañía holandesa, «Smit Tak International», especializada en salvamento de barcos. Los técnicos holandeses llegaron el día 13.

Precisamente ese mismo día, buzos de El Musel, que pudieron por primera vez reconocer el casco del barco, apreciaron grietas a la altura de la tercera bodega, debidas probablemente a algún golpe contra las piedras, y una vía de agua que había afectado a los servicios del motor principal. Ante esta situación, se iniciaron los trabajos de recuperación, insuflando aire en el túnel de la nave por medio de una compresora. También se vaciaron de agua los tanques de lastre, habitualmente vacíos, pero que al tocar con las piedras se habían llenado de líquido. Con estas dos operaciones, se intentaba hacer más desplazable el barco, para reflotarlo. Ninguna surtió efecto, con lo que se decidió esperar a los técnicos holandeses, dotados de medios especiales.

Las autoridades de la zona acordaron poner en marcha un mecanis-

mo de control destinado a evitar la contaminación de las aguas, ya que, aparte de las casi cien mil toneladas de carbón citadas, el barco transportaba 1.198 toneladas de fuel y 104 de gasoil, para su mantenimiento. Campsa dispuso un cerco anticontaminante alrededor del «Castillo de Salas» para contrarrestar la posible marea negra, y envió al bulkcarrier «Marco-Verde» con el fin de proceder

al más rápido trasiego del combustible del barco siniestrado.

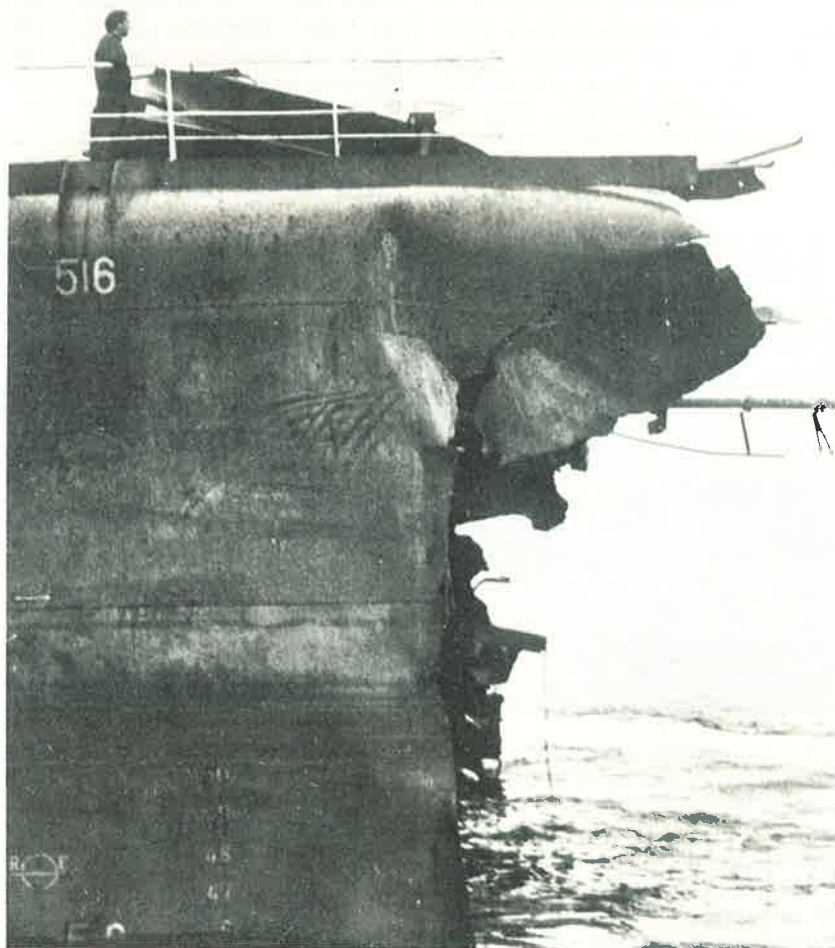
El peligro comenzó a primeras horas del día 15, al empeorar el estado de la mar, en calma los días anteriores. A pesar de mantenerse el fuel a una temperatura de 15 grados (con lo que, al ser muy espeso, es de difícil expansión y de fácil disolución), se situó el remolcador holandés «Scotland» a babor del barco si-

niestrado, con más de 27.000 litros de disolvente. A las operaciones se unió posteriormente «El Jove», del puerto gijonés.

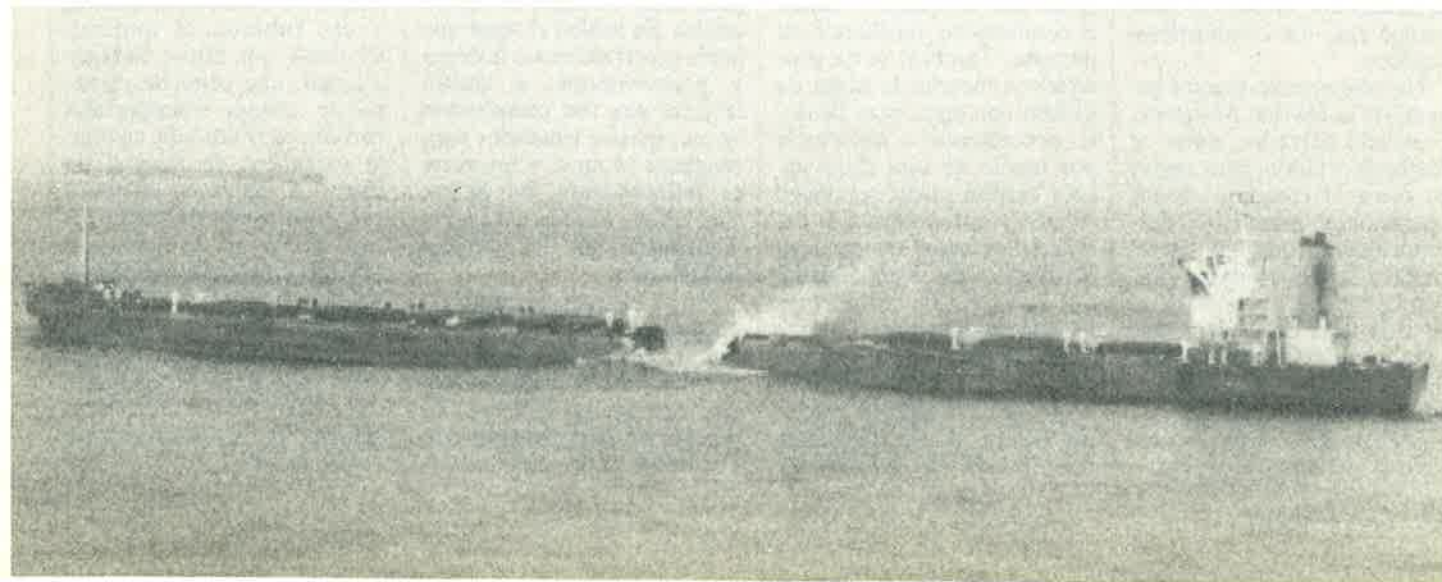
El progresivo empeoramiento del tiempo impidió que los tanques de Campsa efectuaran el trasvase de fuel y provocó la evacuación de la tripulación de la tripulación del «Castillo de Salas». La lejanía de los helicópteros del SAR (uno en León, concretamente en Ubiña, en misión de rescate de unos montañeros, y otro con base en La Coruña) determinó la utilización del remolcador «Goliath», de la compañía «Smit Tak», que llevó a la tripulación de 32 hombres hasta el espigón del puerto, sin que ninguno de ellos sufriese lesiones. El capitán, Aníbal Carrillo, que organizó todas las tareas de salvamento, fue, como impone la deontología marinera, el último en abandonar el barco.

Uno de los tripulantes explicó a los medios de información que, una vez superada la primera impresión, sobrevenida en el momento de embarrancar, la situación se había vivido con tranquilidad durante los cinco días que permanecieron a bordo. Solamente surgió una cierta inquietud al empeorar el tiempo.

Esta preocupación de la tripulación esta-



Al partirse, el bulkcarrier «Castillo de Salas» dejó escapar 20.000 toneladas de carbón, planteando un delicado problema de contaminación en la zona.



ba más que justificada, puesto que, a las pocas horas de ser evacuado, el «Castillo de Salas» se partió por la mitad, a la altura de la bodega seis. Esta ruptura desencadenó la salida de unas 20.000 toneladas de carbón de las bodegas seis y siete y provocó que el tanque número ocho de babor destilase una pequeña cantidad de gasoil a través de los respiradores.

Según se pudo observar desde los helicópteros que posteriormente sobrevolaron la zona, y de acuerdo con los

nido que el riesgo de contaminación no existe. No se mostraron de acuerdo los representantes de la Cofradía de Pescadores de Gijón, cuyo patrón mayor afirmó que desde el accidente es poco lo que se pesca en la zona.

Para el seguimiento de los trabajos de reflotamiento y anti-contaminantes se nombró una reducida comisión, presidida por el comandante de Marina de Gijón, en la que estuvieron representados el Ayuntamiento local, la Delegación del Gobierno, el Gobierno asturiano y los consignatarios del barco. Estos trabajos han consistido en echar dispersante en los aledaños del buque y en los muelles

mano queda totalmente descartado a tenor de la 'protesta' del capitán, que sigue contando con la absoluta confianza de la empresa». Para Targhetta, lo sucedido al «Castillo de Salas» constituye «un suceso fortuito debido a los efectos del mar, con los que lamentablemente hay que contar, ya que un golpe de mar puede partir un barco. La tripulación actuó siempre correctamente». Añadió que «no hubo que modificar ninguna de las medidas que habían adoptado» previamente los mandos del buque. Según el testimonio del presidente de Elcano, «desde el momento en que se detectó el siniestro, se estableció comunicación continua entre los téc-

mal agarrada, o se fijó en una capa de arcilla y, al moverse el barco por el temporal, se soltó. La ruptura de la segunda pudo estar provocada por el golpe de una piedra. «Eso no lo sabremos nunca», insisten.

Las pérdidas materiales son difíciles de cuantificar con precisión todavía, pero se calcula que pueden ser de unos seis mil millones de pesetas, ya que el barco costó en su día unos 3.000 millones y la carga estaba valorada en una cantidad semejante. El «Castillo de Salas» fue construido en los astilleros ferrolanos de Astano, en 1980. Su número de pedido fue el 248 y estuvo supervisado por la «Lloyd's



datos proporcionados por los técnicos de Elcano, alrededor del «Castillo de Salas» se formó una mancha de unos 300 metros cuadrados de polvillo de carbón. Los análisis de agua realizados, tanto en la superficie como en el fondo, demostraron que no existía contaminación peligrosa: el polvillo en suspensión está considerado menos problemático que los combustibles líquidos.

No obstante, el director general de la Marina Mercante, Fernando Salvador, quien se desplazó a Gijón para seguir de cerca el conjunto de las operaciones, admitió el desconocimiento que hay en relación a las posibilidades contaminantes del carbón, debido a la falta de precedentes. Tanto el comandante de Marina de Gijón, Leopoldo Núñez de Prado, como los responsables de la empresa propietaria del barco, han soste-

donde se han acumulado de forma ostensible el combustible y el polvillo de carbón vertidos. Asimismo, se ha hecho el trasiego del combustible del buque accidentado a otras embarcaciones. El procedimiento que se ha seguido ha sido el de meter tubos en los depósitos, tubos a los que se unen unas resistencias eléctricas que calientan y licúan el combustible, facilitando su trasvase. También se ha procedido a mezclar la carga de carbón con agua para licuarla, procediendo a absorberla por medio de una chupona. Este carbón puede ser luego secado y aprovechado, a excepción de aquel que se haya mezclado con agua salada, que presentaría problemas para la combustión.

En cuanto a las posibles causas del accidente, el presidente de la Empresa Nacional Elcano, Javier Targhetta, ha afirmado que «el fallo hu-

La fotografía, pese a sus deficiencias, muestra claramente el momento en que el «Castillo de Salas» se parte en dos. A partir de ahí, todo fueron problemas.

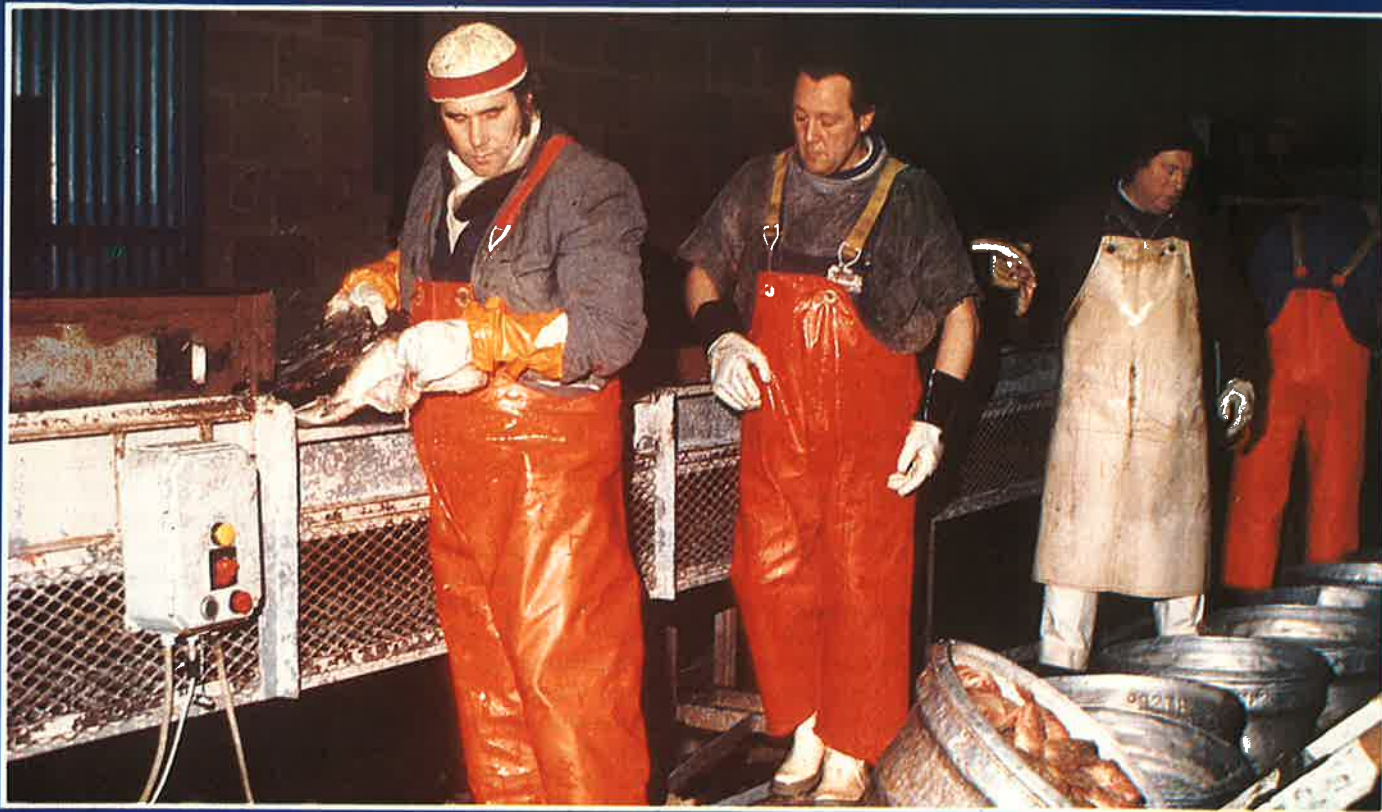
nicos del buque y los de tierra para sacar al barco de donde estaba. Se achicó el agua que había penetrado en las bodegas y, posteriormente, se intentó inyectar aire con compresores en los espacios inundados para desplazar el agua y favorecer el reflotamiento del barco. Esta última medida nos fue recomendada por los técnicos holandeses».

No se ha dado ninguna explicación oficial sobre los fallos de las anclas. Según los técnicos, no se sabrá nunca por qué se produjeron. La que garreó pudo hacerlo porque desde el principio estuvo

Register Shipping», empresa que estuvo también encargada de revisarlo al cuarto año, es decir, en 1984. Era un bulkcarrier preparado para cargamentos pesados. Normalmente transportaba mineral de hierro o carbón con destino a Ensidesa. El promedio de transporte era de cien mil toneladas al mes y solía cargar en Norfolk el carbón, y en Tubarao el mineral. Contaba con nueve bodegas alternas, que ocupaba plenamente cuando transportaba carbón, en tanto que, cuando la carga era de mineral de hierro, lo hacía en alternancia. El «Castillo de Salas» tenía un peso muerto de 109.488 toneladas y 56.456 de registro bruto. Su eslora era de 249,9 metros, su manga de 40 y el puntal de 20. Su pérdida supone la desaparición del 1,5 por 100 del total de toneladas de la flota mercante española. ■

P

aíses comunitarios



Tras el ingreso del Estado español en la CEE, el sector pesquero afronta una nueva situación, en la que conviene contar con el más elevado grado de información, como clave para la propia orientación. HOJA DEL MAR se propone aportar elementos para que ese conocimiento sea lo más extenso posible. Empezamos por la descripción de la situación pesquera del Reino Unido.

LA PESCA

EN EL

REINO

UNIDO

P

Países comunitarios

La *Sea Fish Industry Authority* cuenta con un departamento, el *Industrial Development Unit*, en el que colaboran personas altamente cualificadas: ingenieros, arquitectos navales y expertos en el desarrollo de las diversas pesquerías.

LA industria pesquera en Inglaterra está controlada por un organismo autónomo, el *Sea Fish Industry Authority* (SFIA). Este organismo fue creado en octubre de 1981 tras la desaparición de la *White Fish Authority* y el *Herring Industry Board*, departamentos encargados de la industrialización del pescado blanco y del arenque, respectivamente.

El SFIA administra las subvenciones para los sectores de capturas, elaboradores y servicios conectados con ambos. Concede ayudas a los pescadores para adquirir nuevos buques y mejorar la flota existente y se encarga de tramitar préstamos para sufragar los costes relacionados con la adquisición o mejora de plantas elaboradoras, almacenes de frigoríficos y plantas de congelación de pescados. Está facultado también para fomentar la creación de cooperativas y facilitar la venta de pescado o la adquisición de los materiales necesarios para la industria.

El programa de investigación y desarrollo del SFIA lo lleva a cabo un departamento específico, denominado *Industrial Development Unit* (IDU), en el que colaboran personas altamente cualificadas: ingenieros, arquitectos navales y expertos en el desarrollo de la

pesquería. La gran experiencia adquirida por el IDU le ha convertido en un importante centro para la capacitación y recapacitación de los hombres de la mar.

Por otra parte, la seguridad y el bienestar de las tripulaciones de los barcos pesqueros y otras materias comunes a la navegación están reguladas y administradas por el Ministerio de Transportes.

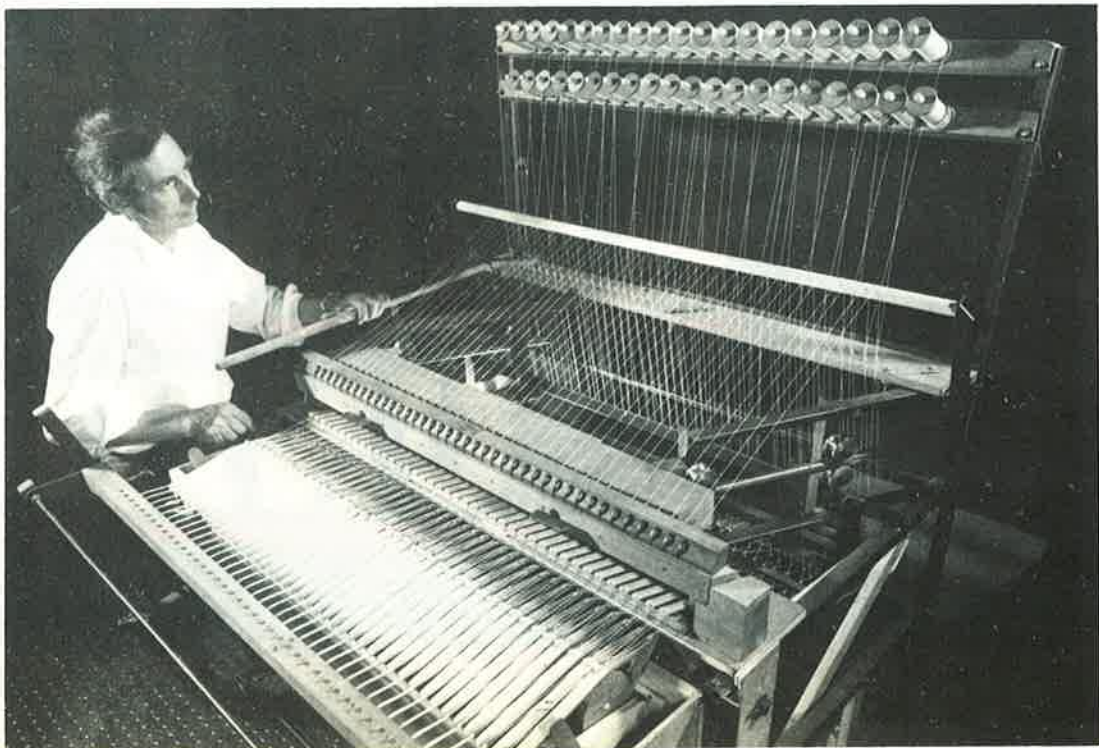
Los asuntos relacionados con la pesca marítima y fluvial, los mariscos, la contaminación en el mar y las piscifactorías, permanecen bajo el control de un organismo director encargado de centralizar las investigaciones, que depende del Ministerio de Agricultura, Pesquerías y Alimentación. Este mismo Ministerio mantiene en Escocia una serie de laboratorios dedicados a la investigación de la pesca en el mar y en agua dulce.

En Gran Bretaña, la industria pesquera proporciona alrededor del 66 por 100 del abastecimiento de pescado del Reino Unido y constituye una importante fuente de empleo y de ingresos en varios puertos. En 1983 estaban censados 16.000 pescadores con empleo regular y alrededor de 6.500 con empleo temporal. Se calcula que cada pescador da lugar a la creación de entre dos y cuatro puestos de trabajo en industrias asociadas.

El 70 por 100 de las capturas británicas son realizadas

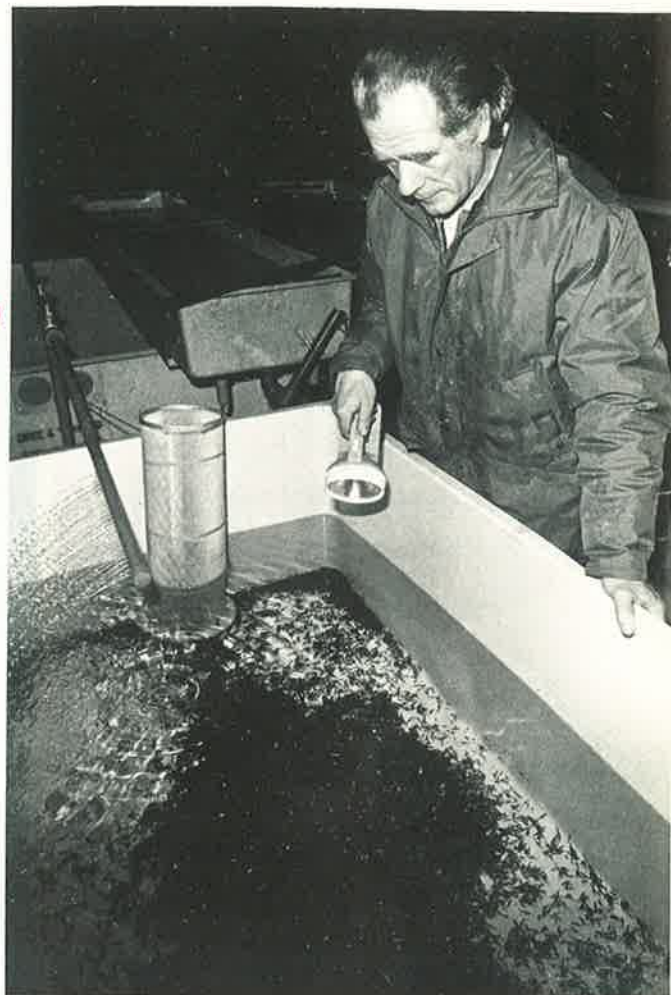
por una flota de 6.800 barcos de bajura, que utilizan diversos métodos de pesca. La flota de pesca de altura está compuesta por 230 buques. Recientemente, las reservas de caballa y arenque situadas frente a las costas occidentales de Gran Bretaña han proporcionado a los grandes barcos una interesante pesca alternativa.

El valor total del pescado desembarcado en el Reino Unido por barcos británicos durante 1984 alcanzó unos 68.300 millones de pesetas, cantidad que supuso un incremento del 6 por 100 en relación al año anterior. Dentro de este total, el desembarco de especies que viven en el fondo del mar aumentó en un 5 por 100, el de las pelágicas en un 7 por 100 y el de marisco en un 12 por 100. El valor de los desembarques de capturas del Reino Unido en Escocia se incrementó en 1984 en un 14 por 100, mientras que los realizados en Inglaterra, Gales e Irlanda del Norte descendieron. Este aumento global en el valor de los desembarques se produjo a pesar de que la cantidad total desembarcada en 1984 sufrió un descenso del 2 por 100, en relación al año anterior. El volumen de desembarques de todos los pescados por parte de barcos del Reino Unido en Escocia experimentó, en 1984, un aumento del 9 por 100, mientras que los realizados en Inglaterra y Gales





Las piscifactorías se encuentran bajo la dirección de un organismo rector encargado de centralizar las investigaciones. Este organismo depende del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Bajo la autoridad de este mismo Ministerio hay diversos laboratorios en Escocia, también dedicados a investigación.



descendieron y en Irlanda del Norte se estabilizaron. Los desembarques de capturas procedentes de barcos extranjeros fueron en 1984 de 58.000 toneladas, cantidad sensiblemente inferior a la del año anterior, donde alcanzaron 76.000 toneladas.

Por lo que se refiere a la comercialización, catorce de las principales especies de pescados comestibles están sujetas a normas relativas a su tamaño y frescura, con el fin de mejorar su calidad para el consumo humano. Esta clasificación es responsabilidad de los pescadores conjuntamente con los departamentos de pesquerías gubernamentales.

Las organizaciones de productores son las encargadas de controlar la comercialización. Entre sus funciones destaca la subasta inmediata del producto para obtener el máximo beneficio. Las organizaciones de productores, para mantener la estabilidad financiera, operan bajo un programa de precio mínimo. Si el pescado no alcanza el precio mínimo estipu-

El valor total de la pesca británica en 1984 fue de unos 68.300 millones de pesetas

lado, se retira del mercado y se abona una compensación que corre a cargo del colectivo de las organizaciones de productores. Una de estas organizaciones puede utilizar la estructura del precio mínimo fijado por la CEE o elegir el establecimiento de sus propios precios para cualquiera o todas las especies. En el caso de que el pescado no alcance el nivel prefijado, el pago compensatorio es abonado con los propios fondos de la organización de productores.

En enero de 1983 se introdujo una nueva escala deslizante que reducía la cantidad de compensación abonada, si la cantidad de pescado retirado alcanzaba una determina-

da cifra. El objetivo de este sistema es alentar a los pescadores para que desembarquen productos de mejor calidad.

El ingreso como miembro de la Organización de Productores es de carácter voluntario, pero el gobierno británico, siguiendo las normas de la CEE, para apoyar la actividad de las organizaciones y especialmente para asegurar la estabilidad del mercado, está facultado para ampliar las normas de comercialización de las organizaciones a aquellos que no son miembros y operan en el área.

Finalmente y en relación con los límites pesqueros, los países comunitarios y determinados países no comunita-

rios que tienen acuerdos con la CEE, pueden pescar hasta el límite de las 12 millas de las costas británicas. Los países que pertenecen a la CEE también pueden pescar en zonas específicas de las costas británicas dentro del límite de las 6 y las 12 millas. El único país no comunitario que puede pescar en esa zona es Noruega, por tener unos derechos muy restringidos en algunas zonas situadas frente a la costa escocesa. Ningún barco extranjero puede pescar dentro del límite de las 6 millas de las costas británicas.

Con la ampliación de los límites jurisdiccionales a las 200 millas, se estructuraron nuevos acuerdos para controlar la pesca comunitaria en esta zona de mayor extensión. Gran Bretaña ha mantenido siempre un interés especial en el control de dicha zona, ya que una proporción muy grande del total de capturas realizadas dentro de los límites de las 200 millas de los Estados miembros se llevan a cabo en aguas británicas. ■

Sardinales de Arrecife de Lanzarote

Situada al pie de volcanes interminables, Arrecife vive plácida su templado invierno. Es el sueño del turista. Allí, al fondo de la ciudad, donde nadie mira, medio millar de hombres, dieciocho barcos, desarrollan una actividad que representa, sin embargo, el más firme puntal de la economía isleña. Es la flota sardinal que, como la propia isla, vive momentos de paz bajo un volcán temible, éste económico, que ojalá nunca estalle.



B **AJO EL VO**



OLCAN

La flota sardinal de Lanzarote es, con toda probabilidad, una de las que más rendimiento obtienen en el mundo. Proporciona trabajo a unas 1.700 personas y es el principal puntal de la economía de la isla. Se trata, eso sí, de un trabajo duro.

LANZAROTE ES LA ISLA CANARIA MAS PROFUNDAMENTE PESQU



Los sardinales lanzaroteños son maestros en el arte del cerco, y lo subrayan con orgullo. En la actualidad, defienden con uñas y dientes una labor que es su único sustento, y que sienten en entredicho.

ERA



E

Es un error llegar a Arrecife de noche. Porque Lanzarote, sin la luz del sol, no vive: se agazapa, prudente, silenciosa, a la espera de la verdadera vida. Hay —es cierto— muchos jóvenes, en una mezcla de discoteca y terraza, en el centro de la capital, volcados sobre la calle. Pero la música que suena tiene compases de foránea, aire de espía. Es la oscuridad silenciosa lo definitivo, lo propio, lo que baña la isla con tinte de víspera de fiesta. En enero, a las 11 de la noche, en Arrecife hace calor: y es que esto es África; la geografía no miente y el termómetro tampoco.

Uno puede encarar Lanzarote de mil modos. Cabe hablar de la «isla negra», con centro tierra adentro, de espaldas a la mar. De los volcanes interminables, del torrente de lava y escorias petrificadas, del «malpaís», del recuerdo de los dos siglos y medio que nos separan de aquellos seis años a lo largo de los cuales treinta volcanes fueron activos sin pausa. Cabe referirse, cómo no, a la más africana de las Afortunadas, a un paso del continente, dedo alargado que casi lo toca, hermanándose a él. Como cabe también dar marcha atrás a la Historia en el recuerdo, y llamar a capítulo a Juan de Bethencourt, el bravo y sanguinario esclavista normando que incorporó la isla a la Corona de Castilla. Del mismo modo que cabe —claro que cabe— recuperar el presente más avanzado, más sublime, y tomar del brazo a César Manrique, aquí ubicuo, y seguir el hilo de una isla transformada en antea-lla de Nueva York, París, Londres, donde hay cons-



LA FLOTA SARDINAL DEPENDE DE LAS RELACIONES CON MA

tancia de las glorias del arte isleño, sin reparar en distancias. Estará aquí también, faltaba más, la imagen posible de la Lanzarote galdosiana. Y la que gobernó Guardafía, el último de los reyes propios. Y la de la princesa Ico, cuya leyenda nos cuenta Juan Brito, el taxista llegado a artista refinado. Y está, por supuesto, la del denuesto al turismo: espaldas enrojecidas a marchas forzadas, hamburguesas, cerveza especial tipo pilsen, sorpresa del invierno-verano y sin salirse (hay quien lo discute) de la CEE.

Tiene, sí, mil caras Lanzarote. Pero el turista británico, alemán, escandinavo, apenas ve la más cierta, perdida allá al fondo de Arrecife, en el puerto de Naos, hasta donde ninguno parece querer llegar. Es la de unos pescadores que sostienen en sus manos, probablemente, tres cuartas partes de la economía de la isla, sumándolo todo: la labor propia y la que dan a la industria que se apoya en ella.

Porque, para estas alturas, y por intenso que haya sido el desarrollo del turismo, éste no es sino la segunda fuente de riqueza de la isla de Guardafía y sus 55.000 habitantes: la pesca sigue siendo la reina, y por mucho. Harto más atrás queda una agricultura imposible, desarrollada como labor de pura filigrana, hurtándose al viento, sobre las negras arenas volcánicas.

Es, en efecto, la pesca el motor de la economía lanzaroteña, y lo es de siempre: si una isla canaria es profundamente pesquera, esa es Lanzarote. De Lanzarote han salido, incluso, los más avezados pescadores que hoy radican en otras islas, y en Gran Canaria particularmente. Porque, no nos confundamos: una cosa es la flota que tiene base en Canarias y otra es la flota canaria. Nosotros hablamos de esta última, y esa tiene a Lanzarote por capital.



Cada barco lleva una tripulación de unos 24 hombres: patrón de costa, técnico de pesca, contramaestre, dos o tres al bote, otros tantos en las maquinillas del cerco, cuatro o seis en máquinas, cocinero y personal de atención a la red.



La pesca de la sardina es hoy su fuerte. Como lo fue la zafra de la corbina en otro tiempo. Hoy —un hoy que empezó hace dos décadas— Arrecife se vuelca en la pesca de la sardina, y ésta es su fuente principal de ingresos.

No está, desde luego, en sus mejores tiempos. Los hubo, allá por 1978, en que eran 41 barcos y en que se trabajaba a pleno rendimiento. Luego, la extensión de las aguas jurisdiccionales y las exigencias marroquíes, que afectaron a los acuerdos correspondientes, obligaron a reducir progresivamente la flota de sardinales lanzaroteños. Hoy quedan 18. Y aún han de eliminar otras 700 TRB, lo que entrañará, como poco, la reducción de la flota en dos o tres unidades más.

La cuestión está, en efecto, en los caladeros. La flota sardinal de Lanzarote trabaja en el banco marroquí-sahariano, en las zonas denominadas B y C. Eso es frente a la costa marroquí y hacia el sur, pero siempre dentro de la zona que el gobierno de Rabat controla militarmente. Estamos hablando del caladero de sardina más importante del mundo y del puerto sardinal más decisivo para ese caladero.

No es una flota moderna. Juan Betancort Borges, cabeza de INVERCASA y hombre ligado de siempre al desarrollo de la flota sardinal, lo dice con un deje de amargura, disfrazada de ironía:

—Aquí no sabemos qué es un barco nuevo. Siempre nos ha tocado tomar los que la flota pesquera de la península vende de segunda mano.

En los últimos tiempos se han abastecido gracias a la renovación de la flota atunera bermeana: son barcos que rondan las 400 TRB, y que ellos transforman en sardinales. Barcos como el «Jai-Alai», esa *fiesta alegre*

euskérica cuya pesca ilustra estas líneas. De este modo, la flota sardinal lanzaroteña alcanza una media de edad de veinte años: aquí ya llegan con 13 ó 14 a cuestras. Desde luego, nadie piensa en hacerse con barcos nuevos y, a la vista de las circunstancias, ni siquiera en renovarse con barcos de segunda mano menos viejos. Tan sólo aspiran a modernizar sus técnicas, para aumentar el volumen de sus capturas.

Ellos son maestros —lo subrayan con orgullo— en el arte de cerco. Y defienden con uñas y dientes su labor, tanto en la dimensión económica como en la social global: son 500 las familias que se sostienen al amparo de la flota sardinal, y 1.200 más las que se acogen al paraguas que ofrecen las industrias conserveras y reductoras, fabricantes de harina de pescado.

Cada barco lleva una tripulación de unos 24 hombres: patrón de costa, técnico de pesca, contraamaestre, dos o tres al bote, otros dos o tres en las maquinillas del cerco, cuatro o seis en las máquinas, cocinero y personal de atención a la red. Es un trabajo sumamente duro, y no conviene disimularlo: el marinero está permanentemente trabajando o con un ojo en la posible tarea; el frío (hay que trabajar con el hielo) hace lo suyo...

—Es lo más parecido que hay al hombre-máquina —apunta Domingo Delgado Morín, secretario de la Cofradía de Pescadores local—.

Pero los salarios son relativamente sorprendentes. Es cierto que en los barcos más pequeños, el marinero puede quedarse con un salario que no supera las 80.000 pesetas mensuales. Pero no menos cierto es que en los más grandes —hemos visto las nóminas correspondientes—, la paga del marinero puede subir mensualmente

por encima de las 400.000 pesetas. Que se dice pronto. Un salario medio —siempre hablando de marineros— puede cifrarse en las 150.000 pesetas al mes. No hablemos de los puestos de responsabilidad, cuyos salarios se elevan considerablemente.

¿Un sector privilegiado? En algún sentido, tal vez. Pero menos. Es a costa de sobrellevar cinco, seis mareas por mes, con escasas pausas en el hogar. Es a costa de soportar unas condiciones de trabajo de difícil parangón. Son también —conviene no olvidarlo— tres o cuatro meses de inactividad total, entre enero y mayo, cuando la captura de la sardina se vuelve imposible y se aprovecha para volver a poner el barco en condiciones.

Y es, sobre todo, que estamos, como aquí todo el mundo reconoce, ante un gigante con los pies de barro. Porque se trata de una pesquería que depende, en todo y para todo, de los caladeros que tiene actualmente. Si el Reino de Marruecos apretara aún más su margen de maniobra a la expiración del acuerdo actualmente vigente, imponiendo otra drástica reducción de las cuotas de captura, la flota sardinal lanzaroteña podría verse en grave peligro, incluido el de su extinción. La cita será en agosto de 1987, y hacia esa fecha miran con ansiedad los responsables de la flota, que no ocultan su pesimismo.

De venirse abajo la pesquería de la sardina, arrastraría en el desastre a una parte decisiva de la economía isleña: a la industria que de ella depende, al transporte, al comercio... No serían las quinientas familias directamente vinculadas a la flota las que sufrirían los efectos del golpe, sino toda la isla.

Cierto es que, de momento, la Lanzarote pescadora ha sabido sobrellevar con bastante habilidad los efec-

¿QUE TRAERA EL FUTURO?



En 1978 se vivió la época de las «vacas gordas»: eran 41 barcos trabajando a pleno rendimiento. Hoy quedan 18. Y aún hay que eliminar otras 700 TRB, lo que puede acarrear la desaparición de dos o tres unidades más.

tos de las reducciones impuestas por la parte marroquí en el tratado en vigor. Así, de 1983 al momento presente ha perdido ocho barcos, pero eso no se ha traducido en un aumento equivalente del paro: hoy en día, y salvando el paro estacional existente durante los períodos en que los sardinales no salen a la pesca, la población pesquera lanzaroteña no cuenta sino unas escasas decenas de desempleados. ¿Cómo se ha logrado eso? De un modo ciertamente original: supieron que tres atuneros marroquíes se encontraban retenidos y sujetos a embargo en Costa de Marfil. Propusieron entonces a Marruecos encargarse ellos de los gastos necesarios para recuperar los barcos, transformarlos en sardinales y tomarlos en arriendo por diez años. Los tres ex-atuneros marroquíes, con tripulación lanzaroteña, representan en estos momentos un puntal importantísimo de la flota que descarga sardina en Arrecife. Se quejan de que esta operación no haya recibido, sin embargo, todo el amparo de la Administración española. Esta —dicen— podía haberles facilitado más las cosas, retirando trabas legales.

¿Qué traerá el futuro? Todos los ojos se vuelven aquí hacia Marruecos. La flota sardinal marroquí ha venido tradicionalmente laborando en la denominada Zona A, frente a Agadir. Pero, en el convencimiento de que los caladeros situados más al sur permiten mejores capturas, han comenzado ya a desplazarse hacia la Zona B, en donde operan, fundamentalmente, los sardinales de Lanzarote. Han sido 70 u 80 barcos marroquíes los que han realizado este desplazamiento de su ámbito de operaciones, descubriendo que esta zona tampoco da para tanto. El temor inmediato de los lanzaroteños es que Marruecos quiera reservar esta Zona B para su

propia flota, dejando para los sardinales canarios el trabajo en la Zona C.

—Es una zona buena, desde luego, en la que se encuentran stocks de más edad —afirma Juan Betencort—. Pero presenta para nosotros un problema fundamental: para llegar a la Zona B, nuestros barcos emplean ocho horas; para ir a la C, entre 32 y 40 horas. Eso significa reducir a una cuarta parte nuestras salidas.

La flota sardinal lanzaroteña no está en condiciones de acudir a otros caladeros. Por eso se considera pendiente de ese hilo marroquí. En agosto de 1983, cuando la marcha de las negociaciones hispano-marroquíes le hizo temer lo peor para su flota, Lanzarote se paralizó entera, consciente de lo que le iba en ello. Unas gestiones de última hora permitieron salvar lo que aquí se consideraba como tragedia definitiva. ¿Se repetirá la Historia en 1987? En todo caso, la negociación correrá la próxima vez a cargo de la CEE. ¿Serán los negociadores comunitarios capaces de defender con la suficiente energía los intereses de esta pequeña flota, de esta pequeña isla, lejana, desconocida?

En La Graciosa, un pequeño islote situado en la punta norte de Lanzarote, la población pesquera está desarrollando la pesquería del atún con imaginación, entusiasmo y audacia. No sería, sin embargo, colchón suficiente en caso de hundimiento de la flota y la industria dependiente de la sardina. Menos aún la flota artesanal, reducto marginado y de escaso presente. ¿El turismo? Los lanzaroteños temen aferrarse al turismo como única tabla de salvación: su fuerza es aún insuficiente, y la ven frágil.

Lanzarote es, hoy por hoy, un lugar de privilegio. La cuestión es saber si lo seguirá siendo en el futuro. ■

Javier ORTIZ

SERVICIO DE MEDICINA MARITIMA

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



a) Centro Radio-Médico

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

RADIOTELEGRAFIA: a través de Aranjuez-Radio

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

b) Buque Esperanza del Mar BANCO CANARIO-SAHARIANO

RADIOTELEGRAFIA: a través de Aranjuez-Radio

RADIOTELEFONIA: EHOA

Apoyo Sanitario (hospitalización, radio-consulta, evacuación)

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



c) Centros en el Extranjero

St. Pierre. FRANCIA

Dispensaire Espagnol, Saint Pierre et Miquelon, 97 500 (France)

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

□ A. Social: Teléf. 41 21 32

St. John's. CANADA

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

Médico: Teléf. 754 00 77



Nouadhibou. MAURITANIA

Dispensario Español, B. P. 155

Médico: Teléf. 2183 / Tx.: 448

Dakar. SENEGAL

Instituto Social de la Marina, B. P. 3149

Médico: Teléf. 21 35 13 / Tx.: 451

□ A. Social: Teléf. 21 35 13



Luanda. ANGOLA

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

Médico: Teléf. 71952 / Tx.: 3332

Walvis Bay. SUDAFRICA

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

Médico: Teléf. 4155 / Tx.: 0908792

□ A. Social: Teléf. 5250

H Hospedería: Teléf. 4902

Maputo. MOZAMBIQUE

(En fase de creación)

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

Centros de Reconocimiento y Medicina Preventiva Marítima en Direcciones Provinciales



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



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

EL MEDIT



LA LARGA MARCHA

ERRRANEEO

✓ Cuerpos desnudos al sol, tranquilidad, reposo... El Mediterráneo. Sueño dorado de miles de habitantes del Viejo Continente. Leyenda, mito de paz. Gigante... con pies de barro. El mar regio, pacífico, el que durante siglos dió soporte a multitud de leyendas y protagonizó grandes páginas de la Historia, está enfermo. Y muy enfermo. El pasado septiembre, representantes de 17 países se reunían en Génova (Italia) auspiciados por el Programa para el Medio Ambiente (UNEP) de las Naciones Unidas, ante la creciente degradación del Mediterráneo y, por tanto, de la inminente destrucción de su entorno ecológico.

HACIA LA SALVACION

ES MAS UN GRAN RIO QUE UN MAR

Y sus tibias y tranquilas aguas han ofrecido desde siempre un marco ideal para el asentamiento humano. De los 350 millones de personas que habitan los países ribereños, más de cien millones viven en el litoral.



CON la frialdad del médico que ha descubierto una grave enfermedad, los técnicos han advertido que si no se pone remedio al nivel actual de contaminación de las aguas, el Mediterráneo podría morir en menos de cuarenta años, es decir, para el primer cuarto del próximo siglo.

Para entender qué le pasa y cómo ha llegado a tan lamentable situación, conviene hacer un poco de memoria. El Mediterráneo es un mar pequeño, de una superficie aproximada de 3 millones de Km.² (unas seis veces la del Estado español), con mareas poco sensibles. Algunos le han llamado Río Océano, por parecer más un gran río que un mar. Los países que baña tienen una temperatura suave, lo que hace que sus costas sean punto de encuentro y lugar de vida de millones de personas. Y éste es el primer gran problema: la concentración humana. En la actualidad, de los 350 millones de personas que habitan los países ribereños del Mediterráneo, más de 100 lo hacen en el litoral. Cantidad a la que hay que sumar una población flotante de más de 120 millo-

nes de personas, que se desplazan buscando sol y baños. La aglomeración humana produce gran cantidad de residuos que, bien a través de cloacas y ríos, bien por su emisión directa en la costa, llegan al mar. Así, nos encontramos con unas aguas residuales de un alto contenido en materia orgánica y en residuos domésticos, entre los que los detergentes constituyen la principal fuente de problemas. Según el estudio presentado por la UNEP en Génova, la cantidad de detergentes vertidos anualmente al Mediterráneo supera las 60.000 toneladas (aunque esta cifra también incluye los residuos procedentes de las fábricas). A estos productos habría que añadir una ingente cantidad de bolsas, recipientes y demás materiales plásticos que se esparcen por las aguas hasta depositarse en las playas, produciendo un desagradable aspecto estético y, lo que es peor, consituyendo un posible foco de infecciones.

Pero afortunadamente este problema puede entrar en vías de solución con la puesta en marcha de Planes de Saneamiento de las poblaciones con gran número de habitantes, así como con el funcionamiento de pequeñas unidades

depuradoras para los núcleos urbanos menos densamente poblados. Por esta razón, urge que los ciudadanos tomen conciencia del problema y exijan a sus corporaciones municipales y organismos autonómicos la inmediata elaboración de planes de restauración del agua utilizada. Piénsese que una gran ciudad puede verter hasta 300 litros de agua residual por habitante y día. Como es lógico, no debe ser el mar quien pague los platos rotos por la falta de medidas eficaces de control. Nos encontramos, en resumen, ante la necesidad de un ejercicio de solidaridad y corresponsabilidad en la gestión del medio ambiente.

Pero, si bien este tipo de contaminación es importante, más lo es la que deriva de los usos industriales, entendiendo como tales el transporte rodado, la industria química —incluyendo a los pesticidas y metales— y el petróleo.

El transporte, aparte de la emisión de los óxidos de nitrógeno y demás contaminantes atmosféricos típicos como los óxidos de azufre, también influye directamente en la contaminación mediterránea en virtud de la gran cantidad de plomo que esparce. Este metal se encuentra en forma de plomo tetraetilo y es el conocido antidetonante de las gasolinas. Con los humos del escape, el plomo va a la atmósfera, donde entra en contacto con el agua, para acabar en el mar. De este modo, cantidades cercanas a doscientas mil toneladas de plomo anuales llegan a los mares de todo el mundo, de las cuales la inquietante cifra de 3.800 toneladas se quedan en el Mediterráneo.

El plomo, como el resto de los metales pesados, si se introduce en los tejidos animales va acumulándose progresivamente, impidiendo la acción de numerosas enzimas. Además, dado que en las especies marinas el plomo se fija con especial intensidad, pueden convertirse en transmisoras de peligrosas enfer-



EL MEDITERRANEO

medades, entre las que destacan los cólicos y los trastornos renales.

¿Cuál sería la solución? Si no de una manera total, la aplicación de una política de transportes que insista de un modo más especial en el colectivo que en el privado, puede paliar, en gran medida, el problema. Como dice la prestigiosa ecóloga italiana Laura Conti, «hay que insistir más en el raíl que en el neumático». Mensaje sin duda contradictorio con la reciente anulación en nuestro país de casi 2.000 kilómetros de línea férrea.

Pero no es el plomo el único metal que tiene que tragarse nuestro mar Mediterráneo. También el mercurio, con más de 130 toneladas anuales; el cromo, con unas 2.400 toneladas/año y el cinc, con la sorprendente cantidad de 25.000, aunque afortunadamente no sea tan tóxico como los anteriores. Y todavía hay más: el cadmio, el arsénico.

Pero vayamos por partes. Si hay un metal calificado como tóxico por excelencia, ese es el mercurio. Se encuentra de manera natural en las aguas marinas en una concentración de 1 gramo cada 1.000 metros cúbicos, que es la concentración justa y necesaria para que se siga desarrollando la vida de manera natural. Por esta razón, las principales leyes sobre contaminación insisten en definir el contaminante como aquellas partículas, que aun siendo habituales en el medio, se encuentran en una proporción anormal. Y anormal es que de las 9.000 toneladas producidas en el mundo de mercurio, 5.000 acaben en el mar tras su utilización industrial.

El efecto nocivo del mercurio se descubrió en el año 1953 en la Bahía de Minamata, en Japón. En esa fecha se empezaron a detectar casos de intoxicación entre los pescadores que habitualmente faenaban en dicha bahía, así como entre sus familiares y los consumidores directos del pescado que allí se capturaba.

En un principio, las autoridades sanitarias no sabían a qué podían ser debidas las extrañas intoxicaciones que se manifestaban, fundamentalmente, bajo signos externos de locura. Sólo cuando comenzó a comprobarse la masiva muerte de gatos en los pueblos de los alrededores, se volvió la vista hacia el pescado. Así, se comprobó que la concentración de mercurio en el agua era de 16 a 36 veces mayor que la que debía. Esa misma concentración aumentó en la carne de los pescados de 1.000 a 10.000 veces más que la del agua de la bahía. Años después aparecieron casos semejantes en Suecia y en el mismo Mediterráneo. Al comienzo de la década de los 70 fue muy comentado por la prensa italiana el caso de la mujer de un pescador siciliano que sufrió una intoxicación por mercurio al alimentarse únicamente de una dieta de pescado mediterráneo.

Como vemos, la sombra

del mercurio planea sobre el Mare Nostrum.

Otro grupo de contaminantes procedentes de la industria química son los fosfatos y nitratos, que entre ambos suman la nada desdeñable cantidad de un millón y medio de toneladas anuales sobre nuestro maltratado Mediterráneo. A éstas habría que añadir otras cien mil toneladas debidas a fenoles y pesticidas. Si los primeros son peligrosos porque, entre otras cosas, aumentan el número de algas y fangos acabando con la vida animal, los segundos lo son mucho más por su persistencia y toxicidad (si es que en estos casos se puede hablar de menor peligrosidad).

Por no alargar demasiado esta escalofriante lista, vamos a centrarnos en los pesticidas y especialmente en el DDT. Aunque este producto está desaconsejado por la Organización Mundial de la Salud y la mayor parte de los países



El Mediterráneo recibe una enorme cantidad de aguas residuales, de alto contenido orgánico. De los residuos domésticos, la principal fuente de problemas la constituyen los detergentes. Van unas 60.000 toneladas anuales de detergentes al Mediterráneo.

**URGEN
PLANES DE
SANEAMIENTO**

ENVENENAN EL MARE NOSTRUM

Los residuos producidos por la actividad industrial llevan hasta las aguas del Mediterráneo importantes cantidades de materias venenosas: plomo, cadmio, arsénico y, peor que todos los otros, mercurio, cuyos efectos han comenzado ya a detectarse.

tienen prohibida su utilización, su persistencia, así como la cantidad de este producto utilizada en la última década, es tal que todavía sigue llegando al mar desde tierra y desde la atmósfera. Pero, lo que es más triste: todavía puede seguir llegando al mar a través de los Países del Tercer Mundo. En efecto, según acaba de hacer público Joseph Collins, del Instituto de Política de Desarrollo y Alimentación de EEUU y miembro del Centro de Enlace para el Medio Ambiente de la ONU, los Estados Unidos de América siguen, aun estando prohibidos en su territorio, vendiendo estos pesticidas a los países en desarrollo. Para Collins es necesario «escapar del círculo vicioso de los pla-

guicidas», dado que cuando llegan éstos al mar tienen un primer efecto sobre la fotosíntesis, que resulta más lenta. Posteriormente, se introducen en la cadena alimentaria, igual que el mercurio, llegando primero a los peces y posteriormente a aves y personas.

Concluamos comentando el problema que representa el petróleo. El Mediterráneo posee una situación privilegiada entre los países productores y los consumidores de petróleo. Por esta razón, no extraña que una quinta parte de la flota petrolera mundial utilice sus aguas para desplazarse hacia sus puntos de destino. El impacto que el transporte de petróleo tiene en el mar es de sobra conocido. Baste recordar los numerosos naufragios de petroleros frente a las costas gallegas. Pero, por la propia estructura del Mediterráneo, éste no se brinda a ser conflictivo en cuanto a condiciones climáticas para la navegación. Por esto, no resulta sorprendente comprobar que el 90 por 100 de los vertidos de hidrocarburos realizados en el Mediterráneo proceden de operaciones industriales o de los propios petroleros que realizan determinadas operaciones de limpieza en algunos puertos norteafricanos. El petróleo no sería un gran problema contaminante si no fuera por la cantidad de vertido que se produce simultáneamente. La afirmación puede aparecer atrevida, pero investigaciones realizadas han mostrado que hay multitud de microorganismos que se alimentan de estos hidrocarburos, degradándolos rápidamente. El gran problema que se plantea es que esta operación es muy lenta y que, además, el vertido tiende a juntarse, ofreciendo una gran superficie homogénea que impide actuar a los microorganismos. Por esta razón se suele recurrir a los detergentes, pero los problemas que conllevan éstos pueden hacer peor el remedio que la enfermedad. Todo esto sin contar los inconvenientes

que acarrear esas bolsas de hidrocarburos cuando llegan a las playas y se depositan sobre la arena, acabando con las especies marinas que allí viven. Por estas causas, los representantes de los países ribereños del Mediterráneo han decidido retomar los acuerdos del Convenio sobre Contaminación del Mar firmados en Londres en 1973. Los países allí reunidos apostaron por la prohibición definitiva de vertidos de hidrocarburos en el Mediterráneo. Pero la primera medida encaminada a erradicar esos vertidos sería la creación de estaciones flotantes, con material técnico y humano suficiente, que permitieran a los buques de la flota petrolera realizar sus operaciones de limpieza, y cuantas impliquen pérdida de hidrocarburos, sin perjuicio para el Mediterráneo.

El Mediterráneo, Nuestro Mar, se encuentra amenazado. Detergentes, pesticidas, metales, hidrocarburos y un etcétera interminable de productos de toda clase se encuentran esparcidos por sus aguas, hiriendo nuestras ya mermadas reservas marinas. No hay mucho tiempo para lamentaciones. Es hora de actuar de manera precisa, contundente. Es hora de que Ayuntamientos, Comunidades Autónomas de la zona Mediterránea y Administración Central ejerzan acciones conjuntas para impedir que las aguas urbanas se viertan sin depurar. Para acabar con las urbanizaciones semipiratas que durante tanto tiempo han arrasado el litoral. Para sancionar a aquellas empresas que vierten incontroladamente sus residuos al mar.

El mar es más que un recurso económico prioritario para la economía. A sus riquezas minerales y energéticas hay que sumar el turismo. Y los miles de pescadores que hacen posible que día a día los mercados nacionales se nutran de toda clase de seres marinos. ■

Juan de DAMBORENEA



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 89

• Télex: 46483

• Apartado 249

AVISO

Para los pensionistas del Régimen Especial de los trabajadores del mar

Todos los pensionistas, para poder continuar percibiendo su pensión, deben demostrar que se hallan vivos mediante su personación en las Oficinas de la Dirección Local o Provincial del Instituto Social de la Marina o, si resulta imposible su desplazamiento, mediante remisión de documento suficientemente acreditativo de encontrarse en vida, expedido por la Autoridad Gubernativa, Judicial o Administrativa, dentro de los siguientes plazos, según la letra inicial de su primer apellido:

- A y B: del 1 de enero al 28 de febrero de 1986.
- C a F: del 1 de marzo al 30 de abril de 1986.
- G a K: del 1 de mayo al 30 de junio de 1986.
- L a N: del 1 de julio al 31 de agosto de 1986.
- O a R: del 1 de septiembre al 31 de octubre de 1986.
- S a Z: del 1 de noviembre al 31 de diciembre de 1986.

SAMARIN

ELECTRONICA NAVAL

+SERVICIO
+EXPERIENCIA



Radioteléfono VHF 25w **KELVIN HUGHES** Husun-60 canales 54+6 privados. Cumple nuevas normas de doble escucha y canal 70 (sólo recepción).



Pilotos automáticos **CETREK** gobierno mecánico o hidráulico. Gran variedad de accesorios, controles remotos, interface Loran, etc.

También disponemos de radioteléfonos **SAILOR**, radares en color, sondas en color o gráficas, loran-C, facsímil **KODEN**, y r. satélite **WALKER**.

SAMARIN
ELECTRONICA NAVAL

Aribau, 162-166, Entl.º M - 08036-BARCELONA
(93) 237 08 81 - 237 07 71 - Telex 53199



Los servicios del *Coast Guard* británico cuentan con personal altamente especializado en las tareas del salvamento marítimo: una garantía de seguridad.

Tiene tras de sí ciento sesenta y cuatro años de experiencia. De ella ha obtenido —ha destilado— un sistema que es, a la vez, altamente complejo y extraordinariamente operativo. Acierta a combinar la aportación de los organismos públicos y la de los privados, la de los civiles y la de los militares. Es, a la postre, el espejo en el que se miran los servicios de salvamento de todo el mundo. No tiene unas solas siglas, pero todos se reconocen en un nombre: Coast Guard. Cuando el marino en dificultades sabe que está en sus manos, respira aliviado. Es una máquina potentísima. Y funciona.



**SALVAMENTO
MARITIMO BRITANICO**

SU LEMA ES



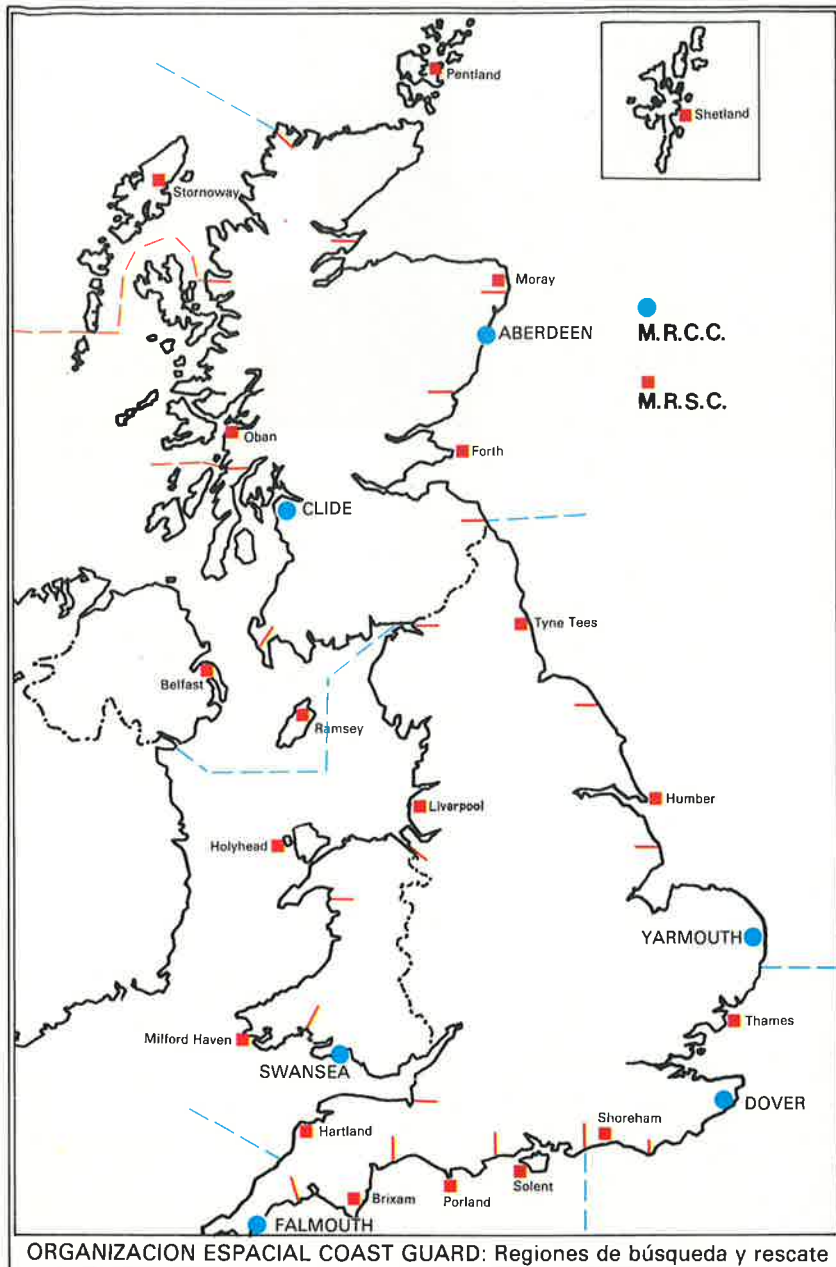
LA EFICACIA



LOS servicios de salvamento marítimo de Gran Bretaña gozan desde hace tiempo de un amplio y

bien ganado prestigio. Su hoja de servicios, dilatada y plena de intervenciones de indiscutible eficacia, avala la alta consideración que de ellos se tiene, no sólo entre las gentes del sector marítimo, sino también en la más amplia opinión pública. En esas condiciones, nada hay de extraño en el hecho de que muchos otros países hayan vuelto sus ojos hacia Gran Bretaña a la hora de organizar sus propios servicios de salvamento marítimo, tomando a los del Reino Unido por modelo.

La responsabilidad última del salvamento marítimo británico, entendido éste en su sentido más estricto, recae sobre el **Coast Guard**, organismo dependiente del Ministerio de Comercio. No obstante, el **Coast Guard** puede contar, y suele contar, con la colaboración de otros muy diversos organismos, públicos y privados, civiles y militares, para desarrollar las tareas SAR (término este que, en Gran Bretaña, sirve para designar tanto al Servicio Aéreo de Rescate como, más en general, a las labores de *search and recue*, esto es, de búsqueda y rescate). El conjunto de esos organismos está coordinado por el Comité para la Coordinación del SAR marítimo, entidad dependiente del Gobierno en la que están representados los departamentos y agrupaciones implicados, que son, en concreto: la División de Marina del Ministerio de Comercio, la *Royal Air Force* (Fuerzas Aéreas Reales), la *Royal Navy* (Armada Real), la *Royal National Lifeboat Institution* (RNLI), la



Aviación Civil, la Oficina Meteorológica, la *Trinity House* (organismo encargado de la señalización marítima y de los prácticos), el Consejo General de Navieros, la Asociación de Yates, la Asociación de Servicios de la Marina Mercante y el Sindicato de Oficiales de Radio.

Las funciones de este Comité de Coordinación son diversas. Entre ellas se encuentra el examen sistemático de la operatividad de las labores de salvamento y la proposición de mejoras; la consideración de las implicaciones de todo cambio de importancia que se planee en cualquiera de las ramas de

los servicios concernidos en el salvamento; el estudio de los acuerdos de colaboración con servicios de salvamento de otros países o con servicios de ámbito local o regional, etcétera.

En materia de interven-

CADA AÑO SON SALVADAS MAS DE MIL VIDAS

153 embarcaciones *off shore*, 173 *in shore*, buques, helicópteros, estaciones costeras, oficinas meteorológicas, aviones... Es una impresionante maquinaria la que está a disposición del *Coast Guard* británico, que tiene una media anual de 3.500 actuaciones.



navegan por el Canal de la Mancha.

El **Coast Guard** se encarga de iniciar, coordinar y dar término a las acciones de búsqueda y rescate marítimo. Con tal fin puede recabar la participación de las embarcaciones de la **RNLI** —institución a la que luego nos referiremos con más detalle—, de los diferentes servicios de salvamento (sean británicos o pertenezcan a países con los que existen acuerdos de colaboración) y de cuantos otros medios puedan ser necesarios. A lo largo de toda la acción de salvamento actúa como centro coordinador y dirigente, y asume el manejo directo, si ello es oportuno, de los dispositivos de acción aérea.

Fuera de esto, se encarga también de la realización de estudios, informes y estadísticas pormenorizadas de cuantos problemas implicados en sus funciones se abordan en el área en que es competente.

El **Coast Guard** está organizado en seis regiones, cuyos centros operativos son Aberdaen, Yormouth, Dover, Brixham, Swansea y Clyde. Del centro de Dover dependen las tres estaciones de Control Marítimo de Situación que controlan la navegación a través del Canal de la Mancha. Al frente de cada región hay un coordinador.

Cada región se compone de diversos distritos (hasta un total de 21), en cada uno de los cuales hay un subcentro de rescate marítimo (MRSC), cuyo funcionamiento está supervisado por el controlador de distrito. Dentro de cada distrito, la unidad básica es el sector (hay un total de unos ciento treinta sectores costeros), en cada uno de los cuales existen estaciones auxiliares dirigidas por un oficial del **Coast Guard** que, auxiliado por personal voluntario, mantiene el sistema de vigilancia a punto. Los oficiales del **Coast Guard** tienen a su disposición vehículos terrestres y lanchas que les permiten mantener, en caso de necesi-

dad, una vigilancia no sólo radiofónica, sino también visual. Existe además un servicio del **Coast Guard** auxiliar, en el que participan voluntarios que prestan servicios de atención a las estaciones auxiliares, cubren la vigilancia de regatas o navegación de fines de semana y forman equipos que manejan los andariveles o realizan funciones de búsqueda a lo largo de la costa. Hay otros voluntarios —los llamados *flotantes*—, que son marinos, pescadores o navegantes deportivos locales, que ponen sus embarcaciones al servicio del **Coast Guard**.

La plantilla del **Coast Guard** está formada por los coordinadores de las diversas estaciones regionales, sectoriales, etcétera, y 620 oficiales. El aparato auxiliar

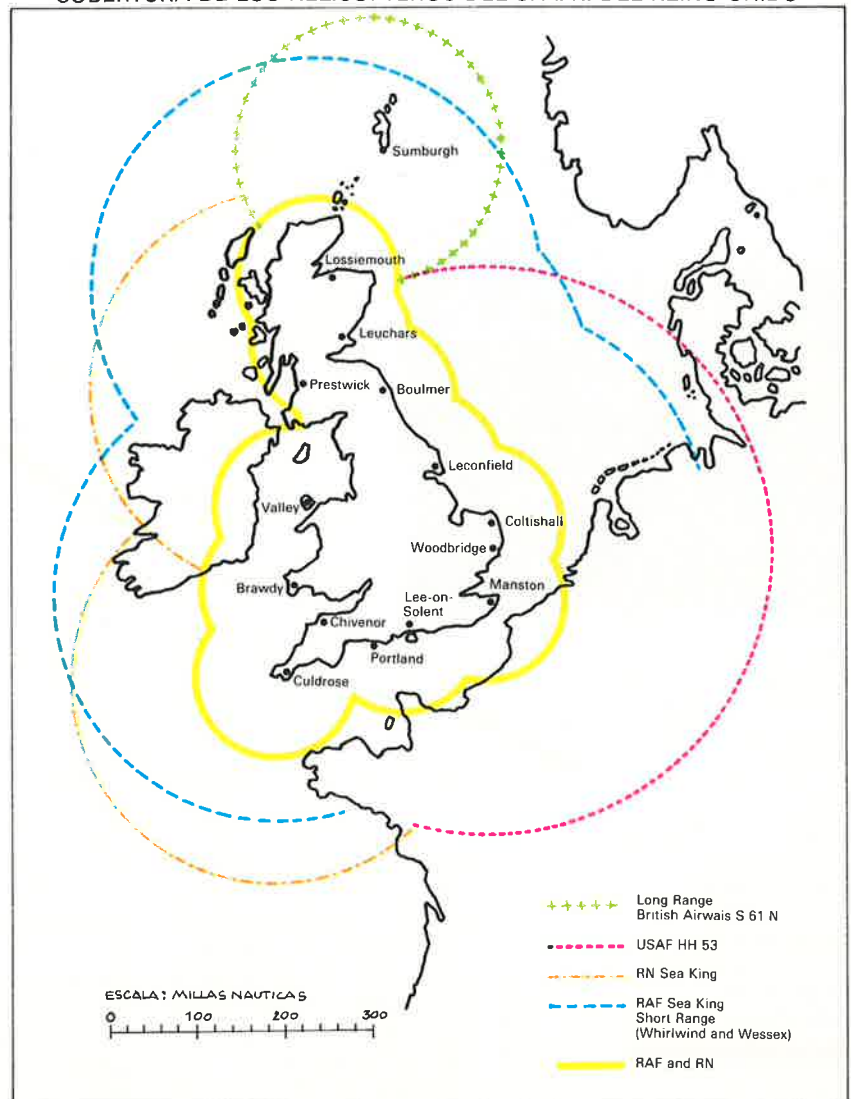
cuenta con unos ocho mil voluntarios.

El procedimiento operativo del **Coast Guard** podría descomponerse, con fines analíticos, en las siguientes etapas: 1.º La estación guardacostas recibe aviso de que se ha producido un accidente marítimo, aviso que puede provenir de sus propios servicios de vigilancia, de la radio costera o de otras fuentes; 2.º El oficial de servicio se hace responsable de las operaciones de rescate. Empieza por verificar la información y evaluar la urgencia e importancia de la emergencia; 3.º En virtud de la evaluación anterior, determina los medios de acción requeridos (lanchas de la **RNLI**, helicópteros, andariveles...); 4.º Si se trata de una estación sin competencias de este

grado, pone la información en conocimiento de una que sí las tenga, para que supervise y coordine las operaciones, y 5.º Se mantiene al frente de las operaciones hasta que da por concluida la labor de rescate.

La otra organización fundamental del servicio de salvamento marítimo británico es la **Royal National Lifeboat Institution (RNLI)**, Real Institución Nacional de Botes Salvavidas). Se trata de una organización voluntaria y benéfica que fue fundada en 1854 con la específica finalidad de contribuir a salvar a las personas que se encuentran en peligro en la mar. En su cúspide formal, y a título honorífico, aparecen personas de gran prestigio social que, aunque no tienen una acción ejecutiva directa, dan

COBERTURA DE LOS HELICOPTEROS DEL S. A. R. DEL REINO UNIDO



UNIDOS EN LA ACCION COMUN



Son muchos los organismos que, al fin y a la postre, ponen sus medios a disposición de los servicios de salvamento en el Reino Unido. Pero, cuando son convocados a actuar, todos parecen ser el mismo, gracias a la perfecta coordinación.

prestancia al organismo y contribuyen a facilitar sus tareas. En la práctica, la dirección efectiva corre a cargo de una comisión gestora, encargada de la obtención de recursos financieros y de las funciones operativas de la institución. El trabajo de obtención de recursos económicos no puede decirse que resulte deficiente: la RNLI tiene actualmente un presupuesto anual de unos 12 millones de libras esterlinas, que cubre con legados, donaciones, cuantías, apoyos de la navegación deportiva, venta de *souvenirs* y productos de propaganda, fondos de los servicios locales, etcétera. Operativamente, el RNLI cuenta con nueve divisiones territoriales, cada una de ellas dependiente de un inspector de embarcaciones salvavidas: se beneficia del apoyo de un servicio costero, integrado por inspectores de casco, de máquinas e ingenieros electrónicos, que cubren la inspección de las embarcaciones disponibles en la zona. Cada una de las divisiones tiene a su cargo un cierto número de estaciones (unas doscientas, en total), de las que 76 sólo tienen a su cargo

embarcaciones hinchables, disponibles durante la temporada veraniega. Cuando la estación cuenta con una embarcación capaz de operar en alta mar (*off shore*), tiene un mecánico que asegura que la embarcación esté permanentemente en condiciones de operar. A veces, el patrón está sujeto a contrato; el resto de la tripulación es voluntaria. Hay también elementos de auxilio terrestre y asesores médicos honorarios.

La RNLI cuenta con una

gran variedad de embarcaciones disponibles. Esquemáticamente, éstas pueden ser clasificadas en dos grandes capítulos: las *off shore* (de mar abierta) y las *in shore* (de aguas litorales). En la primera categoría se contabilizan 131 embarcaciones en servicio y 32 en reserva. En la segunda —compuesta de lanchas insuflables—, hay 127 embarcaciones en servicio y 46 en relevo.

Una idea de la importancia del trabajo de la RNLI puede obtenerse de la constatación del número de operaciones realizadas por año. Estas se sitúan en torno a las 3.500 (3.685 en 1983), con más de mil vidas salvadas.

Tal como queda dicho, hay otros organismos estatales que pueden auxiliar el trabajo del *Coast Guard*. La *Royal Navy* puede proporcionar el apoyo de buques de guerra y helicópteros. La *Royal Air Force* (RAF) cuenta para estas misiones con aviones y helicópteros. Las estaciones radiocosteras de Correos y Telégrafos mantienen una escucha permanente en canales de radiotelegrafía, radiotelefonía y VHF, y están en contacto permanente con el *Coast Guard*. Las oficinas meteorológicas proporcionan información local. Sus partes son emitidos por las emisoras radiocosteras y por la BBC. En fin, las autoridades locales aseguran la protección en las playas y en las zonas marítimas costeras, sin perjuicio de recurrir al *Coast Guard* cuando lo consideran oportuno.

En caso de necesidad, el salvamento marítimo británico recurre a los servicios SAR. Tal eventualidad dista de ser infrecuente, y a ello concurren tanto las aeronaves de la RAF y del propio *Coast Guard* como las de la base americana de Woodbridge (Suffolk), cuando son requeridas para ello. También la *Royal Navy* cuenta con un servicio SAR de helicópteros *Wessex*, capaces de emprender el vuelo a los quince minutos de haber recibido la alerta. Cuenta

igualmente con helicópteros *Sea King*, algo más lentos en su salida, pero capaces de operar a cualquier hora del día. La RAF pone a disposición de las operaciones SAR un avión *Nimrod* y helicópteros de diverso tipo, algunos de ellos capaces de operar de noche, en condiciones atmosféricas adversas y en lapsos de tiempo asombrosamente cortos. El *Coast Guard* tiene asimismo firmado con la *British Airways* un convenio para poder servirse de un Heli anfíbio Sikorsky S 61 N. La base norteamericana cuenta con un Helis HH 53, con un buen sistema de iluminación y capaz de arrojar auxilios médicos, que puede ser convocado en caso de necesidad.

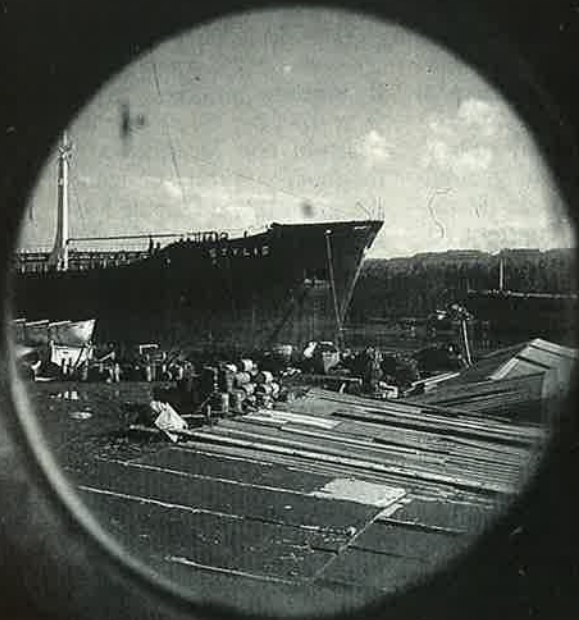
La coordinación de todos estos servicios es, por regla general, impecable, y el *Coast Guard* asegura su coordinación y la subordinación a un mando único y experto, lo que permite unos niveles de eficacia que tienen difícil parangón en el mundo. Eficacia que, por supuesto, tiene su coste: Gran Bretaña destina a sus servicios de salvamento marítimo, entre subvenciones oficiales y donaciones particulares, una cifra presupuestaria que sólo puede ser comparada con la manejada por su homónimo estadounidense.

Se trata, no obstante —y conviene subrayar esto—, de un coste que grava el erario público británico sólo en una pequeña medida, puesto que el grueso de sus ingresos procede de las propias iniciativas económicas de las organizaciones de salvamento mismas, capaces de suscitar una dinámica social independiente.

Los resultados están a la altura de la importancia de la empresa. La población británica tiene sólidas razones para sentirse orgullosa de su servicio de salvamento marítimo. ■

El presente artículo ha sido realizado a partir de la documentación recogida en el trabajo *Euskadiko Itsas-Salbamena*, de la Dirección de Puertos y Transportes Marítimos del Gobierno vasco.

PLAN DE FLOTA



El Plan de Flota pretende establecer una política de ayudas a la explotación que compense el sobrecoste provocado por la protección del pabellón español, que favorezca el ajuste interno del sector y que preserve los intereses estratégicos de ciertos tráficos, con la fijación de un flete máximo de referencia.

El Plan de Flota elaborado por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones supone un cambio radical en el rumbo de la política española del Transporte Marítimo. De una concepción basada en el proteccionismo se pasa ahora a una liberalización de la actividad del sector, en la línea de otros países de la Europa comunitaria. En este informe, HOJA DEL MAR recoge los aspectos generales del Plan, dejando para una próxima ocasión otras cuestiones del mismo, como las cifras sobre las que se fundamenta el diagnóstico de la situación, y las previsiones sobre la evolución de los diferentes tráficos.

O bjetivo: poner fin al proteccionismo

EL Plan de Flota elaborado por el Ministerio de Transportes Turismo y Comunicaciones comparte plenamente la preocupación europea ante la profunda recesión de los tráficos mundiales y la progresiva reducción de las flotas nacionales, amenazadas tanto por las prácticas comerciales desleales como por las políticas proteccionistas de los países en vías de desarrollo. Consecuentemente, el Plan de Flota se adapta a la orientación comunitaria, que tiende a la eliminación de las medidas proteccionistas y aspira al establecimiento de libre circulación y competencia. «Esta opción —señala el Plan de Flota— implica un cambio de rumbo profundo en la política marítima desarrollada en nuestro país desde la Ley de Ordenación de 1956.» En efecto, se trata de la transición de un sistema en el que primaba una fuerte protección al pabellón español a otro inspirado en los principios liberalizadores que predominan en la Comunidad Económica Europea.

Sin embargo, el Plan de Flota advierte que «no sería prueba de realismo aplicar inmediatamente los principios de libertad sin dar un tiempo prudente para proceder a los ajustes necesarios a las nuevas reglas que este tipo de competencia implica». Por tanto, el Plan de Flota viene a cubrir un período transitorio hasta la definitiva integración de la actividad mercante española en las estructuras europeas. «Se trata —indica el texto— de acompañar el desarme gradual de las medidas de protección al sector con la liberación del

mercado de sus principales inputs.»

En su presentación, el Plan de Flota ya adelanta las líneas maestras sobre las que se basará la futura política nacional para el transporte marítimo, destacando tres factores claves que constituyen los rasgos diferenciales de la crisis de la marina mercante española: sobrecostes debidos a la protección de *inputs*, retraso en afrontar la reconversión naval y, finalmente, el alto grado de atomización de la empresa naviera.

Para incidir en esta triple vertiente, el Plan de Flota pretende establecer una política de ayudas a la explotación que compense el sobrecoste provocado por el pabellón español, que favorezca el proceso de ajuste interno del sector y que, además, preserve los intereses estratégicos de ciertos tráficos, con la fijación periódica de un flete máximo de referencia.

Junto con las primas al desguace y el resto de medidas previstas, el Plan de Flota estima que los primeros efectos que se harán paten-

tes en el sector serán: la importación de buques construidos en astilleros comunitarios, la libertad para inversiones extranjeras en empresas navieras y la liberalización de precios de los combustibles para la navegación.

A la hora de analizar la crisis mundial del sector, el Plan de Flota resume así la situación: «En conjunto, la crisis de los mercados marítimos viene marcada por un hundimiento de fletes debido a un importante exceso de oferta, producido por la sobre-capacidad de la construcción naval y las presiones de este sector sobre los mercados marítimos.» Un dato significativo sobre este proceso es el incremento del 84,1 por 100 del TRB mundial en el período 1970-1984, mientras que el aumento de tonelada transportada durante ese mismo tiempo fue sólo del 31,6 por 100 y el índice Tonelada/milla se elevó en un 22,6 por 100.

Durante este período, la flota española ha ido concentrando su actividad en los tráficos nacionales: importación y cabotaje. Su preferencia por actuar en cargas con reserva de bandera —graneles sólidos y petróleo— ha generado un mercado descompensado, con el abandono de mercados más rentables pero que no contaban con protección, como, por ejemplo, la carga general.

A esta preferencia por la actividad naviera en los fletes protegidos, el Plan de Flota suma una inadecuada estructura de costes. Estructura viciada, según el Plan, por el proteccionismo existente sobre tres componentes claves: el capital —amortizaciones e intereses— (del 20





al 40 por 100), personal (del 15 al 30 por 100) y combustible (del 20 al 50 por 100). Elementos que pueden llegar a sumar el 75 por 100 de los costes totales.

Entre los factores de sobrecoste que pesan sobre el capital, el Plan de Flota destaca la obligación de adquirir buques en astilleros españoles, con un mayor coste, especialmente en comparación con astilleros asiáticos.

La obligatoriedad de contratar tripulantes españoles y el mantenimiento de un cuadro de tripulaciones mínimas «muy antiguo», son los dos factores que el Plan de Flota señala como los sobrecostes por proteccionismo que gravan el capítulo de personal, señalando que «a nivel de costes, la situación española no es muy diferente de las tripulaciones europeas, variando según los tipos de buques, mientras que las dife-

PROPUESTA DE PRIMAS MAXIMAS

| TIPO DE BUQUES Y TPM | PTS/TPM |
|----------------------------------|---------|
| Petróleos y Buques tanque | |
| < 30.000 | 9.000 |
| 30.000 < < 60.000 | 4.000 |
| 60.000 < < 150.000 | 2.000 |
| > 150.000 | 1.000 |
| Graneleros | |
| < 15.000 | 7.500 |
| 15.000 < < 50.000 | 3.200 |
| > 50.000 | 2.000 |
| Otros buques | |
| < 6.000 | 16.000 |
| 6.000 < < 12.000 | 13.500 |
| > 12.000 | 10.000 |

rencias son muy grandes con tripulaciones de filipinos, coreanos o similares. En algunos países europeos se permite contratar tripulaciones extranjeras, con algunas limitaciones».

En lo concerniente a los cuadros de tripulaciones mínimas, el Plan de Flota advierte que «la normativa que regula el cuadro indicador de tripulaciones mínimas incluye una disposición que faculta a la Dirección General de la Marina mercante a autorizar reducciones sobre las tripulaciones que fija esta normativa. La utilización flexible de esta disposición abre una posibilidad de adecuación que, en cualquier caso, debe estar vinculada a una mejora en las condiciones del trabajo, así como a una garantía absoluta de que la seguridad no va a verse mermada por ello». Entre los restantes factores limitativos de la competitividad

El punto crucial de la crisis se producirá en 1990

de la flota española, el Plan recoge la incidencia del combustible sobre el segmento de cabotaje, compensado por subvenciones al gasóleo; también se refiere a la pequeña repercusión de los seguros, y advierte del grave impedimento que significa la actual atomización de las empresas navieras. Las cuestiones fiscales no llegan a merecer más tratamiento, al estar ya integradas en el marco del Impuesto del Valor Añadido.

Como compensación a los sobrecostes descritos, el sector naviero español cuenta actualmente con una serie de medidas proteccionistas de distinta índole. Sintetizando al máximo, el Plan de Flota explica: «La flota española debe utilizar buques construidos en España, reparar y asegurar los buques en España y emplear tripulaciones españolas con un cuadro de tripulaciones mínimas obsoleto, siendo el precio del combustible en España más caro que en el resto del mundo. Frente a esto, la construcción naval recibe ayudas para abaratar sus costes, y cuenta con una financiación privilegiada. Como en la mayoría de los países, existen unas ayudas en los Presupuestos del Estado para el apoyo de la Marina Mercante, es obligatorio el transporte en buques españoles de todo el tráfico de cabotaje y de tráficos de importación que suponen aproximadamente el 75 por 100 de las toneladas importadas, y en los tráficos de petróleos y cereales existen unos fletes oficiales que suponen una protección adicional, al ser superiores a los fletes internacionales.»

De esta manera, la econo-



mía española aportó durante 1984 veinte mil millones de pesetas al sector, de los que cuatro mil doscientos millones fueron las subvenciones directas del presupuesto de la Dirección General de la Marina Mercante. Además de estas ayudas, el Plan de Flota estima en otros veinte mil millones la diferencia entre el tipo de interés que se aplica a la financiación para la adquisición de buques y el de los tipos preferenciales habituales en el mercado. Independientemente, también es necesario considerar la ayuda indirecta que significan los apoyos a la construcción naval.

Después de trazar un pormenorizado panorama sectorial de la marina mercante

española, el Plan de Flota establece un marco de perspectivas para los diferentes tráficos y segmentos del mercado, apoyándose en la posible evolución de la demanda y en las hipótesis de productividad de la flota.

Fruto de estos análisis, el Plan de Flota señala nueve objetivos que hay que conseguir, poniendo especial énfasis en la competitividad, rentabilidad, renovación de la flota, y en la reducción del actual nivel de atomización de la empresa naviera.

Dado que todos los organismos internacionales coinciden en señalar 1990 como el punto de inflexión de la crisis del transporte marítimo, los próximos cinco años tendrán que estar caracteri-

zados por la progresiva apertura de los mercados exteriores para los inputs del sector, a la vez que se produce una liberalización del transporte marítimo, suprimiendo las medidas proteccionistas. Durante este período, el vigente esquema de medidas de apoyo al sector sufrirá una serie de transformaciones encaminadas a su reducción y a un reparto más equilibrado.

El cuadro de medidas previsto por el Plan de Flota comienza en la reserva de carga para pabellón español, para la que la Orden Ministerial 18-1-85 establece un régimen excepcional aplicable a crudos, carbón y cereales, cuya reserva de carga obedece a imperativos de seguridad nacional, y que no se modificará hasta que una profunda reordenación del mercado garantice el abastecimiento de estos productos. Para evitar abusos, el Plan de Flota prevé la fijación de un flete máximo de referencia, por encima del cual las empresas usuarias quedarían eximidas de la obligatoriedad de utilizar el pabellón nacional. Este precio máximo de referencia será establecido de acuerdo con la evolución del mercado internacional, proceso en el que resultará de capital importancia la actividad de la Comisión Interministerial de Tráfico Marítimo como punto de encuentro de todos los intereses afectados.

Es necesario indicar la salvedad que implica la entrada en vigor, el primero de marzo de 1986, de los *prélèvements* comunitarios, de modo que la fijación de un flete oficial para los cereales será sustituida por el flete in-

ternacional de Rotterdam que establezca la CEE. Para compensar el mayor coste del pabellón español, se arbitrarán medidas de ayuda.

De la misma manera que sucede con la reserva de carga, los tráficos de cabotaje mantendrán su actual situación, debido a su condición de servicios públicos.

En la actualidad, el cuadro básico de medidas de ayuda directa a la explotación que perciben las empresas de transporte marítimo está regulado por las Ordenes Ministeriales 14-5-85, 12-8-85 y 12-1-85. Este sistema de medidas ha tenido por objeto favorecer una mayor cobertura en los tráficos comprendidos en las citadas disposiciones legales. Su justificación se encuentra en el marco de restricciones que impone al sector la política de protección de *inputs*. El Plan de Flota considera que, en líneas generales, el efecto de este sistema de medidas ha sido positivo, posibilitando un considerable aumento de las coberturas de banderas en los principales tráficos de importación. No ha ocurrido lo mismo con las exportaciones, para las que la cobertura del pabellón español se sitúa en niveles claramente inferiores en relación con las flotas de los países europeos.

Aunque el Plan de Flota considera la conveniencia de mantener lo básico de este esquema de medidas, prevé un reajuste del sistema basado en cuatro principios: aumentar la actividad en los tráficos no sometidos a reserva de pabellón, generar excedentes de explotación, superar la atomización del sector y lograr innovaciones tecnológicas. Para ello, las líneas generales de actuación se orientarán hacia la dotación de una mayor cobertura a todos los tráficos que no estén sometidos a reserva

REPERCUSIONES Y EFECTOS PREVISIBLES

En el supuesto de que la aceptación por las empresas navieras del plan de desguaces contase a la vez con la financiación del Banco de Crédito Industrial para las nuevas construcciones, se estima que el volumen de TPM afectadas es como sigue:

| | TPM |
|--|------------------|
| — Hipótesis del 70 por 100 en el grupo de buques construidos con anterioridad a 1971 | 610.000 |
| — Hipótesis del 40 por 100 en el grupo de buques construidos entre 1974 y 1971 | 780.000 |
| — Hipótesis del 10 por 100 entre 1975-1977 | 430.000 |
| — Buques construidos entre 1978 y 1981 | 130.000 |
| TOTAL | 1.950.000 |

La valoración media de las primas al desguace en TPM y TRB es como sigue:

8.500 mill. ptas.: 1.950.000 TPM 4.360 Ptas./TPM

Estimaciones de la cuantía y de la distribución de las primas al desguace:

| Importe | Mill. |
|--|--------------|
| Petroleros y buques tanque | 2.925 |
| Graneleros | 1.700 |
| Otros | 3.200 |
| TOTAL | 7.825 |
| Otros supuestos previstos en el Plan de Flota contemplados en los puntos 3, 4, 5 y 6 | 675 |
| TOTAL | 8.500 |

El reparto en los años 1986, 1987 y 1988 de los desguaces, y nuevas construcciones medidas en TRB, en el supuesto de que éstas tengan una sustitución de 1 x 1 con una desviación de + 10 por 100, es como sigue:

| | TPM afectadas | TRB nuevas |
|--------------|------------------|------------------|
| 1986 | 460.000 | 250.000 |
| 1987 | 800.000 | 430.000 |
| 1988 | 690.000 | 370.000 |
| TOTAL | 1.950.000 | 1.050.000 |

de pabellón, ya sean tráficos de importación o de exportación. Del mismo modo, la supresión de ayudas al combustible, a partir del primero de enero de 1987, se compensará con protección a los tráficos exteriores.

La reducción del techo de las ayudas a lo largo del período transitorio, hasta que la flota española se equipare a las comunitarias, se acompañará con una mayor flexibilidad en la planificación de los sistemas de apoyo, de manera que el proceso se adapte a la evolución seguida por el cuadro de restricciones de los *inputs* y las fluctuaciones de los diferentes mercados de fletes.

De acuerdo con estas consideraciones, el Plan de Flota estima que el nivel de ayudas a la explotación para los próximos años será: 4.916 millones de pesetas en 1986, 3.984 millones de ptas. en 1987, 4.045 millones de ptas. en 1988, 3.082 millones de ptas. en 1989, y 2.350 millones de ptas. en 1990.

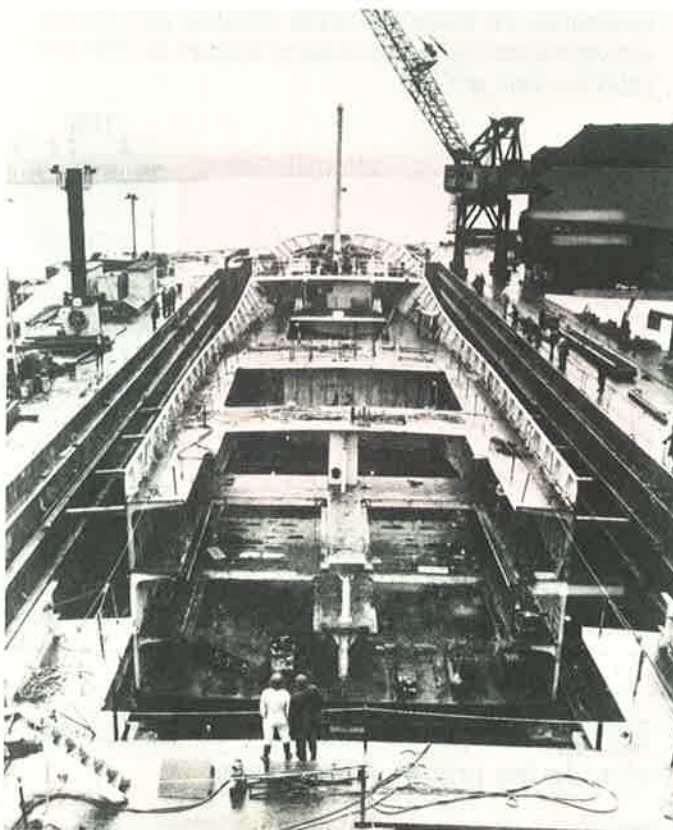
Para elaborar dichas previsiones, el Plan de Flota ha tenido en cuenta, entre otros factores, la evolución estimada de las demandas de tráfico para los diferentes grupos de mercancías, así como unos objetivos de cobertura de bandera del 40 por 100 como media para las importaciones no sujetas a reserva, y de un 20 por 100 en las exportaciones. Por término medio, la ayuda se sitúa en unas sesenta pesetas por cada mil toneladas/milla, de acuerdo con los coeficientes por tipo de buque y distancias actualmente previstas para este régimen de ayuda.

El importante segmento que representa la actividad de las líneas regulares ha sido objeto de una reciente legislación (R. D. 720/1984 y O. M. 16-5-85) que introduce un sistema de autorizaciones administrativas para la prestación de servicios espa-

Se apunta a un cambio suave y sin traumas

ñoles de Líneas Marítimas Regulares. Estas disposiciones abren la posibilidad de obtener una información que garantice la transparencia y leal concurrencia de los servicios extranjeros en líneas regulares que recalcan en puertos españoles. Para conseguir una aplicación efectiva de las normas legales, el Plan de Flota considera imprescindible la creación de un dispositivo de información, control y seguimiento, así como una mayor coordinación, a estos efectos, con las administraciones portuarias.

Otro asunto preocupante que recoge el Plan de Flota es el papel de las Conferencias, cuyos posibles abusos y resistencias a la apertura tienen que ser evitados dotando a la autoridad marítima de mecanismos de intervención en la línea de los trabajos e iniciativas de la CEE.



Respecto a la protección del pabellón nacional frente a las prácticas tarifarias desleales, el Plan de Flota anuncia que España se alineará con las propuestas realizadas por la Comisión de la CEE en esta materia.

Un régimen singular dentro de este sector tienen los servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional que, hasta el R. D. 2886/77 del 28 de octubre, se venían denominando de «soberanía». Respecto a estos tráficos, el Plan de Flota señala como característica peculiar y diferencial el criterio de interés nacional que determina la realización de estos servicios marítimos. El contrato vigente entre el Ministerio de Transportes y la Compañía Transmediterránea, aprobado por R. D. 1876/78 de 8 de julio, establece las bases y el régimen económico que debe presidir las relaciones de la Compañía con la Administración Pública.

El énfasis que el Plan de Flota pone en la competitividad, implica medidas específicas que animen la renovación y el ajuste de la flota. Para ayudar a conseguir esos objetivos, el Plan establece como novedad las primas a la construcción naval —crédito— aportación del armador. Tomando como punto de referencia los sistemas que aplican otros países europeos, las primas se establecerán según las características de los buques que vayan a ser desguazados, las de los que los sustituyan, y la situación del mercado.

Como supuesto de partida, el Plan de Flota estima que pueden ser objeto de

COSTE PRESUPUESTARIO DE LAS MEDIDAS

Agregando las cifras estimadas para cada año en cada una de las modalidades de ayuda directa y primas al desguace y sustitución de flota se obtiene el cuadro siguiente de dotaciones presupuestarias.

DOTACIONES PRESUPUESTARIAS

| | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | TOTAL |
|--------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| Ayudas a Tráficos | 1.262 | 3.984 | 4.045 | 3.082 | 2.350 | 14.723 |
| Ayudas a Combustib. | 3.494 | — | — | — | — | 3.494 |
| Primas Navegación .. | 160 | — | — | — | — | 160 |
| Primas desguaces | 2.000 | 3.500 | 3.000 | — | — | 8.500 |
| TOTAL | 6.916 | 7.484 | 7.045 | 3.082 | 2.350 | 26.877 |

Su implementación lógicamente requeriría en cada caso, y una vez aprobado el Plan, la elaboración por el MTTC de



desguace los buques construidos con anterioridad a 1978, al no llevar incorporados estos barcos los sistemas de propulsión que implican sustanciales ahorros de combustible. El Plan de Flota considera, además, el establecimiento de un cuadro de primas máximas cuando el desguace lleve implícita la sustitución del buque viejo por otro nuevo. Los baremos para primas que propone el Plan de Flota han sido elaborados de acuerdo con las cotizaciones mundiales del mercado de la chatarra y con criterios equiparables a los empleados por otros países comunitarios.

Para tener acceso a las primas máximas, es necesario que el buque desguazado sea sustituido por otro nuevo que opere en el mismo grupo de carga, de manera que cada tres TPM viejas se correspondan con un mínimo de dos TPM y un máximo de tres TPM nuevas. El

importe de la prima no deberá superar el 10 por 100 del valor de la nueva construcción.

Las primas se establecen para tres tipos de barcos: petroleros y buques-tanque, graneleros y otros, de acuerdo con el cuadro adjunto. Asimismo, el Plan de Flota prevé la asignación de primas para las posibles variantes que no se ajusten exactamente a los requisitos exigidos en el párrafo anterior.

En el caso de buques construidos con anterioridad a 1978 cuyo desguace no vaya acompañado por la sustitución, se aplicará una prima única de 400, 800 y 1.200 pesetas por TPM a cada grupo de buques. Y, en el supuesto excepcional de desguace de buques construidos entre 1978 y 1981, la prima única se reducirá a 500 ptas. por TPM.

La cuantía de las primas dependerá de una Comisión

para la Renovación de la Flota que, presidida por un representante del Ministerio de Transportes, y de la que formarán parte los departamentos de Industria y Energía, y de Economía y Hacienda, estudiará la competitividad y adecuación del nuevo buque, así como el impacto producido en el mercado por la desaparición del barco desguazado.

De los 8.500 millones de pesetas para primas al desguace que el Plan de Flota prevé para el período conveniente de aplicación —los próximos años 86, 87 y 88— 2.925 millones irán destinados a petroleros y buques tanque, 1.700 a graneleros, y 3.200 millones a otros. Tanto el coste presupuestario de las medidas como sus previsibles efectos se recogen en los cuadros que acompañan este informe.

Según previene el Plan de Flota, «este proceso de ajuste inevitablemente supondrá la

aparición de excedentes temporales de empleo, a los que se podrían sumar los derivados de un ajuste de los vigentes cuadros de tripulaciones de acuerdo con los nuevos progresos tecnológicos incorporados en su construcción». Y añade: «En uno y otro supuesto, el tratamiento que deberá dársele a estos eventuales excedentes será asimilable al que se registra en otros sectores también objeto de planes de ajuste en su capacidad productiva.»

Finalmente, el Plan de Flota expresa la voluntad de profundizar en los esfuerzos para lograr mejores condiciones de seguridad, empleo y tecnología; se compromete a recoger la reforma de la Administración Marítima que resulte de los trabajos de la COMINMAR, y a establecer el marco de actuación de las empresas navieras de acuerdo con las nuevas exigencias derivadas de la adhesión de España a la CEE. ■

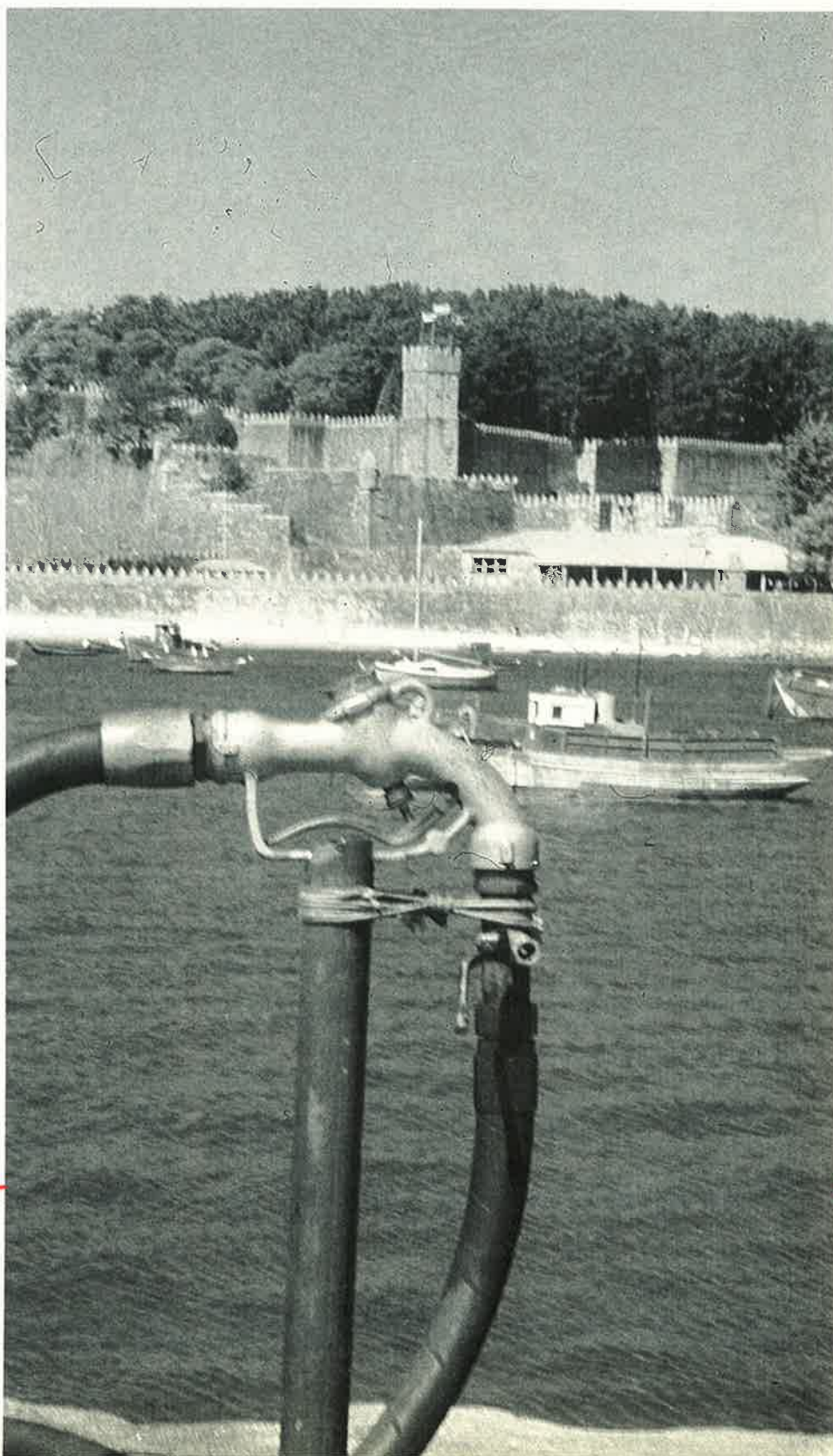
UNA SUBIDA

Una inadecuada interpretación de la normativa aprobada por Presidencia de Gobierno el pasado día 31 de diciembre, en la que se fijaba el precio del gasóleo «B» en 50 pesetas, hizo que los armadores pagaran en poste 44,10 pesetas. Finalmente, y tras varias reuniones con la Administración, la cuestión quedó aclarada: todos los buques pesqueros pagarán el gasóleo a 36,20 pesetas, cifra a la que hay que restar 2,50 pesetas en concepto de compensación, con lo que resulta un precio final de 33,70 pesetas, cantidad muy próxima a la que se había estado pagando durante 1985, y que era de 32,85 pesetas.

TRADICIONALMENTE, el precio del gasóleo pesquero ha sido una de las preocupaciones más importantes del sector, habida cuenta del porcentaje que el combustible supone en el conjunto de los gastos de explotación de un buque. En la agricultura, por ejemplo, que también utiliza el gasóleo «B», el combustible supone aproximadamente el 10 por 100 de todos los gastos del sector. En el mar, en cambio, el gasóleo significa una cifra media del 30 por 100, aun cuando pueda llegar hasta el 40 por 100 en algunos segmentos de la actividad.

A la hora de fijar estos nuevos precios para el gasóleo, han existido otras circunstancias que complicaban el proceso, tales como la aplicación del impuesto so-

En el mar, el precio del combustible representa hasta un 30 por 100 de los gastos de explotación. De ahí que el precio del gasóleo B constituya una de las preocupaciones más fuertes para el sector.



A SIMBOLICA

bre el Valor Añadido y la Ley de Impuestos Especiales.

El gasóleo para barcos cuyas operaciones tengan carácter de exportación, de acuerdo con la normativa sobre el IVA, debe tener un precio libre, lo que supone una cotización similar a la existente en los mercados internacionales. Los problemas iniciales de interpretación, como ya sucedió al aplicar el IVA en la pesca, se presentaban en el momento de clasificar las operaciones asimiladas a la exportación, faenado fuera de las 12 millas, o a 48 horas de distancia de la costa, o en las operaciones de bajura tradicionales. Al final, toda la actividad pesquera ha quedado asimilada a estos efectos como operaciones de exportación, con lo que este tipo de gasóleo no sufre el IVA ni tampoco el Impuesto Especial.

A pesar de la sensibilidad mostrada durante los últimos años por el Ministerio de Agricultura en cuestiones como la del gasóleo, durante las últimas semanas del pasado año se desataron todo tipo de especulaciones sobre el nuevo precio del combustible. El ministro, Carlos Romero, señalaba, antes del 31 de diciembre, su confianza en el mantenimiento de unas cotizaciones aceptables, lo que supuso un motivo de tranquilidad para el sector. Sin embargo, esta tranquilidad se vio alterada el primero de enero cuando el *Boletín Oficial del Estado* fijó las nuevas cotizaciones para el gasóleo «B» en las 50 pesetas, aunque se hiciera la salvedad de los barcos con actuaciones asimiladas a la exportación, para los cuales el precio sería libre.

La interpretación de esta norma desató una ola de protestas por parte de las Cofradías. En algunas provincias, como Huelva, se produjeron amarres de flota en las localidades de Barbate e Isla Cristina. En otras zonas, responsables de las Cofradías señalaban igualmente su protesta.

La situación volvió a la normalidad mientras se buscaban fórmulas para evitar perjuicios a los armadores que en estas fechas hubieran hecho aprovisionamientos de gasóleo. En algunos medios oficiales se llegó a poner de manifiesto que parte del problema había estado originado por una incorrecta interpretación de la normativa por parte de algunas delegaciones de Campsa. Para enmendar la situación, el monopolio ponía al servicio del sector una línea directa para dar respuesta a todas las preguntas que se hicieran sobre este problema.

Tras estos compromisos, se puede decir que el precio del gasóleo permanece estabilizado desde hace dos años. En 1985, el Gobierno aprobó un aumento del 9,52 por 100 para el gasóleo «B» utilizado en la agricultura y la pesca, pasando el litro de 42 a 46 pesetas. El campo pagó la subida. El mar recibió a cambio una nueva compensación, vía subvención directa, que prometió Carlos Romero hace ahora un año y que, aunque con algunos retrasos, se ha cumplido en 1985. El titular de Agricultura hubo de arañar una partida en torno a los 3.500 millones de pesetas de diferentes presupuestos, recursos que al final llegaron al sector.

Hasta el 31 de diciembre, el

precio de un litro de gasóleo para el sector pesquero era de 32,85 pesetas. A esta cantidad se sumaban las 1,50 pesetas de ahorro por aprovisionamiento en poste colectivo o en cantidades elevadas; 7,65 pesetas de subvención que figuraban ya al 1 de enero de 1985 y otras 4 pesetas más que se abonaron a lo largo del último año. En total, 11,65 pesetas de subvención y 1,50 pesetas por toma de combustible en surtidor.

Con nuestro ingreso en la CEE, se deben eliminar las subvenciones por el sistema anterior. Y eso es lo que ha hecho la Administración española. Sin embargo, el Ministerio de Agricultura arbitró diferentes mecanismos para que, al final, el armador de bajura y de altura no pague unas cantidades finales más altas.

De las 44,10 pesetas que figuraron en el poste de Campsa durante la primera semana de 1986, el precio se ha reducido a 36,20 pesetas. De esta cantidad se deberán deducir finalmente otras 2,50 pesetas que aportará la Administración en concepto de ayudas por el proceso de adaptación. De esta forma, el precio a pagar por el sector será de 33,70 por el litro de gasóleo, lo que supone menos de una peseta de aumento sobre un precio, 32,85 pesetas, que ya está vigente hace dos años. Las ayudas oficiales por este concepto van a estar por encima de los 2.300 millones de pesetas, frente a los casi 11.000 que se pagaron en 1985 ante un consumo que se eleva a unos 940 millones de litros.

Los armadores que hubieran adquirido gasóleo pes-

quero al precio de 44,10 pesetas durante la primera semana de enero, deberán exigir la devolución de las cantidades que superen el precio de las 36,20 pesetas que figuran actualmente en poste de surtidor.

Al igual que sucede en los aprovisionamientos exteriores, se arbitrarán fórmulas para que el pago de este gasóleo pueda hacerse a treinta días, lo que supone una nueva posibilidad de ahorro para el sector pesquero.

Por lo que respecta a la Marina Mercante, la nueva política de precios ha sido recibida con satisfacción. La mayor parte de la actividad de estos barcos se realiza mediante operaciones con otros países o con las Islas Canarias, Ceuta o Melilla. En consecuencia, el precio del combustible es libre a 36,20 pesetas y ello supone un considerable ahorro frente a lo que debían abonar en el pasado inmediato. Ello podría suponer una discriminación con las Islas Baleares, cuyas operaciones no podrían acogerse a este precio del mercado libre o a las actuaciones de cabotaje. Para estos viajes, el precio del gasóleo sería el de las 50 pesetas fijado para el tipo «B» menos 1,50 pesetas por aprovisionamiento en grandes cantidades. En medios del sector se estima que esta situación es discriminatoria sólo en teoría, dada la dificultad de seguir todas las operaciones de un barco, diferenciando las realizadas en territorio nacional o las asimiladas con exportación y controlando las tomas de combustible. ■

Vidal MATE

Se trata de adaptarse a las normas de la CEE sin que los precios se disparen

Un total de 227 barcos, pertenecientes a la lista de las 300 unidades previstas en el Tratado de Adhesión a la CEE, se han puesto en movimiento desde el pasado 1.º de enero de acuerdo con el Plan de Pesca presentado por España y cumpliendo estrictamente la normativa vigente. Esto puede suponer que, con las autorizaciones para el faenado simultáneo de 150 embarcaciones, resulte prácticamente posible el pleno empleo para el conjunto de nuestra flota en aguas comunitarias a falta solamente de que el sector se ponga de acuerdo sobre determinados aspectos del reparto de los derechos. La Administración manifiesta estar en la mejor disposición para propiciar el acuerdo entre los armadores de los diferentes puertos, y es probable que se abran líneas de ayuda para apoyar esas transacciones.

Plan de Pesca para la CEE

TODO BAJO CONTR

L acuerdo con la Comunidad Económica Europea preveía que España presentara, antes del 15 de diciembre de 1985, el correspondiente Plan de Pesca para nuestros barcos en aguas comunitarias. Este Plan debería tener al menos un mes de vigencia. De acuerdo con ello, la delegación española ha remitido en tiempo y forma a Bruselas un Plan para dos meses. Este período se considera más adecuado que el de un mes, ya que muchos barcos tienen sus fechas de operaciones a caballo entre enero y febrero.

El Plan de Pesca es, sencillamente, un amplio calendario en el que se determina, con todo tipo de detalles técnicos, desde el 1 de enero hasta el 28 de febrero, el número de barcos que pueden faenar durante dicho período en aguas comunitarias. En el mismo se

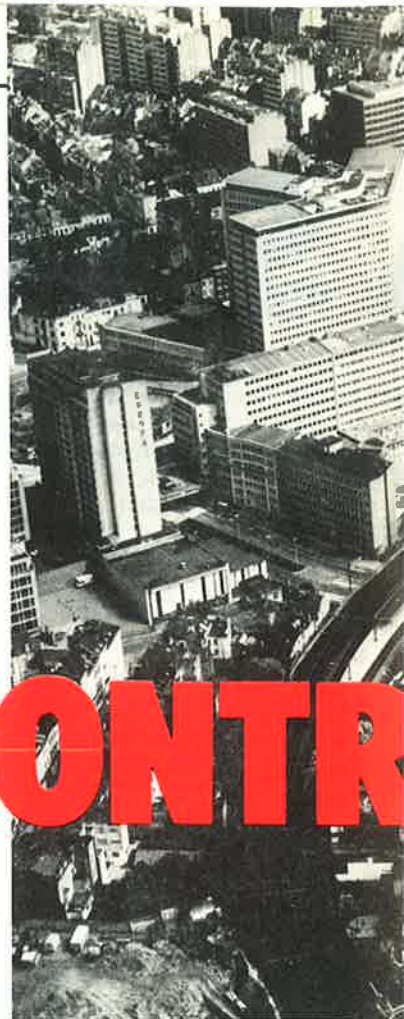
detalla el nombre de cada buque, su matrícula, TRB, potencia, puerto de procedencia, caladero de destino, fechas de salida desde la base, días y zona de recorrido, período de operaciones en caladero y día de comienzo del regreso al puerto. Cualquier anomalía respecto a ese Plan, no justificada por una causa de fuerza mayor, podría ser motivo

de sanciones. Será responsabilidad del armador si el barco no sale a tiempo del puerto, o si se producen retrasos en el recorrido hasta el punto del caladero. Pero, lo que está perfectamente fijado en la normativa comunitaria son los días de faenado y la fecha en que debe abandonarse la zona de pesca.

Este meticuloso Plan, en el que figuran todas las previsiones sobre la actividad pesquera de nuestra flota en aguas comunitarias de las zonas V, VI, VII y VIII, ha sido elaborado por la Secretaría General de Pesca Marítima. Una copia del mismo fue remitida en su día a Bruselas, desde donde ha sido distribuido a cada uno de los países en cuyas aguas va a faenar la flota española. Obviamente, el plan está en posesión de las correspondientes marinas de estos Estados y de las patrulleras de vigilancia. De esta forma, las autoridades de cada país saben en todo momento qué

barco está faenando en sus aguas y los que se encuentran de tránsito. Con el Plan en la mano, resulta más fácil el control de la flota española. Igualmente, el Plan está en poder de las Comandancias de Marina de cada uno de nuestros puertos. No hay posibilidad, por tanto, de graves infracciones por el incumplimiento del programa. Son las autoridades de Marina las responsables de autorizar la salida de cada barco según el Plan. El pesquero viajará hasta los caladeros correspondientes simplemente con la carta o rol de operaciones, donde figuran las condiciones de su actividad.

La CEE no es favorable a que se introduzcan modificaciones sobre la marcha en cada uno de los planes. Solamente razones de fuerza mayor, graves averías, etcétera, serían aceptadas para variar las fechas de pesca fijadas para un barco. Sin embargo, cada armador puede hacer un plan para sus barcos de acuerdo con sus dere-





chos, fijándose los períodos para reparaciones, vacaciones, etcétera, y la Administración puede recoger esas condiciones antes de enviar a Bruselas el siguiente Plan.

De acuerdo con la interpretación del Tratado de Adhesión a la CEE, se entiende por simultaneidad, el medio de que 150 barcos puedan faenar a la vez en los caladeros, dejándose, sin embargo, la puerta abierta al movimiento, en las mismas fechas, de las embarcaciones para viajes de regreso o de acercamiento a las aguas de pesca. Ello implica que, según el Plan remitido a Bruselas, las operaciones en caladero de las 150 unidades previstas en el Acuerdo suponen el movimiento de 227 embarcaciones, con lo que, prácticamente, se podría asegurar el pleno empleo de toda esta flota.

En la zona más alejada, la V y la VI deben faenar 23 barcos. El viaje a esos puntos supone, aproximadamente, unos siete días entre la ida y la vuelta. Para la

zona VII, donde faenarán 70 embarcaciones, se estipula una duración para el recorrido de seis días entre ida y vuelta. Finalmente, para la zona VII, la entrada es mucho más rápida, no existiendo en la práctica una distancia para ser tenida en cuenta.

Según las previsiones más optimistas, con este acuerdo solamente deberán estar parados unos 50 barcos, mientras el resto de la flota desarrolla la actividad pesquera. Ello no debe suponer ningún problema para el sector y se entiende que es perfectamente posible lograr que todas las unidades puedan faenar al menos diez meses. Hay que considerar los períodos de vacaciones a que tienen derecho las tripulaciones, las cuales pueden tender a mejorar sus condiciones para acercarse a las existentes en la Comunidad; igualmente, se deben tener en cuenta los habituales períodos de reparaciones. De este modo, el Plan de Pesca, por la meticulosidad que exige en lo que se refiere a los calen-

darios, va a suponer una mayor preparación y puesta a punto de los barcos, ya que una avería puede suponer la pérdida de un período de pesca.

Si el control va a ser riguroso en el número de barcos que faenan en los caladeros, también se van a extremar las medidas para el seguimiento de las capturas. Cada embarcación deberá comunicar a Bruselas, al abandonar los caladeros, las toneladas obtenidas. Paralelamente las mismas cifras serán conocidas por las autoridades españolas al llegar los barcos a puerto. También funcionarán diferentes sistemas de seguimiento y control en este aspecto, con el fin de evitar que se superen las cantidades estipuladas en el acuerdo. En el caso de que los cupos se alcanzasen antes de fin de año, la flota debería regresar a sus puertos. La Administración española tiene suficiente experiencia en el seguimiento de estas actuaciones y funcionan ya los mecanismos para control de cap-

turas en cada barco, con las sanciones correspondientes en casos de incumplimiento.

La Secretaría General de Pesca es favorable a las situaciones de autocontrol. Para ello, estima indispensable llegar a un acuerdo dentro del propio sector, dada la existencia de armadores con barcos pero sin grandes posibilidades de pesca, mientras que en otros puntos sucede lo contrario. Si esta situación se mantiene, es posible que algunos armadores lleguen a operar de forma fraudulenta. Eso no interesa, evidentemente, al armador, ni tampoco al sector, ni a la propia Administración.

Actualmente, este desequilibrio entre buques y derechos afecta a unos 30 barcos. En la mayor parte de los puertos, los derechos están ajustados a las necesidades. Por el contrario, hay dos, donde las diferencias son más importantes. Es el caso de Pasajes, donde hay un número alto de derechos al haber reducido flota; mientras que en Ondárroa sucede lo contrario. Una solución podría ser que Pasajes comprase más barcos para ejercer unos derechos que ciertamente le corresponden. Sin embargo, la Administración es partidaria de otro tipo de entendimiento, consistente en repartir los derechos entre todo el sector, aunque, lógicamente, con las debidas contrapartidas. Se quiere evitar así que funcione una especie de mercado negro.

Desde esta perspectiva, la Administración pesquera podría arbitrar en un futuro inmediato líneas de financiación especiales, a través del Banco de Crédito Industrial-Crédito Social Pesquero, para que armadores sin derechos comprasen los que teóricamente «sobraran» en algún puerto, dentro de un concepto de mutua colaboración. ■

Vidal MATE

EL TAMAÑO DE LA FAMILIA ES UNO DE LOS DATOS MAS SIGNIFICATIVOS CON LOS QUE SE PUEDE CONTAR A LA HORA DE REALIZAR CUALQUIER APROXIMACION A LA SOCIOLOGIA DE LAS COMUNIDADES DE PESCADORES. EN ESTE TRABAJO, EL PROFESOR MONTERO LLERANDI EXPLICA EL ALCANCE DE LAS INVESTIGACIONES REALIZADAS AL RESPECTO.

Gentes del Mar

LA FAMILIA PESCADORA

UNA primera aproximación a la familia pescadora exige conocer las similitudes y diferencias que ofrece este grupo al compararlo con la familia media de los hombres y mujeres que viven y trabajan «en tierra». Así, pues, deben dejarse de lado en la toma de contacto inicial cuestiones relevantes como las diferentes formas que adopta la familia del pescador. No obstante, y aunque esto sea tratado en otro momento, hay que señalar las diferencias que se aprecian entre la familia del trabajador de la pesca industrial (que engloba a las flotas de altura y gran altura), y el tipo de familia que se encuentra en la pesca preindustrial (que incluye las flotas de litoral y artesanal). Asimismo, los factores culturales específicos propios de cada comunidad autónoma o región también marcan diferencias en la organización de la familia.

Un factor que muestra las

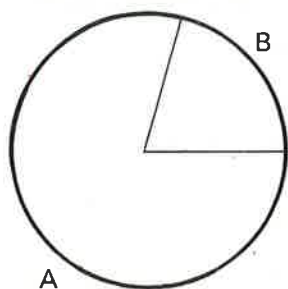


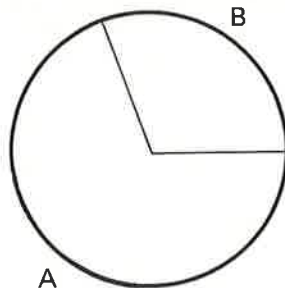
GRAFICO NUMERO 1
(EN PORCENTAJES)

A: DE 0 A 3: 80 %

B: MAS DE 3: 20 %

NUMERO DE HIJOS DE MUJERES NO SOLTERAS (ESPAÑA)
FUENTE: ENCUESTA DE FECUNDIDAD (INE)

GRAFICO NUMERO 2
(EN PORCENTAJES)



A: DE 0 A 3: 69 %

B: MAS DE 3: 32 %

NUMERO DE HIJOS DE MUJERES DE PESCADORES (HUELVA)
FUENTE: ENCUESTA A LA PESCA (HUELVA)

semejanzas entre los pescadores de las diferentes comunidades autónomas y regiones es el tamaño medio de la familia, que supera ampliamente no sólo el tamaño medio de la familia nuclear española, sino los tamaños que ésta toma entre la gente de tierra. Con todas las cautelas que deben tenerse en cuenta al manejar los datos obtenidos por medio de encuestas, el tamaño medio de la familia nuclear pescadora obtenido a partir de la encuesta realizada por D. I. S. en 1972 era de 4,9 (1), valor que está muy por encima del tamaño medio de la familia española, que era de 3,9 miembros por núcleo familiar (2). Estos datos no parecen haber variado sustancialmente durante los últimos años, al menos en lo que se refiere a las familias pescadoras de las provincias de Huelva y Pontevedra, ya que en el año 1984 el tamaño medio de la familia pescadora en estas dos provincias era de 4,9 (3), mientras que el valor que tomaba el tamaño medio de la familia española era de 3,8 (4).

Considerando los tamaños medios que toma la fa-



milia de la gente de tierra según las diferentes categorías ocupacionales, se observa que los valores más altos corresponden a los «jornaleros del campo» (sector agrícola) y a los «obreros sin cualificar» (sector industria), con una media de 4,1 miembros por núcleo familiar, así como a los «directores, cuadros superiores y profesiones liberales» (sector de servicios), para los que toma un valor medio de 4,2 miembros por núcleo familiar (5). Estos valores se encuentran por debajo del que corresponde a la familia pescadora.

Si, además de la categoría ocupacional, consideramos la nacionalidad o región, se observa que el tamaño medio de la familia pescadora continúa mostrando los valores más altos. En el País Vasco, el tamaño medio de la familia pescadora es de 4,46, valor que supera a la categoría «agricultores con asalariados» que es de 4,44, el más alto de esta comunidad. En el País Valenciano, el tamaño medio de la familia pescadora es de 4,57, superior al más alto de esta nacionalidad, que es de 4,1 y corresponde a la categoría

ocupacional «directores, cuadros superiores y profesiones liberales». También en Galicia la categoría ocupacional «directores, cuadros superiores y profesiones liberales» tiene el tamaño medio más alto, 4,21 miembros por familia, pero está por debajo del correspondiente a la familia pescadora: 4,97. Por último, la familia pescadora onubense, con un tamaño medio de 5,32 miembros, supera ampliamente los 4,51 de la categoría ocupacional «obreros sin cualificar» de la zona occidental de Andalucía (6).

Puesto que lo que se está comparando es el tamaño medio de la familia conyugal, constituida por el matrimonio y los hijos, puede ser muy ilustrativo comparar las diferencias entre el número de hijos de la familia pescadora y de la familia de los trabajadores de la marina mercante. El interés de esta comparación radica en la relativa homogeneidad de los dos colectivos, puesto que ambos realizan su actividad laboral en

el mismo entorno: la mar (ver Cuadro núm. 1) (7).

Con los datos que ofrece el Cuadro núm. 1 pueden diferenciarse dos tipos de familias: 1) La familia nuclear reducida, compuesta por un número de miembros que oscila entre dos y cinco (el matrimonio y un número máximo de tres hijos); 2) La familia nuclear numerosa, formada por más de cinco miembros (el matrimonio y cuatro o más de cuatro hijos). Esta clasificación de los tipos de familia permite constatar las diferencias entre los dos sectores comparados. El porcentaje de familias nucleares numerosas en la pesca (31,5 por 100) es casi tres veces mayor que en la marina mercante (11 por 100). Las diferencias en el número de hijos, entre los tripulantes de los buques pesqueros y mercantes, marcan el carácter tradicional de la familia pescadora, sobre todo si tenemos en cuenta que la edad media de los casados en los dos sectores no ofrece diferencias significativas: 38 años en el sector pesquero y 38,6 años en la marina mercante (10).

Una de las características que distingue la familia tradicional de la que se ha dado en llamar «familia moderna», es el mayor número de hijos de aquella: «El primer cambio que tiene lugar en lo

El primer cambio aportado por la familia moderna es el neto descenso de la tasa de natalidad.

que venimos llamando el modelo de familia moderna es el descenso de las tasas de natalidad: se tiende claramente hacia un número de hijos mucho más reducido que en el pasado. En el caso de nuestra sociedad española, esta tendencia se está haciendo sentir cada vez más en los últimos años. Toda una serie de factores (económicos, culturales, etc.), contribuyen hoy a que los ma-

trimonios pongan el tamaño de familia ideal en un número pequeño de hijos: la 'pareja' es el ideal que tiende a predominar cada vez más» (11). El análisis global de los datos obtenidos para el sector pesquero parece señalar que en la familia del pescador no se da, en general y de forma homogénea, la tendencia al descenso de la tasa de natalidad (ver Gráfico número 1). El porcentaje de mujeres de pescadores que tienen más de cuatro hijos (18,5 por 100) es casi el doble que el que corresponde al total de mujeres no solteras españolas (9,8 por 100). Asimismo, el porcentaje de mujeres de pescadores que han tenido tres o cuatro hijos es superior al total nacional de mujeres no solteras: 42 por 100 para las primeras (12), y 30,6 por 100 para las segundas (13).

El elevado número de hijos de la familia pescadora se explica por las mismas o parecidas razones que llevaban a formar familias nucleares numerosas a los campesinos autónomos: «Los hijos constituían una aportación indispensable para la marcha de la empresa familiar y su continuidad en la siguiente generación» (14). Sin embargo, los diversos estudios realizados en comunidades pesqueras españolas coinciden en afirmar que la familia pescadora ha dejado de ser una unidad económica, como lo era en otras épocas. Parece que ya son historia los tiempos en que «el padre pescaba, la madre (o la hija desde temprana edad) vendía lo pescado por el padre, o lo comprado en alguna lonja, y el hijo ayudaba a su padre desde tierna edad en su trabajo, ya preparando cebo o ya pescando con él en el mar. Las mujeres, además, ayudaban tiñendo las redes que, entonces, eran de algodón. El teñido lo hacían con frecuencia pues las redes perdían pronto el color. Es cierto que no todas las mujeres de pescadores se dedicaban a la venta de pescado; pero sí una gran parte de ellas. Todo esto quiere de-

CUADRO NUMERO 1

**COMPARACION DE LOS DATOS OBTENIDOS
SOBRE EL NUMERO DE HIJOS, EN LAS EN-
CUESTAS REALIZADAS A LA MARINA MER-
CANTE Y A LA PESCA (EN PORCENTAJES)**

| Número de hijos | Marina Mercante (8) | Pesca (9) |
|------------------------------|---------------------|--------------|
| Ninguno | 16,5 | 7 |
| Uno | 22 | 12 |
| Dos | 31,1 | 20,5 |
| Tres | 19,2 | 29 |
| Cuatro | 5,5 | 13 |
| Más de cuatro | 5,5 | 18,5 |
| Total (%) | 100 | 100 |
| Número de casos | (109) | (261) |

cir, que la familia pescadora constituía una pequeña unidad económica integrada por los individuos de la misma en torno a la profesión del padre o de otros familiares pescadores que vivieran en la misma casa» (15). Pero esta situación parece haber cambiado: «La economía familiar, hoy en día, se asienta exclusivamente en el trabajo profesional del marido pescador. La mujer ya no se ocupa del comercio del pescado como en otros tiempos, ni los niños tienen trabajo especial que realizar en orden a la profesión de su padre» (16). Sin embargo, estos cambios no parece que hayan arrastrado a otros cambios en las pautas familiares. Pero no hay que dejarse engañar por las apariencias. El proceso de industrialización en el sector pesquero ha cambiado la estructura de las relaciones sociales de la comunidad pesquera. Ahora bien, los cambios sociales no suelen tomar la forma de

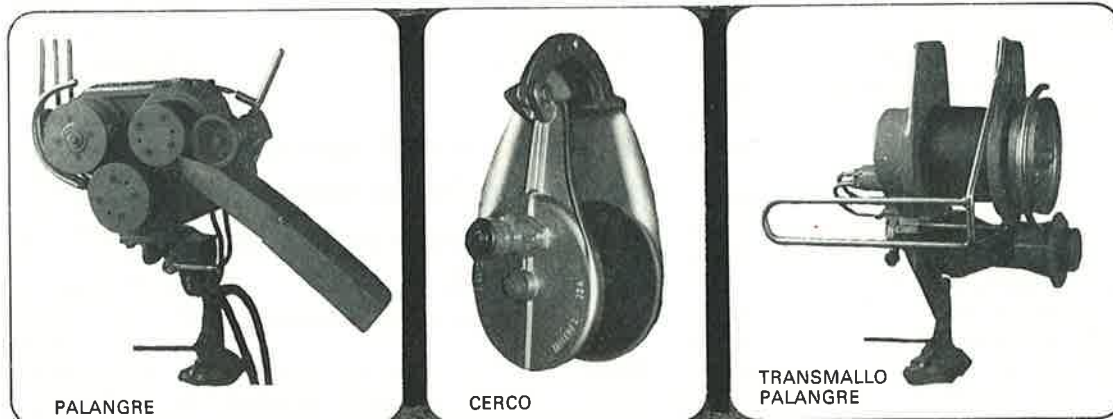
una cadena, sino la de una tela de araña. Es difícil poner en duda que los cambios en el desarrollo económico determinan cambios en los valores y en las prácticas familiares; pero estos cambios pueden producirse «mucho

más tarde que los cambios económicos, pues los mecanismos impulsan más bien la continuidad que el cambio» (17). ■

J. M. MONTERO
LLERANDI

(1) Departamento de Investigaciones Sociológicas (D. I. S.), Estudio sociológico hombres del mar (Madrid, 1973). (No publicado). (2) Antonio de Pablo Masa, «La familia española en cambio», en FOESSA, *Estudios sociológicos sobre la situación social de España* (Madrid, Euramérica, 1976), página 357. (3) Manuel García Ferrando y José Manuel Montero Llerandi, «Cambio social y crisis en las comunidades de pescadores», *Revista de Estudios Agro-Sociales*, Madrid, núm. 131 (abril-junio, 1985), pág. 134. (4) Salustiano del Campo y Manuel Navarro, *Análisis sociológico de la familia española* (Madrid, Ministerio de Cultura, 1982), pág. 27. (5) Antonio de Pablo Masa, *op. cit.*, pág. 357. (6) *Ibid.*, pág. 358. (7) Los datos que se ofrecen en este cuadro deben tomarse con cierta precaución, puesto que la comparación se ha establecido entre los datos obtenidos en la encuesta nacional realizada al sector marina mercante y en la encuesta al sector pesquero de la provincia de Huelva. (8) José Manuel Montero Llerandi, *Estudio sociológico sobre los accidentes de trabajo en la marina mercante* (Madrid, SLMM, 1980), pág. 22. (9) José Manuel Montero Llerandi, *Proceso de industrialización y condiciones de trabajo: El sector pesquero onubense* (Sevilla, Junta de Andalucía, 1985), pág. 44. (10) *Ibid.*, pág. 44. (11) Antonio de Pablo Masa, *op. cit.*, pág. 400. (12) I. N. E. *Encuesta de Fecundidad. Diciembre, 1977* (Madrid, I. N. E., 1978), pág. 75. (13) José Manuel Montero Llerandi, *Proceso de industrialización y condiciones de trabajo: El sector pesquero onubense* (Sevilla, Junta de Andalucía, 1985), pág. 44. (14) Antonio de Pablo Masa, *op. cit.*, pág. 400. (15) Felipe Barandiarán Iñzar, *La comunidad de pescadores de bajura de Pasajes de San Juan. Ayer y hoy* (Oyarzun, 1982), pág. 180. (16) *Ibid.*, pág. 304. (17) André Michel, *Sociología de la familia y del matrimonio* (Barcelona, Península, 1974), pág. 11.

Talleres Mecánicos OSA



- CARRETES HIDRAULICOS DE CACEA
- HALADORES DE CERCO
- HALADORES DE TRASMALLOS
- HALADORES DE PALANGRE
- MAQUINILLAS HIDRAULICAS Y ELECTRICAS
- TIMONES HIDRAULICOS

C/ Santiago, 3-B
Tlf. (943) 64 23 01
HONDARRIBIA

Hechos el uno para el otro.



La elección de un motor no sólo debe hacerse por sus prestaciones en fábrica, sino también, y en especial, por la garantía de obtenerlas en la mar.

BAUDOUIN ha puesto los medios para cumplir esta exigencia.

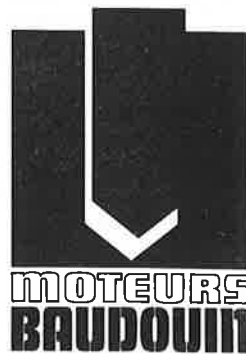
BAUDOUIN proyecta, fabrica y garantiza el conjunto del equipo propulsor.

BAUDOUIN lo adapta y lo personaliza para cada barco, de acuerdo con el armador y con el astillero.

BAUDOUIN prueba las prestaciones ofrecidas sobre el propio barco (velocidad y tracción).

BAUDOUIN dispone de una red de servicio mundial dispuesta a intervenir donde y cuando usted lo solicite.

BAUDOUIN : el compañero responsable.



165, bd de Pont-de-Vivax
13010 MARSEILLE
FRANCE
TEL. (91) 79.90.91
TELEX MOBOD A 410 944 F

BAUDOUIN ESPAÑOLA
Paseo de la Habana 17
Quinto A
MADRID 16
TEL. (91) 411.50.66/411.51.17
TELEX 46062 DNP

SUCEDIO EN 30 DIAS

UN BUQUE PARA EL FUTURO

España y Francia invertirán, dentro del proyecto europeo de alta tecnología «Eureka» entre 2.600 y 4.000 millones de pesetas en una investigación dirigida a proyectar el pesquero de los años 90. A tal efecto dos comisiones de empresas, encabezadas por la División Naval del INI y el organismo de investigación francés INFREMER, han sentado las bases de este proyecto en una reunión celebrada en París entre los días 18 al 20 de enero.

El coste y la duración del proyecto, estimada entre cuatro y siete años, dependerá del número de buques piloto que se construyan. La investigación se desarrollará en tres fases: la primera de ellas se dedicará al desarrollo de tecnologías horizontales específicas para buques de pesca. Una vez que se haya verificado experimentalmente el resultado de estas tecnologías, se dará paso a una segunda fase, en la que se efectuarán pruebas sobre buques de pesca convencionales que estén en activo. Finalmente, se iniciará la construcción de los distintos buques piloto, cuyo número dependerá de los estudios que, simultáneamente, se efectúen sobre nuevos caladeros.

En España, la División Naval del INI será la encargada de coordinar a todos los fabricantes de equipos de buques que participen en el proyecto. Hasta ahora, las empresas interesadas en participar en el mismo son Pymar, Indunares, Inisel, Tecnacos, Sener, Tecnor, Cintra Naval, CEAPE y la Confederación Española de Armadores de Pesca. Por parte francesa lo harán Ifremer, Manche S. A., Cofrepêche y Bureau Veritas.

Todas estas empresas asistirán, durante el próximo mes de febrero, a las jornadas sobre «Nuevas tecnologías en el Sector Naval», organizadas por la Divi-

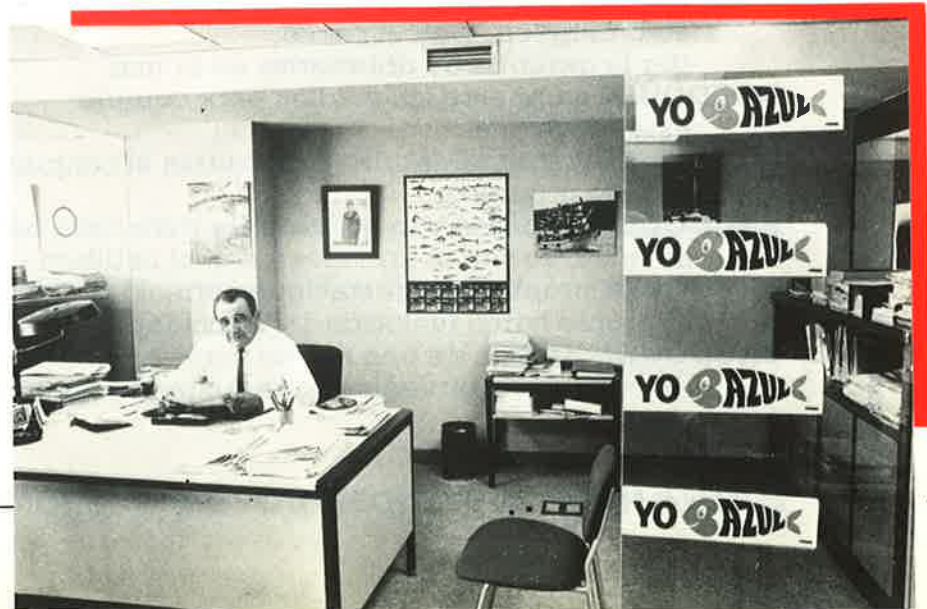
sión Naval del INI, con el fin de ayudar en la relación de equipos y tecnologías que se trata de investigar.

Según fuentes próximas a la División Naval del INI, el objetivo final de estas investigaciones es la disminución de los costes de explotación de los buques pesqueros. El punto clave de los futuros estudios será el ahorro de combustible. Para ello, se harán estudios sobre los motores, las formas del casco, la relación manga-eslora, nuevos sistemas de propulsión, como puede ser el de inducción magnética, aprovechamiento de la propia energía generada por el barco, etc.

NOMBRAMIENTOS PARA EUROPA

El presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, y patrón mayor de la Cofradía de Avilés, **Clemente Jesús Muñiz Guardado** ha sido propuesto por el ministro de Agricultura, Carlos Romero, para representar los intereses del sector pesquero en el **Comité Económico y Social** de la Comunidad

Económica Europea. El CES es un organismo de consulta al que están obligados a solicitar dictamen instituciones comunitarias como el Consejo de Ministros, la Comisión o el Parlamento. Este Comité, hasta la entrada de España y Portugal, estaba compuesto por 156 miembros. Ahora cuenta ya con 189, de los cuales 21 corresponden a España. La representación española en el CES se divide en tres grupos. El primero corresponde a los empresarios, y cuenta con siete miembros propuestos por la patronal. El segundo grupo, también de siete personas, está integrado por sindicalistas españoles. El tercer grupo está reservado a «actividades diversas». En el mismo, y en representación de España, hay otras siete personas, entre las que se encuentra un miembro por el sector pesquero, **Clemente Jesús Muñiz Guardado**. Como suplente, ha sido propuesto el secretario de la Cofradía de Tarragona, **Ramón París Uriarte**. El sector pesquero español estará presente también en la estructura empresarial más importante de la CEE, **Europêche**. El acceso a esta organización ha sido negociado conjuntamente por la **Federación de Armadores de Buques de Pesca** y por la **CEAPE**. **Europêche** es igualmente una organización a la que solicitan informes los organismos comunitarios cuando se tra-



tan cuestiones referidas a la pesca. De ahí la importancia de contar en el mismo con una presencia notable.

La Administración ha introducido también algunas modificaciones en la representación española ante los organismos comunitarios. **Juan Bautista Herro**, funcionario de la Secretaría General de Pesca, anteriormente responsable de cuestiones comunitarias, ha sido nombrado consejero de Pesca en la misión española.

Finalmente, en el campo de los nombramientos, y esta vez en organismos de la Administración pesquera española, destaca la designación de **Jaime García Lombardero** como secretario general del FROM, puesto que desempeñó anteriormente **Rafael Jaén Vergara**.

APRESAMIENTO Y ACCIDENTES

Además de los accidentes reseñados ampliamente en otras páginas de este número, los primeros treinta días de 1986 depararon otros incidentes en el mar. El pesquero «Mari Emma», con base en Santa Pola (Alicante), naufragó el día 9, a unas tres millas de la costa de Garrucha (Almería). Sus ocho tripulantes, que no sufrieron ningún daño en el siniestro, fueron recogidos por la embarcación «Siglo XXI», de Garrucha.

En esa misma fecha, el marinero Francisco José Casas, de 28 años, del buque pesquero vigués «Pleamar», resultó muerto y varios compañeros suyos heridos en un accidente ocurrido cuando faenaban en aguas del Gran Sol. Según la tripulación, el «Pleamar» sufrió un golpe de mar como consecuencia del temporal.

Un día después apareció, en aguas asturianas, el cadáver del pescador avilesino Daniel Fernández Canal, de 52 años, quien había salido con su embarcación «Juan Juanín hermanos» a faenar. Según la autopsia practicada, el marinero falleció por hidrocución. La víctima debió caer al mar después de golpearse con alguno de los aparejos del barco, ya que presentaba varios traumatismos.

Ese mismo día se dio por desaparecidos, en aguas del Estrecho de Gibraltar, a dos jóvenes gibraltareños, Adolfo



Chiara, de 24 años, y Víctor Balbón, de 26, quienes, en unión de otro joven, habían salido a la mar en la tarde del día 8 para probar los motores de una embarcación de recreo. Esta zozobró a la altura de punta Europa, como consecuencia de un fallo del motor, quedando al garete.

También se dio por desaparecido, el día 14, al marinero Santiago Bua Barrientos, de Muxía (La Coruña), después de varios días de búsqueda por submarinistas de la Guardia Civil y tripulaciones de la flota pesquera de la localidad. Santiago Bua había salido con su pequeña embarcación a pescar abadejo.

Como ya es habitual, también se produjeron apresamientos durante el mes de enero. Los pesqueros «Bien Amado», con base en La Coruña; «Sharley», de Gijón; y «Chileu», de Marín fueron capturados por el servicio de guardacostas de la Marina irlandesa. Los dos primeros, por estar faenando sin licencia, y el último, porque el tamaño de las capturas conseguidas era inferior al de los mínimos permitidos.

Por su parte, el pesquero «Playa de Valdegrana», con base en Puerto de Santa María, fue detenido por las autoridades marroquíes por faenar en una zona prohibida. La multa que le será impuesta puede llegar a los 200.000 dirhams (un dirham equivale a 15 pesetas), además de serle decomisadas las artes.

Ya en los últimos días de enero, las autoridades irlandesas hicieron públicas las sanciones impuestas a algunos de los pesqueros españoles apresados en el pasado año. Los barcos gallegos «Chimbote», «Sierra Ancares», «Rosu» y «Txoritxu»

fueron detenidos el pasado año y puestos en libertad bajo fianza, por lo que ahora sólo tendrán que pagar la diferencia.

El total de las multas ascendió a 22 millones de pesetas: el «Chimbote» y el «Sierra Ancares» pagarán seis millones cada uno, y los otros dos, el «Txoritxu» y el «Rosu», pagarán cinco millones, respectivamente.

PESCAR EN MARRUECOS: MAS CARO EN 1986

Pescar en Marruecos es, desde primeros de enero de este año, un 15 por 100 más caro para la flota española que el año anterior, al aumentarse automáticamente el canon previsto en el acuerdo de pesca suscrito entre ambos países.

Este aumento del canon de pesca supone un incremento acumulado del 70 por 100 desde el mes de agosto de 1983, fecha en la que se suscribió el tratado. Este prevé, también, que, a partir del 1 de enero de este año, las toneladas efectivas y autorizadas para los barcos españoles disminuyan en un 5 por 100 respecto a las que regían el año anterior. La disminución acumulada en el volumen de capturas ha sido del 35 por 100 desde que entró en vigor dicho acuerdo.

Tras el incremento experimentado en las tarifas de los cánones aplicables desde enero, los nuevos, expresados en derechos especiales de giro (DEG) (que equivale a un cambio de 167 pesetas) son los siguientes: para los barcos que faenen al norte del cabo Noun: los que tengan menos de 100 TRB, 105,82 DEG, y para los de más de 100 toneladas 181,10 DEG.

Para los barcos al sur de Cabo Noun, los DEG son los siguientes: cerco sardinales, 120,48; artesanales, 75,49; cefalópodo congelado, 226,13, y para la merluza negra, 85,65.

En cuanto a las toneladas autorizadas y efectivas para la captura por barcos españoles, el anexo del acuerdo cifra el volumen total en 88.791 toneladas y el efectivo de 76.868, que se reparten de la siguiente forma:

| | Toneladas autorizadas | Toneladas efectivas |
|------------------------------|-----------------------|---------------------|
| NORTE DEL CABO NOUN | | |
| Arrastre | 21.125 | 20.264 |
| Cerco Anchoa | 2.275 | 2.275 |
| Palangre y otras artes | 4.910 | 4.889 |
| SUR DEL CABO NOUN | | |
| Cerco Sardinales | 4.906 | 4.433 |
| Artesanales | 4.225 | 4.225 |
| Cefalópodo fresco | 5.678 | 4.493 |
| Cefalópodo congelado | 39.822 | 31.485 |
| Merluza negra | 5.850 | 4.904 |

Este cambio en las condiciones del acuerdo pesquero es el último respecto a las tarifas, pero no ocurre lo mismo en cuanto a volumen, pues éste se verá nuevamente disminuido en un 5 por 100 más a partir del próximo día 1 de agosto, es decir, apenas un mes antes de que concluya la vigencia de dicho acuerdo.

REVISION DEL «CASO PECIÑA»

Las autoridades nigerianas anunciaron, a mediados de mes, que revisarán el próximo 21 de febrero la sentencia del capitán del petrolero «Izarra», José Luis Peciña, condenado a 25 años de prisión por contrabando de crudo. La noticia le fue comunicada a la familia por la embajada española en Nigeria.

Según ha declarado la hija mayor del marino vasco, este anuncio les ha llena-



do de esperanza «máxime cuando el abogado nigeriano que lleva el caso es bastante optimista con la resolución del problema. Este abogado —según ha precisado María Teresa Peciña— podrá presentar sus pruebas y demostrar todas las irregularidades que se cometieron durante la investigación».

En reiteradas ocasiones, la familia del capitán Peciña ha acusado al armador vizcaíno, López Tapia, de ser el verdadero responsable de la situación del capitán del petrolero «Izarra». Las otras dos hijas de Peciña han afirmado que «el armador no ha hecho absolutamente nada por nuestro padre y, por ello, hay que exigirle responsabilidades, ya que es el auténtico culpable de la grave situación por la que está atravesando». Tanto Ana como María del Mar no se explican cómo López Tapia puede estar libre, y campar por sus respetos, mientras que «nuestro padre, que es inocente, está en la cárcel».

José Luis Peciña fue detenido el pasado 19 de junio de 1984 por las autoridades militares de Nigeria y acusado de contrabando de gasóleo. Condenado a muerte, le fue conmutada la pena por 25 años de prisión, que cumple actualmente en Port Harcourt, a 700 kilómetros de Lagos, capital del país.

Tras el golpe de Estado que derrocó al presidente Mohamed Buhari, renacieron las esperanzas de liberación. Es ahora, con el anuncio de la revisión del juicio, y tras varios meses de incertidumbre y nerviosismo, cuando la familia de José Luis Peciña vuelve a mostrarse optimista y espera con impaciencia dicho acontecimiento.

BREVES

● EI INI CONSTRUIRA TRES PESQUEROS

El astillero vigués Hijo de J. Barreras, perteneciente a la División de Construcción Naval del INI, construirá durante 1986 dos buques arrastreros y otro congelador, por un valor de 3.550 millones de pesetas. Los arrastreros serán para la empresa Friopesca y el congelador para Eduardo Vieira, S. A.

Los arrastreros tendrán una capacidad de 80 toneladas, mientras que el congelador contará con un total de 3.450 toneladas de registro bruto. Este último llevará una tripulación de 40 personas y representará una carga de trabajo para el astillero de 125.000 horas.

● SUSPENDIDA LA LINEA CEUTA-MELILLA

La línea marítima que enlazaba Ceuta y Melilla ha quedado definitivamente suspendida por la Compañía Transmediterránea, que cubría esa ruta. La travesía, según dicha empresa, no tiene objeto alguno puesto que, con las nuevas normativas del «Plan Meta», las islas Alhucemas y Chafarinas, así como el Peñón de Vélez, son suministrados y guarnecidos por tropas de la Península y no de Ceuta y Melilla, como se venía haciendo hasta ahora. Con este cierre se prevé una reactivación en el tráfico por parte de medianas y pequeñas empresas ubicadas en las dos localidades citadas.

● RESPONSABILIDADES PARA NAVIEROS

A primeros de diciembre de este año entrarán en vigor las nuevas normas del «Convenio Internacional sobre limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo», que establece los nuevos límites de responsabilidad para el naviero por accidentes personales y daños a la propiedad. Esta normativa sustituye a la vigente desde 1957.

El nuevo convenio aumenta algunos de los límites de responsabilidad del 250-300 por 100, fortaleciendo la posibilidad del naviero al restringir sus responsabilidades a estos niveles.

Los Clubs de Protección e Indemnización han apoyado este nuevo Convenio, según explica el Cuaderno de Información Profesional Marítima, de ANAVE, porque creen que establece unos niveles de compensación que, comparados con los establecidos en el Convenio de 1957, serán mucho mejor aceptados por los tribunales. Dichos límites, expresados en Derechos Especiales de Giro, oscilan entre

los 400.000 a 200 para daños personales y entre 200.000 a 100 por otros daños (un Derecho Especial de Giro equivale a 167 pesetas).

● BAJAS REMUNERACIONES PARA LOS SALVADORES PROFESIONALES

Según el nuevo informe de la «International Salvage Union» (ISU), el valor de los buques salvados por sus asociados durante 1984 ascendió a la cifra récord de 763 millones de libras esterlinas. Esta cantidad se alcanzó en 197 operaciones de salvamento. La remuneración media concedida por estos salvamentos fue el 5,6 por 100 del valor rescatado, lo que supone, según el citado informe, un premio inadecuado con relación a los valores salvados. Las medias en 1981 y 1982 de 7,8 por 100 y 6,6 por 100 respectivamente, habían creado expectativas de que los niveles subiesen en 1984.

Según el informe, los salvadores profesionales mantienen de sus ingresos costosas inversiones: remolcadores, equipos para las tripulaciones, personal especializado, apoyo legal y administrativo, etc.

● ANAVE, DESCONTENTA CON EL PLAN DE FLOTA

El Presidente de la Asociación de Navieros Españoles, Juan María Gómez de Mariaca, considera que el Plan de Flota está «bien concebido en cuanto al diagnóstico de la situación que atraviesa el sector, los objetivos y la elección de las medidas a poner en marcha, pero corre el peligro de resultar ineficaz por la escasez de las ayudas económicas que contempla».

En este sentido, el presidente de los navieros aseguró que tanto el Ministerio de Economía como el de Industria deberían coadyuvar a financiar de una forma más amplia el Plan de Flota, ya que sería una buena forma de que los navieros españoles estuviesen en disposición de pagar sus deudas.

● INCREMENTO DE POLIZONES

La combinación de la inestabilidad política y el hambre están produciendo un creciente número de casos de polizonaje —más de mil en 1985—, según recoge en su último número el *Cuaderno de Información Profesional Marítima*. Este incremento ha sido mayor que en cualquiera de los diez años precedentes.

El problema de los polizones no radica sólo en su número creciente, sino que cada día es más difícil su repatriación o asilo político. En el pasado, las autoridades de Inmigración se contentaban con que el barco se hiciera responsable de su entrega y repatriación, mientras que, actualmente, la preocupación por averiguar los propósitos del polizón conlleva largas investigaciones, con lo que el armador se encuentra frecuentemente con que tiene que sufragar gastos adicionales.

| ENERO | | |
|-------|--|---------------------------------------|
| FECHA | NOTICIA | MEDIO |
| 1 | El astillero público Hijos de J. Barreras firma la construcción de tres pesqueros para otros tantos armadores por un importe de 3.500 millones de pesetas y una cartera de trabajo de 375.000 horas. | |
| 2 | Fuertes temporales en el Norte determinan el amarre de las flotas gallega y vasca. Por su parte, los armadores del Sur deciden amarrar también, como protesta por la subida del gasóleo. | P. Nacional P. Vasca y Andaluza |
| 2 | El yate de bandera británica «Green Flash» naufragó a 50 millas del cabo Peñas (Asturias). Fallecieron tres tripulantes. | P. Asturiana |
| 3 | Es localizado el catamarán francés «Jet Service», perdido en las costas gallegas durante los últimos días de 1985. Uno de sus tripulantes murió. | P. Gallega |
| 4 | Se reanudan las negociaciones entre Estados Unidos y España para hallar una salida a la crisis que impide a los pescadores españoles capturar calamar en aguas norteamericanas. | P. Nacional |
| 5 | Un consorcio de bancos hispano-norteamericanas concede un crédito de 10.000 millones a Astilleros del Noroeste, S. A. (ASTAND). | P. Nacional |
| 7 | Las flotas del Cantábrico y de Galicia continúan amarradas a causa del mal tiempo. Los pescadores andaluces continúan también sus protestas por el precio del combustible. | P. Nacional |
| 8 | El pesquero «Bien Amado», con base en La Coruña, es apresado en aguas territoriales irlandesas. | P. Gallega |
| 9 | Clemente Muñiz Guardado, Presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, es nombrado miembro del Comité Económico y Social de la CEE. | P. Nacional |
| 9 | El pesquero «Mari Enma», con base en Santa Pola (Alicante), naufragó en aguas almerienses. No hubo víctimas. | P. Andaluza |
| 10 | Campaña fija el precio del gasóleo, que utiliza la flota pesquera en 36,20 pesetas. | P. Nacional |
| 10 | El Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Carlos Romero, anuncia la preparación de un decreto para reconvertir la flota artesanal canaria. | P. Nacional |
| 10 | El pesquero vigués «Pleamar» sufre un accidente en aguas del Gran Sol. Falleció el marinero José Casas. | P. Gallega |
| 10 | El marinero asturiano Daniel Fernández Canal falleció, ahogado, al caerse de su embarcación cuando regresaba de faenar. | P. Asturiana |
| 10 | Un centenar de trabajadores del Sector Naval de Gijón se encierran para reclamar sus salarios. | P. Asturiana |
| 10 | El «Juan Sebastián Elcano» zarpa de Cádiz para iniciar el 57 crucero de instrucción. | P. Nacional |
| 11 | Aumenta en un 15 por 100 los costes de la pesca en Marruecos en virtud de los acuerdos vigentes. | P. Nacional |
| 11 | Embarranca el bulkcarrier «Castillo de Salas» en aguas del puerto de Gijón. Transportaba 100.000 toneladas de carbón. | P. Nacional |
| 15 | El bulkcarrier «Castillo de Salas» se parte por la mitad como consecuencia del temporal del Cantábrico. | P. Nacional |
| 15 | El buque «Luchana» naufraga frente al puerto de Avilés al sufrir un golpe de mar. Fallecen cuatro tripulantes. | P. Nacional |
| 15 | Santiago Bua, pescador de Muxia (La Coruña) murió al naufragar su embarcación cuando pescaba abadejo. | P. Gallega |
| 16 | Las autoridades nigerianas anuncian que revisarán el caso del Capitán del «Izarra», José Luis Peciña, el 21 de febrero. | P. Vasca |
| 17 | Se suspende definitivamente la línea marítima que enlazaba Ceuta y Melilla. | P. Nacional |
| 17 | El pesquero «Chileu», con base en Marín, es apresado por buques de la Armada irlandesa en aguas comunitarias. | P. Gallega |
| 18 | El presidente de los navieros españoles, Juan María Gómez de Mariaca, manifiesta su desconfianza hacia el contenido económico del Plan de Flota. | P. Nacional |
| 18 | Comienza la descarga de las 1.198 toneladas de fuel oil y de las 104 de gas oil que el «Castillo de Salas» transportaba para su mantenimiento. | P. Nacional |
| 19 | La flota asturiana decide amarrar, a la vista de las escasas capturas de pescado motivada por la contaminación del carbón que transportaba el «Castillo de Salas». | P. Nacional |
| 20 | El pesquero español «Sharley», matriculado en Gijón, es apresado por la Marina irlandesa por faenar sin licencia. | P. Asturiana |
| 21 | Los pescadores bloquean el puerto de El Musel (Gijón), en protesta por la contaminación provocada por el «Castillo de Salas». | P. Nacional |
| 21 | España y Francia anuncian que construirán, dentro del programa «Eureka», el pesquero de los años 90. | P. Nacional |
| 22 | El pesquero «Playa de Valdegrana» es apresado por las autoridades marroquíes. | P. Nacional |
| 22 | Los pesqueros «Terín» y «Pico Pienxu» se hunden frente a las costas asturianas. Los tripulantes son rescatados en buen estado. | P. Nacional |
| 23 | El mercante británico «Stanley Bay», naufragó en Cabo Peñas. Dos muertos y un desaparecido. | P. Nacional |
| 23 | Irlanda multa a cuatro pesqueros españoles con 22 millones de pesetas. | P. Nacional |

LIBROS DEL MAR

Cuando nació Josep Pla, frente al Mediterráneo, los años habían enterrado ya a Circe bajo una tumba de algas. Ulises se había jubilado y cultivaba olivos en las dulcísimas laderas de Itaca. Los olivos eran de plata y la vida tenía la tristeza honda de las promesas cumplidas. Hacía siglos que los monstruos no erugían, por encima de las aguas, sus colas dentadas. Se habían aburrido de asustar a marineros socarrones que hacían bromas a su costa, los utilizaban como excusa para encubrir historias de contrabando o, lo que era aún más humillante, estudiaban, con la panza al sol, qué receta habrían de emplear para cocinarlos.

CINCO HISTORIAS DEL MAR

JOSEP PLA

Cultura

Por Rafael CHIRBES

EN el puente entre los dos últimos siglos, los monstruos, humillados y despavoridos, habían decidido extinguirse, o emigrar a riberas más tristes y brumosas, donde Cunqueiro pudiese admirarlos desde detrás de su escritorio e inventarse mentiras a su costa.

El Mediterráneo era un salón de casino, con el sol como lámpara, donde los amigos de toda la vida jugaban al dominó, y eso, además, era el clasicismo. La pereza, el mar, los cipreses al lado de los muertos, las viñas y el viento de levante agitando los pámpanos. Los habitantes de las tierras negras y frías que crecen hacia el norte se habían creído que el clasicismo eran templos de mármol y estatuas de hielo con los ojos en blanco, mientras, bajo las higueras, entre Algeciras y Estambul, Aristóteles golpeaba con la blanca doble el velador y le cerraba el paso a Platón con una sonrisa que sólo podía leerse en los ojos. Sus consoladas esposas discutían acerca de las ventajas de incorporar el ganchillo a las sábanas de la dote.

Pla tuvo la suerte de nacer a tiempo: cuando la razón ya

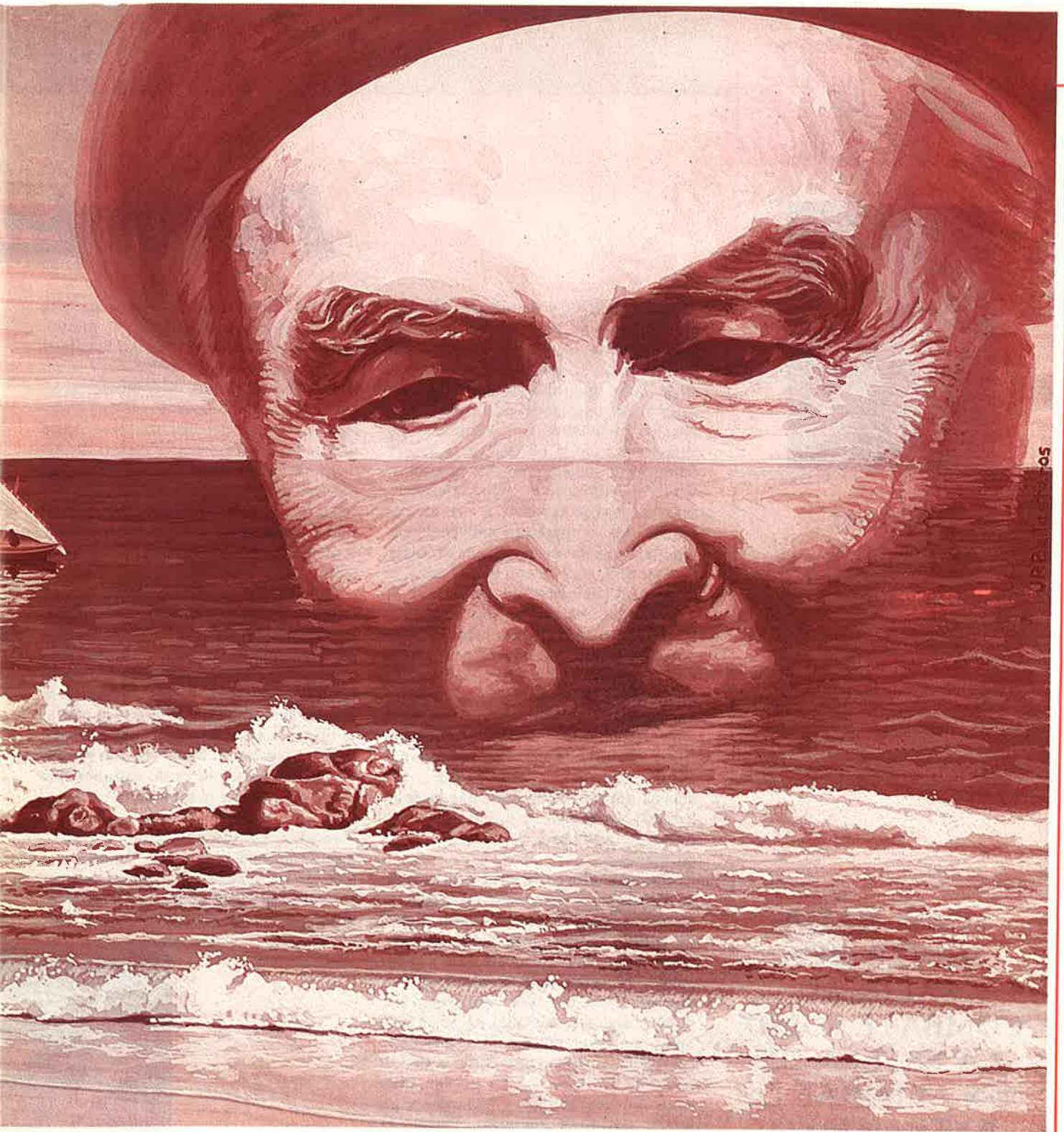
mandaba sobre la cresta de las olas, y las tormentas eran apagones molestos en mitad de la tertulia. Pla escribió en el instante perfecto en que toda transición se convierte en un vacío de poder. El Mediterráneo aún no había cosido entre sus orillas un sudario de petróleo y en la cabeza de un escritor aún existía la posibilidad de contar, con la naturalidad de la inocencia y la perfección de la sabiduría. Eran tiempos pequeños: del tamaño de los hombres. Las gentes del mar se hacían más sabias que ricas.

El hastío de la perfección dejaba tiempo libre a los vagos para preguntarse acerca de vientos y artes del mar; acerca de especies y costumbres; acerca de la carne de los peces y del corazón de los hombres. Pla, en su obra —y en estos cinco relatos maravillosos, destinados a vivir en

las mesillas de noche—, elaboró un mundo familiar y vivo, en el que las costumbres de la naturaleza se dramatizan mansamente como si fueran humanas y los hombres son impensables si no es en el círculo preciso de un paisaje.

Hace algún tiempo, Félix de Azúa escribió, hablando de Pla, sobre su concepción solar de los alimentos: una cocina del aceite, del vino, de los peces apenas cocinados. Es una concepción que debe-





ría extenderse a todo su mundo: como plenitud de la naturaleza entendida como un todo del que la razón es columna vertebral. El mar es un escenario donde se representa una obra, una caja de emociones controladas. Es también un espacio donde la vida se desarrolla como arte, en el concepto tradicional; como artesanía que va respondiendo a cada pregunta con un magnífico remiendo. Artes de navegar, artes de pesca, artes

—hermosas— del vivir cada día y del morir sin demasiado alboroto.

Nadie puede separar —en el universo de Pla— la amistad de un vaso de vino, y el mar es, a la vez, una acuarela y una despensa bien abastecida de la que brotan escórpeñas, doradas y rodaballos. Un pez es una silueta —una obra de diseño— cuya perfección sólo se alcanza en el instante misterioso en el que, sin dejar de estar en el mar, está so-

bre la brasa y navega entre papilas gustativas y ya ha tocado el pozo del estómago. Pla siembra una sabiduría de milenios como quien critica a su vecino, con una naturalidad casi inconsciente. Clasifica, resume, concluye, condena o defiende. Sólo él puede escribir en pocas palabras que el pescado mejor es el que menos sabe a pescado, y además tener razón. O que «la cocción hace perder a las cosas la fuerza divina que tie-

nen, su espíritu, las convierte en pasta vegetal, pasiva y exprimida». Es como si escribiese con sustancias vivas, como si, por un milagro, en su cabeza se hubieran guardado —transmitidos no se sabe por qué mecanismos— los usos y costumbres de cientos de generaciones. Leyendo a Pla se siente el estremecimiento de asistir a toda la historia del Mediterráneo y el placer de contemplar toda la historia de la literatura. ■



Alfonso
Alonso-Barcón

«CASI NADA:
TENER QUE
SALIR AL
COMBATE SOBRE
LA ESTELA DE
UN ALMIRANTE
EXTRANJERO,
MAL MARINO Y
PEOR MILITAR...»

CUANDO yo empecé a navegar hacía ya más de cien años que frente al mar se reaccionaba como si nunca hubiese novedad en él. Se le ignoraba. Se le relegaba incautamente a un papel más o menos estelar en los relatos de aventuras, en las vacaciones y en la historia, se le asignaba un lugar subalterno en los presupuestos del Estado y se le maldecía cuando, poco menos que cargado de razón, arrebatada vidas o bienes que nadie había tenido la elemental ocurrencia de proteger. Al mar se le pagaba con indiferencia, lo que deja a cualquiera inerte ante él. Se le reservaba una actitud tras la que parecía latir un extraño sentimiento de desapecho histórico, el rescoldo de un viejo aborrecimiento, fraguado a lo largo de quién sabe cuántas derrotas, cuántos naufragios y cuántas ruinas, razonado quizá en el recuerdo de tantas generaciones y tantos bosques enteros como le fueron entregados durante siglos, sin apenas más resultado final que la desolación y un horizonte incierto, cubierto de nubarrones a proa y sembrado a popa de zozobras.

«En Lepanto la victoria y la muerte en Trafalgar.» ¿Nada más? La fallida invasión de Inglaterra por la Gran Armada costó a los contemporáneos españoles de Felipe II una enorme flota y la bagatela de veinte mil hombres. Como quien dice, cuantos por aquí sabían navegar y algunos más. Ahí ya no es bastante con decir muerte. Hay que decir catástrofe. Un encuentro como el de Lepanto ya no volvería a ser posible, pero otros muchos triunfos y hallazgos y regresos pletóricos, tampoco. Porque la paciencia del tiempo había ya dispuesto que a aquel desventurado verano le seguirían Las Dunas, Trafalgar, Cavite y Santiago, entre otros infiernos menores. Demasiadas muertes para un sólo himno. Quizá el de la Escuela Naval Militar resulte por ello razonable en ese punto de su letra. Trafalgar es el espejo por su trascendencia crucial para la historia del mundo, pero también es la muerte, porque supone el fin de toda una edad y porque acaba de un zarpazo con un buen número de los mejores marinos de

Panoram

la época. Entre ellos todos los que por aquí servían para enmendar el rumbo. Muy bien puede simbolizar esa batalla el sentido trágico de la suerte peor. Casi nada, tener que salir al combate navegando sobre la estela de un almirante extranjero, dicen que mal marino y peor militar, para batirse con el cuerpo de Armada de un hombre de mar poderoso, convencido y tenaz; el más temible adversario. Y perder en la malhadada ocasión la mejor gente y los mejores barcos. Y quedar como borrados de la faz de los mares.

Para aquella generación debió de ser terrible el panorama desde un puente. De pronto, en una sólo jornada, dijeron adiós a toda una infinitud de hechos marítimos irrepetibles, a una época extensa en siglos que había llevado a la gente de mar de por acá de la miseria a la gloria, y que ahora terminaba súbitamente, como un suspiro o como el gesto de volver una página. No es de extrañar que desde entonces, a la hora de pasar el relevo, más o menos escaldada, cada generación haya ido entregándole a la siguiente un mar más y más desatendido, más ignorado cada vez. Un mar siempre sin novedad digna de mención, salvadas algunas muy desagradables. Un mar que,



na desde el puente

simplemente, **está ahí**. De esos que en lugar de resultar fructíferos suelen, consecuentes, arrebatarlo todo a cambio de nada. Un regalo para los sentidos, por toda utilidad.

Al empezar, mis amigos del mar y yo contábamos, para mayor satisfacción, con cierta incuestionable ventaja de partida: al revés que para otros muchos, el mar y sus horizontes eran para nosotros el resultado de una grata elección libremente decidida. **Condición**, por otra parte, indispensable para recibir los primeros quebrantos serios haciéndole fotos a la mar rugiente. Pura ignorancia, ya lo sabemos. 65/75. Eran muy buenos tiempos para la lírica y para la épica. Había en lo tocante a una y a otra mucho y de calidad donde elegir, y al mar iban a parar muy a menudo los flecos más plácidos de muchas noches anónimas con Stevenson, Melville, Conrad y los otros. Había quien trataba de recuperar su infancia antes de perderla del todo, y a por ella iba. Pero incluso éstos eran ponderados a la hora de soñar: aparte de conocer las viejas historias, descartaban sabiamente la posibilidad de descubrir y enseñorear una isla desierta, de avistar y dar caza a una incomparable ballena blanca o de hallar un tesoro en cualquier

paraje de los trópicos, escondido bajo tierra en algún punto de un denso palmeral. Buscaban, si acaso, ser torreros de faro en un acogedor islote verde baticado por los vientos duros del oeste, pero eso no era soñar. Era más bien un intento por sacarle algo más de salitre a la realidad cotidiana.

Las deserciones fueron escasas mientras duró nuestra dulce complacencia en aquella idílica aclimatación, pero duró muy poco. Tan sólo hasta que empezamos a tomarnos muy en serio el panorama desde el puente, la vida en los barcos y su gobierno, nuestra elección profesional. Porque lo que vimos al cruzar nuestra línea de sombra no nos gustó. Nada más otear el horizonte comprendimos que se nos pasaba el relevo demasiado a la ligera: la flota que encontramos, desorganizada, carente de influencia en las conferencias de fletes y en los puertos de por el mundo adelante, deficitaria para algunos tráficos y sobredimensionada para otros, vacía de valores añadidos, resultaba inadecuada para afrontar la competencia de otras banderas, mientras que las tripulaciones, cansadas o hartas, envejecían en el descontento o navegaban con los colores de otras partes, frecuentando lugares donde

las luces de la costa no databan de una época remota en la historia de los balizamientos, y recalando en tierras donde no surgían armadores como hongos, conocedores del mar menos que de cualquier otra cosa, ni estaban los servicios marítimos de asistencia y salvamento simplemente encomendados a los buenos oficios de lo providencial.

Hicimos lo que pudimos. Llegamos hasta el insólito extremo de conseguir que el mar fuese noticia frecuente en este país. No fuimos capaces, sin embargo, de evitar que llegase a ser tan frecuente mala noticia como para dar lugar, diez años después, a que los despachos sobre él se asemejen cada vez más a una crónica negra o a una página de sucesos. A mis amigos del mar y a mí, la fuerza de las cosas acabó por alejarnos del mundo cotidiano de los barcos. Ahora lo observamos, y comprobamos que frecuentar los durísimos puertos del mar del Norte sigue resultando, en realidad, bastante menos expuesto que cabotear entre Almería y Avilés. Muchos nos hemos convertido en pioneros de ese fenómeno que, en la jerga al uso, parece que se denomina *reciclaje profesional*. Dudoso honor para la gente de mar, pero también inestimable aliviadero de desventuras, vistas las que tienen que sufrir quienes han ocupado nuestro lugar a bordo.

El panorama que hoy se divisa desde cualquier puente dista mucho de resultar tranquilizador. A veces parece que nuestra generación será capaz, llegado el momento, de entregar también un mar desatendido, mal entendido y peor vigilado. Eso sí: sin novedad. A poco que el **Esperanza del Mar** se quede en un símbolo aislado no habrá más resquicio para el optimismo que el que nos procuremos pensando que, bien mirado, resulta ser una suerte que todavía tantas cosas estén por hacer. Pero mientras tanto hay quien sigue muriendo en naufragio a las puertas de casa, y cada invierno arrebatada algún barco escogido en la lista de los nombres más señeros. El **Luchana**, por ejemplo. Un casco veterano y una tripulación con la suerte torcida y a solas frente a la costa. Lo tradicional. ■

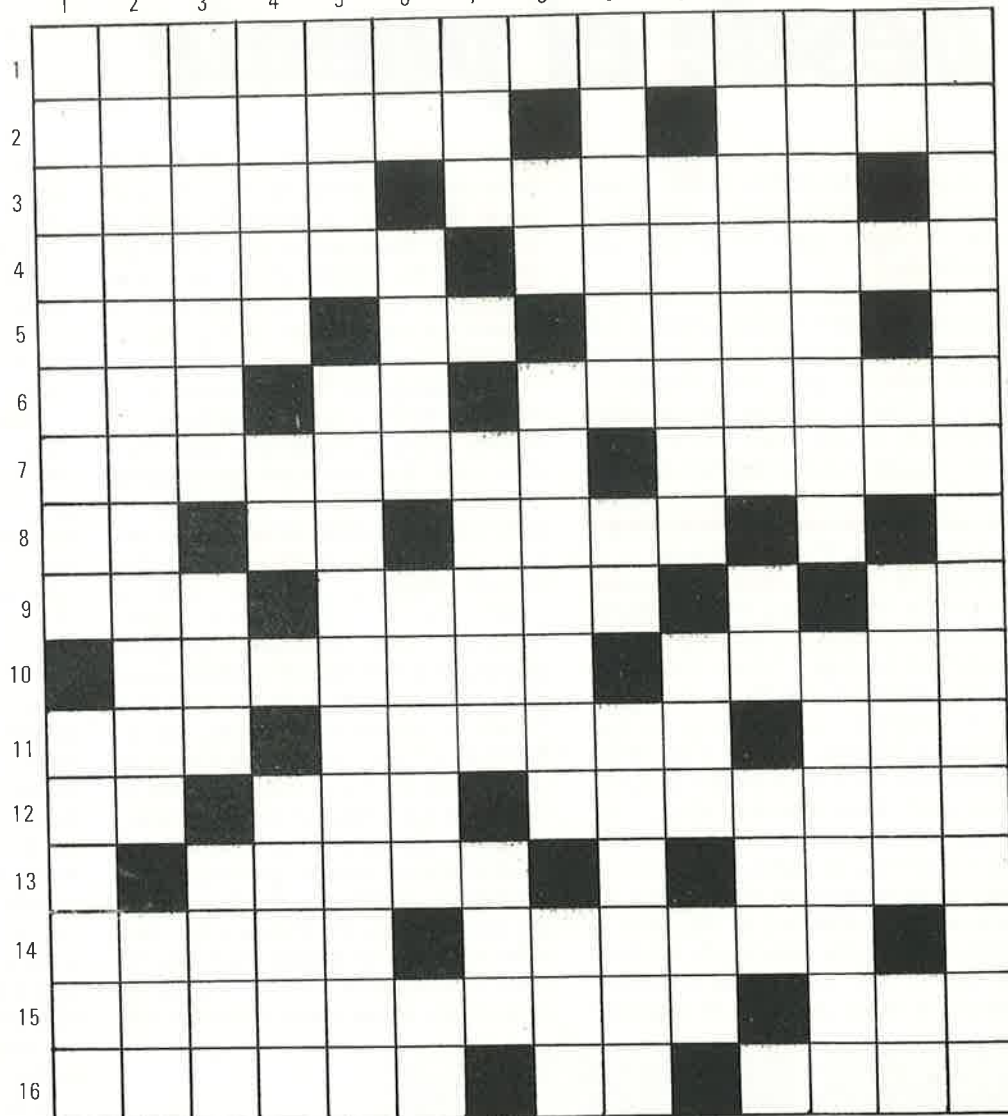


CRUCIGRAMA

HORIZONTALES

1. (Seguido del 14 vertical). Zona marítima próxima a la costa africana en la que, desgraciadamente, menudean los incidentes (cuatro palabras).
 2. Haga las maniobras necesarias para colocar el buque dando su costado al muelle o a otro buque. Esta letra, en morse, se representa por ..—. Arte de pesca.
 3. Poner huevos (al revés). De este pez hay dos clases conocidas: una en el litoral atlántico de la península ibérica y la otra en las Antillas. Un número indeterminado.
 4. Segunda persona de la divinidad católica. Al revés, aro grueso de metal, que suele servir para asir o amarrar una cosa.
 5. Existes. Medida china de longitud. Ar busto cuyas flores dan nombre a un color. Esta letra se representa .— en morse.
 6. Dios familiar. Siglas comerciales. Al revés, nombre del buque onubense que naufragó el 19 de agosto de 1984.
 7. Hombre que se dedica al placer solitario. Adquiero cordura.
 8. No contesta. Preposición. Fries. Dos veces la misma consonante.
 9. Siglas utilizadas en varios países por organizaciones de carácter terrorista. Pez de agua dulce, muy común en los ríos y lagos de Europa. Uno. Dos vocales.
 10. Línea trazada en el plano a la que debe sujetarse el buque en su travesía. Peñón mediterráneo.
 11. Aféresis de «amor». Tuvieses el valor. La mitad de una trapa.
 12. El primero. Abreviatura de cierto explosivo. Pulir, limpiar.
 13. Consonante. Composiciones musicales para una sola voz. Se representa en morse esta letra por una raya. Árbol oriental de una madera durísima.
 14. Niño gallego. Icen. La primera.
 15. Presentasteis argumentos en nuestro favor. Perro.
 16. Marca. Cierto naipe. En terminología marítima, sinónimo de costado.

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



VERTICALES

1. Importante puerto mediterráneo. Fallar.
 2. Dícese de los buques encallados. Especie de cerveza inglesa.
 3. Dícese de la empresa propietaria de buques. Al revés, mujer demandada en juicio. Al revés, tronco de la vid.
 4. Servicio francés de salvamento marítimo. Negación latina. Otra vez esa consonante. Porción de líquido que se bebe de una vez.
 5. Al revés, torta de harina de maíz sin fermentar. Hacer que dos o más cosas sucedan simultáneamente.
 6. Río europeo. Modas. Valle italiano de habla francesa. Sin determi-

nar. 7. El Mercado Común, pero en inglés. Uno. Tortera. Propio del tenis.
 8. Consonante. Dios. Rozase. Haga lo propio de quien tiene en su mano HOJA DEL MAR.
 9. Gran pieza que constituye el asiento de toda la armazón del buque. Vocal repetida. Os encontréis en un determinado punto.
 10. Vocal. Conjuntos de condiciones atmosféricas características de las regiones. Organismo encargado de numerosas funciones sociales marítimas en el Estado español. Vuestra Santidad.
 11. Inscribes en el rol a un nuevo tripulante. Famoso islote de la Costa Azul. Si algo se parte por ahí, tiene difícil arreglo. Consonante.
 12. Relativos a la raíz. Obstruye.
 13. Pronombre

personal. Consonante. Nazi. Al revés, embarcación pequeña. Prefijo.
 14. (Ver 1 Horizontal).

NOTA: Entre cuantas personas hayan enviado la solución correcta a alguno de los tres crucigramas aparecidos en los números 237, 238 y 239 de HOJA DEL MAR se sorteará el próximo mes un radio-casette estereofónico. En el sorteo participarán todas las cartas que incluyan la solución correcta de cualquiera de los tres crucigramas: una misma persona podrá, en consecuencia, participar por partida triple si ha enviado las soluciones correctas de todos ellos. El resultado del sorteo se anunciará en esta misma sección en el próximo número. Enviad la solución al crucigrama, nombre y dirección a HOJA DEL MAR, Génova, 24. 28004, MADRID.

**Mutua Nacional
de Previsión
de Riesgo Marítimo**

**del INSTITUTO SOCIAL
de la MARINA**



SEGURIDAD • SOLIDARIDAD • SERVICIO
Porque somos nosotros mismos.



MUTUA NACIONAL DE PREVISION DE RIESGO MARITIMO

C/Génova 20, 5ª planta. MADRID

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