

MAR

HOJA DEL N.º 241

ABRIL-1986

INFORME
ACCIDENTES
MARITIMOS
EN ESPAÑA



LA MUJER Y EL MAR

EL PRECIO DE UNA
MARGINACION

SERVICIO DE MEDICINA MARITIMA

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



a) Centro Radio-Médico

RADIOTELEFONIA: Onda Corta (a través de Pozuelo)
Onda Media (a través de Costeras Nacionales)
RADIOTELEGRAFIA: a través de Aranjuez-Radio
CONEXION DIRECTA: Teléf. (91) 410 34 75 / Tx.: 43340 GRM E

b) Buque Esperanza del Mar BANCO CANARIO-SAHARIANO

RADIOTELEGRAFIA: a través de Aranjuez-Radio
RADIOTELEFONIA: EHOA
Apoyo Sanitario (hospitalización, radio-consulta, evacuación)
Apoyo Logístico (asistencias mecánicas, eléctricas, buzos, etc.)



c) Centros en el Extranjero

St. Pierre. FRANCIA

Dispensaire Espagnol, Saint Pierre et Miquelon, 97.500 (France)
Médico: Teléf. 41 21 32 / Tx.: 020424 Ardybia
□ A. Social: Teléf. 41 21 32

St. John's. CANADA

Hogar del Marino Español, Saint John's, Newfoundland A1C-1A9 (Canadá)
Médico: Teléf. 754 00 77

Nouadhibou. MAURITANIA

Dispensario Español, B. P. 155
Médico: Teléf. 2183 / Tx.: 448

Dakar. SENEGAL

Instituto Social de la Marina, B. P. 3149
Médico: Teléf. 21 35 13 / Tx.: 451
□ A. Social: Teléf. 21 35 13



Maputo. MOZAMBIQUE
(En fase de creación)

Luanda. ANGOLA

Rua 4 de Fevereiro, 94 r/ch, C.P. 3810
Médico: Teléf. 71952 / Tx.: 3332

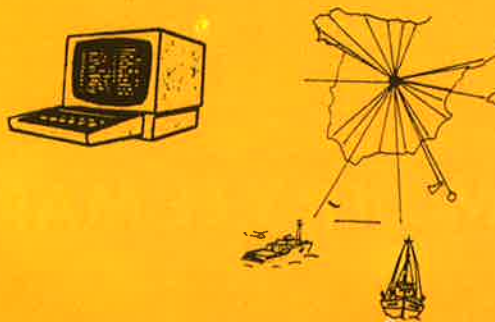
Walvis Bay. SUDAFRICA

Casa del Marino, P. O. Box 1191 - Walvis Bay 9190
Médico: Teléf. 4155 / Tx.: 0908792
□ A. Social: Teléf. 5250
H Hospedería: Teléf. 4902

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

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

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



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



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: MARGA BOTIN
CONCHA H. CARAZO
VIDAL MATE
SOL VALLEJO

**SECRETARIA DE
REDACCION:** MARIA DOLORES
SANCHEZ

HAN COLABORADO EN ESTE NUMERO:

Luis Alonso (Fotografía), J. R. Ballesteros (Dibujo), J. M. Montero Uerandi (Gentes del Mar), Juan de Damborenea (Ecología) y Alfonso Alonso-Barcón (Gremio de Mercantes).

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

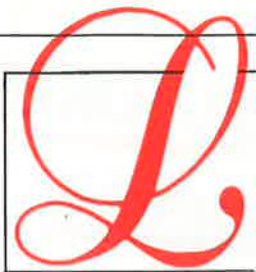
Imprime GRAFOFFSET, S. L. Getafe (Madrid)
Depósito Legal M. 16 516/1973
NIPO 204-86-013-0

PARA ENTRAR EN CONTACTO CON EL ISM:

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

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

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



A historia de la Humanidad, en su compleja y contradictoria evolución, ha generado todo un difícil entramado de relaciones sociales, de las que, a su vez, se han ido desprendiendo las diversas pautas culturales que los individuos aprenden desde su nacimiento: pautas que las personas se ven obligadas a asumir, si quieren integrarse en el cuerpo social al que pertenecen, o a rechazar, si se rebelan contra él. A esa realidad remite la relación social que se desprende de la *división sexual del trabajo* y los hábitos y costumbres socio-culturales a los que esa división histórica ha dado origen. Desde el principio de los tiempos, las mujeres hubieron de asumir un papel social determinado por las funciones de reproducción de la especie, en tanto los hombres dominaban el mundo de la actividad extra-familiar. A partir de ello y sobre el mantenimiento de este esquema de división de funciones en razón del sexo, las sociedades humanas fueron siendo, en su dimensión pública —política, económica, militar, cultural—, sociedades de, por y para los hombres. La vida pública **prescindió** hasta tal punto de las mujeres que hasta se permitió ignorar su existencia: así, en nuestras culturas, la palabra *hombre* es sinónimo de *Humanidad*.

NO ha sido sino en nuestra época cuando, gracias a todo un conjunto de factores —entre los que ciertos avances de la Medicina y determinadas exigencias económicas han tenido un peso capital—, las mujeres han podido plantearse la posibilidad de vivir su papel de personas, más allá y más acá de sus posibles funciones de esposas y madres, ocupando un espacio igualitario en la vida pública. Se trata de una auténtica revolución, de importancia histórica, que aún no ha hecho más que empezar, en la medida en que sólo tiene impor-

tancia cuantitativa en las sociedades industrializadas, y en éstas incluso, con frecuencia, sigue siendo un fenómeno minoritario, particularmente en las tareas de dirección del cuerpo social.

CON frecuencia se dice que las comunidades humanas cuyo trabajo tiene el mar como principal destinatario encierran dentro de sí un germen de marginalidad. HOJA DEL MAR ha venido dedicando un creciente espacio al estudio de los factores de marginalidad en las comunidades de pescadores, mostrando sus perfiles reales y eludiendo tanto la ignorancia de esos factores

editorial

LIBRES E IGUALES

como su distorsión melodramática. Estamos conformes, con todo, en que nuestros pescadores —unos sectores más, otros menos; en unas zonas de otro modo, en otras de otro— han venido viviendo en una situación de marginación: preteridos, olvidados. Sostenemos también, sin embargo, que el olvido y la marginación son dobles en el caso de las mujeres que se integran en estas comunidades. Olvido de su trabajo, tratado como mercancía de segunda. Olvido de sus necesidades. Olvido de su promoción profesional y humana. Olvido de ellas mismas, educadas sistemáticamente para la sumisión y la aceptación del papel que les reserva nuestra organización social discriminatoria. HOJA DEL MAR dedicó ya en su número anterior un artículo a esta realidad. Hoy son dos más los que ven la luz. Nos proponemos seguir en ello. Contribuir —en la medida de nuestras fuerzas limitadas— a acabar para siempre con ese olvido. Y a que las comunidades pesqueras se transformen, en el menor tiempo posible, en comunidades de personas libres e iguales. ■

SOBREVIVIR EN EL AGUA

Sr. Director:

No he podido reprimir el impulso de mandarle unas letras a la vista del reportaje que insertan en la HOJA DEL MAR núm. 239, titulado «Enero negro en el Cantábrico». Y ello por entender que una revista dedicada a temas de la mar y para las gentes de la mar —por cierto, en mi opinión, muy bien conseguida—, no debería incurrir en fallos informativos sobre cuestiones tan elementales como la supervivencia en la mar. Y digo elementales porque, además de informar, hay que divulgar estas materias de máximo interés para las gentes que tienen su medio de vida en un ambiente, a veces, tan hostil.

Refiriéndome al reportaje citado, se dice en la página 16, acerca del siniestro del «Grenflash»: «Tres de sus tripulantes desaparecieron en medio del fuerte oleaje, después de resistir cuatro dramáticos días agarrados a una boya de salvamento.» Es lamentable, y perdone la franqueza, que se pueda informar de esta manera, sin previo conocimiento de los hechos y sin un mínimo de rigor científico, cuando se hace desde un medio muy específico y dirigido a gentes que, en su mayoría, saben lo que ocurre en aguas frías.

Es conocido que la muerte de muchos naufragos es debida a la hipotermia (temperatura del cuerpo por debajo de los límites normales). Cuando la temperatura del cuerpo humano desciende por debajo de los 30° C., se produce la muerte por fallo cardíaco, debido a fibrilación ventricular (temblor muscular de las paredes del corazón). Investigaciones realizadas para saber las reacciones fisiológicas del cuerpo humano en inmersiones prolongadas, en aguas con temperaturas entre 4° C.

y 18° C., dieron como resultado los siguientes tiempos estimados de supervivencia: en aguas de 4,5° C., en flotación pasiva, 2 horas; en aguas de 10,0° C., algo menos de 3 horas; en aguas de 16,0° C., algo más de 4 horas.

En aguas frías, la piel y tejidos periféricos se enfrían muy rápidamente, pero transcurren de 10 a 15 minutos antes de que la temperatura del corazón y del cerebro comience a descender. En el in-

tento de contrarrestar la gran pérdida de calor, se producen intensos escalofríos. La inconsciencia puede sobrevenir cuando la temperatura interna del cuerpo baje aproximadamente a 32° C.; una vez que descienda a 30° C., o menos, como ya he dicho, se produce generalmente la muerte a causa de un paro cardíaco.

Por eso nos resulta tan extraño que puedan sobrevivir o «resistir cuatro dramáticos

CARTA DEL MES

LA ECOLOGIA Y EL MAR

Sr. Director:

Observo una creciente preocupación en HOJA DEL MAR por los problemas que vinculan al mar con la ecología y la defensa de nuestro ecosistema. Tras el artículo sobre la contaminación del Mediterráneo, el número 240 incluye ya la ecología como sección de la revista, lo que confío se confirme en próximas entregas.

Cuanto llevamos en nosotros el interés doble, por la ecología y por el mar, sabemos que hay terrenos donde los objetivos del ecologismo y de los profesionales de la mar pueden perseguirse al unísono, y otros en los que surgen conflictos. Conflictos ante los que unas veces es sencillo tomar partido, pero otras no. Ofrece escasa duda, por ejemplo, que es un imperdonable atentado contra la Humanidad la pesca con dinamita, o el exterminio de especies por exceso de capturas. Pero ocurre en otras ocasiones que hay determinadas prácticas que distan de ser positivas, pero que difícilmente pueden ser abolidas en tanto no se proporcione una alternativa de trabajo digno a los colectivos que viven de ellas. Son asuntos vitales, incómodos, cuyo tratamiento —incluyendo el periodístico— obliga a derrochar buen sentido, realismo y hasta, si me apuran, diplomacia.

Consciente, en consecuencia, de las dificultades que supone entrar en esas materias, yo les rogaría, sin embargo, que HOJA DEL MAR les dedicara un espacio, de cara a orientar a las gentes del sector y a ir extendiendo una nueva conciencia sobre la vía de resolución de esos problemas.

Con mi felicitación más sincera,

**Pedro ARRANZ CASTRO
Sevilla**

días». (...) El naufrago del «Grenflash» debió estar en el agua algo más de 3 horas y a temperaturas muy bajas (en enero, a 60 millas al N. de Peñas, estimen ustedes qué temperatura puede hacer). Tal vez llevara un buen equipo térmico de aguas (los hay) que eviten la pérdida de calor tan rápido, pero aguantar cuatro días...

Otro aspecto que quisiera comentarle es lo que sigue al párrafo antes citado: «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.» Puesto así, la verdad, señor Director, ¿no le suena a que parece que nuestra Institución quiso evitar su compromiso?

No. La Cruz Roja del Mar no intervino, no porque estuviera muy lejos de la costa, sino porque, con olas de 12 a 15 metros y vientos de más de 50 nudos y distancia a 60 millas al N. de Peñas, nuestra embarcación «Cruz de la Victoria», con base en Gijón, no tiene autonomía suficiente para atender estos siniestros. Pero le diré que, aun en el supuesto de que pudiera ir y volver (por autonomía de combustible), con el temporal reinante ese día, hubiera tardado en llegar al lugar del siniestro entre 25 y 30 horas, cuando menos. Con estos datos, juzguen ustedes.

Le envío un cordial saludo.

**Ricardo BAYON BRAGA
Cruz Roja del Mar
Gijón**

NOTA

Rogamos a nuestros lectores que, cuando envíen textos para esta sección, traten de ajustarse a la longitud máxima de treinta líneas. De exceder esa extensión, la Redacción se reserva el derecho de abreviarlos.

SUMARIO

MAR

EDITORIAL	3
CARTAS DE LOS LECTORES	4
CRUCIGRAMA	82

REPORTAJES

MARZO: El sector estrenó precios	6
ACUICULTURA, UN FUERTE IMPULSO	10
VISITA ESPAÑA EL COMISARIO DE PESCA DE LA CEE	16
PAISES COMUNITARIOS: Grecia	19
AYUDAS A LA FLOTA DE BAJURA	24
«¡SALVAD LAS BALLENAS!»	28
VALLE DE GRAN REY: La paz del sol de invierno	40
ADRA: En el corazón de la «maleza»	46
LA MUJER Y EL MAR	52
DINERO DE LA CEE PARA LAS OPS	72

ENTREVISTAS

GONZALEZ DEL PINO Y MARI SAGARRA: El dilema de la seguridad	68
---	----

SECCIONES

ECOLOGIA: «Urge controlar las redes»	34
INFORME: Salvamento marítimo en España	63
SUCEDIO EN TREINTA DIAS	76
GREMIO DE MAREANTES	80

Abril

EN PORTADA



El olvido y la marginación son dobles en el caso de las mujeres que se integran en las comunidades de pescadores. Olvido que abarca a su trabajo, a sus necesidades, a su promoción profesional y humana.

(Foto portada:
Luis Alonso)

N.º 241



Ya hay nuevos precios para los productos del mar incluidos en la Organización Común del Mercado de la Pesca. El pasado 1 de marzo entraron en vigor las cotizaciones para la próxima campaña, de acuerdo con las directrices contenidas en el Tratado de Adhesión a la CEE. Los precios han experimentado subidas por encima de los niveles que se habían negociado durante el mes de febrero, al fijarse el cambio del Ecu en 144,38 pesetas.

**Desde
el uno
de
marzo**



EL SECTOR PESQUERO

F

RENTE a las ocho especies que tenían en

España mecanismos para su regulación hasta su ingreso en la Comunidad Económica Europea, en este momento son más de cuarenta las especies que disfrutan de sistemas de regulación, con ayudas que cubren campos que abarcan desde la política de precios hasta los apoyos para el

almacenamiento. La mayor parte de esas especies (sobre todo parte de los congelados contenidos en el segundo grupo, como cefalópodos) no van a tener especial interés para nuestro país, puesto que los desembarcos en cuestión se han hecho hasta la fecha en los puertos canarios, y las islas no están incluidas en la Organización Común del Mercado de la Pesca.

En vigor los nuevos precios de regulación para más de cuarenta especies del mar, la CEE establece que la constitución de Organizaciones de Productores es condición previa para participar en estos procesos. En la CEE, su existencia está consolidada tras

un período que supera la década en la mayor parte de los casos. En España han realizado en ocasiones tareas similares algunas estructuras jurídicamente diferentes a las OPES. Sin embargo, hay fuerza suficiente y posibilidades organizativas para afrontar sin problemas ese proceso.

No obstante, la participación en estos mecanismos de regulación de mercados en tanto que OPES en este momento no sería fácil, al estar todas ellas en proceso de constitución. Fuentes de la Administración pesquera han señalado la posibilidad de jugar en estos mercados y tener derecho a las ayudas vigentes en la CEE, aunque las Orga-

nizaciones no tengan todavía todos los papeles en regla. Cada OP debería empezar ya a llevar una contabilidad de las operaciones efectuadas, para presentar a final de campaña la liquidación preceptiva a la Administración.

Los precios fijados por la CEE para la aplicación de la Organización Común de Mercados en España se han establecido la mayor parte de las veces a partir simplemente del cambio de la peseta respecto al Ecu, moneda comunitaria. Sólo en algunas producciones, como la sardina, se ha producido un acercamiento de tramos respecto al resto de los países de la CEE, proceso que debe culminar en



RO ESTRENA PRECIOS

diez años. En la anchoa, los precios, más altos en España que en la CEE, deberán ser ajustados en cinco años, con un primer acercamiento iniciado el pasado 1 de marzo.

Para el sector y sus organizaciones, es importante conocer cómo han quedado los diferentes precios en este mercado desde el mes de marzo. Según datos del FROM, éstos son los siguientes:

- **Arenque.** Precio de Orientación de 47,07 pesetas para la talla primera. Los Precios de Retirada para la mercancía van de 34,07 pesetas para la talla 1 hasta las 20,07 pesetas para la talla 3. No es una especie de particu-

lar interés para nuestros pescadores y España carece de puertos testigo para fijar los precios.

- **Bacalao.** Los Precios de Orientación fijados son de 170,8 pesetas para las tallas 2 y 3. Los Precios de Retirada, si la mercancía es de calidad extra A, van de las 88,79 pe-

Los beneficios del sistema de regulación de precios se distribuyen en la CEE a través de las OPES.

setas (si es de la talla 1) a las 39,56 (si es de la talla 5). Para

la mercancía con calidad extra B, esos precios van de las 68,29 pesetas a las 25,99 pesetas. En España, los puertos testigo que proporcionan precios en lonja para determinar la media de estos mercados son los de San Sebastián, La Coruña y Vigo.

- **Boquerón.** El Precio de Orientación fijado es de 166,47 pesetas para la talla 2. Los Precios de Retirada, si la mercancía es extra A, son de 99,05 pesetas en la talla 1; 120,27 en la talla 2; 99,05 en la talla 3, y 41 pesetas en la talla 4. Si la calidad es extra B, los Precios de Reti-

rada serán de 63,67 pesetas para las tallas 1, 2 y 3, y de 41 pesetas para la talla 4. Los puertos testigo en España en esta especie son los de Adra, Barbate, Bermeo, Guetaria y Tarragona.

- **Buey de Mar.** Precio de Orientación de 216,57 pesetas para la talla 1. Los precios de venta son de 155,93 pesetas para la talla 1 y de 116,95 pesetas para la talla 2. España no posee ningún puerto testigo.

- **Caballa.** Los Precios de Orientación son de 40,86 pesetas para las tallas 1 y 2. Si la calidad es extra A, los precios de retirada serán de 29,45 pesetas. Si se trata de extra B, oscilarán entre las 29,45 pese-

EL LENGUAJE COMUNITARIO

LA regulación del mercado común de la pesca prevé varios tipos de cotizaciones y ayudas entre las que destacan las siguientes:

• **Precio de Orientación.** Se calcula en base a la media de los precios constatados en mercados

mayoristas en las tres últimas campañas y las perspectivas de evolución futura. Afecta a una parte significativa de la producción comunitaria. Es el precio deseable que debería percibir el sector para el mantenimiento de sus rentas.

• **Precio de Retirada.** Se considera como el precio

mínimo a recibir por el productor cuando el mercado presiona a la baja. Su cuantía está en función de las condiciones del producto, talla, peso, frescura, etcétera. El mecanismo de retirada comienza a funcionar cuando los productores perciben cotizaciones por debajo de este precio, destinando la mer-

cancia a consumo institucional, harina de pescado o a su destrucción.

• **Compensación financiera.** Es la ayuda económica que percibe la Organización de Productores en función de las cantidades retiradas del mercado. El montante es del 85 por 100 del precio de Retirada, si la cantidad sacada del mercado no sobrepasa el 5 por 100. Si la cantidad retirada está entre el

tas, para las tallas 1 y 2, y las 24,26 pesetas para la talla 3. Los puertos testigo son los de Bermeo, La Coruña y Vigo.

• **Carbonero.** Los Precios de Orientación son 92,84 pesetas para las tallas 2 y 3. Los Precios de Retirada oscilan entre las 51,98 y las 20,78 pesetas. En España no hay ningún puerto testigo.

• **Cigala.** El Precio de Orientación es de 635,28 pesetas. Los precios de venta de la categoría extra A son de 514,58, 360,23, y 303,06 pesetas, respectivamente, para las tallas 1, 2 y 3. Si la calidad es extra B, las cifras son 371,64; 217,29, y 120,13, respectivamente.

• **Eglefino.** Los Precios de Orientación son de 125,32 pesetas/kilo para las tallas 1 y 2, en tanto los Precios de Retirada están comprendidos entre las 70,17 y las 37,11 pesetas. En España no hay puertos testigo para determinar los precios.

• **Estornino.** Los Precios de Orientación son de 40,86 pesetas para las tallas 1 y 2. Para los tipos extra A, los Precios de Retirada son de 29,45 pesetas/kilo. Si la calidad es extra B, los precios serán de 29,45 pesetas/kilo, para la talla 1; de 25,99 para la 2 y de 24,26 pesetas para la talla 3. Punta Umbria es el puerto testigo español para determinar los precios testigo.

• **Gallineta nórdica.** El Precio de Orientación es de 123,30 pesetas/kilo y los de Retirada oscilan entre las 99,91 y las 84,32 pesetas/kilo.

• **Gallos.** Los Precios de Orientación son de 267,11 pesetas/kilo para las tallas 1 y 2. Para la calidad extra A, los precios son de 170,95 pesetas

kilo en la talla 1; 149,58 en la talla 2; 136,90 en la talla 3, y 85,47 pesetas/kilo en la talla 4. En la calidad extra B, los precios son de 128,21 para la talla 1; 106,84 en la talla 2; 96,16 en la talla 3, y 42,74 para la talla 4. En España son puertos testigo para estos precios los de Santa Eugenia de Ribeira y Vigo.

• **Maruca.** El precio de Orientación es de 130,23 pesetas/kilo y los de Retirada oscilan entre las 72,91 pesetas para la talla 1, clase extra A,

y las 41,73 pesetas en la talla 3, extra B.

• **Mielga.** El Precio de Orientación es 124,31 pesetas. Los de retirada van de las 70,60 pesetas para la clase extra A, a las 19,92 pesetas/kilo para la clase extra B, talla 3.

• **Merluza.** El Precio de Orientación ha sido fijado en 365 pesetas para la talla 2. Los Precios de Retirada son los siguientes: en la clase extra A, 259,45 pesetas para la talla 1; 216,86 para las tallas

2 y 3; 190,58 pesetas para la talla 4, y 183,94 para la talla 5. En el producto de clase extra B, los precios son de 239,82 pesetas para la talla 1; 200,40 pesetas para las tallas 2 y 3; 157,67 para la talla 4, y 151,17 para la talla 5.

• **Pintarroja.** Precio de Orientación, 117,50 pesetas/kilo. Precios de Retirada: entre las 70,46 y las 23,53 pesetas.

• **Plegonero.** Precio de Orientación, 114,21 pesetas/



Según la Administración, las Organizaciones de Productores españolas podrán participar en los mercados y recibir ayudas de la CEE aunque su situación jurídica no esté plenamente regularizada.

CADA OP DEBERA EMPEZAR A LLEVAR LA CONTABILIDAD DE LAS OPERACIONES EFECTUADAS

5 y el 10 por 100, la compensación se eleva al 70 por 100. Será del 55 por 100 si se retira entre el 10 y el 15 de la producción, y del 40 por 100, si la cantidad retirada está entre el 15 y el 20 por 100. No se concede ayuda si se retiran cantidades superiores al 20 por 100.

• **Precio a la Producción.** Para los atunes se fija un precio a la producción to-

mando como base la media de las cotizaciones de las tres últimas campañas.

• **Precio de Referencia.** Es el aplicado a las importaciones procedentes de terceros países.

• **Precio de venta comunitario.** Se aplica al buey y a la cigala para calcular la prima de almacenamiento. Es el equivalente a los precios de retirada aplicados en otras especies. ■

kilo. Precios de Retirada, entre las 56,87 y las 21,08 pesetas.

• **Quisquilla.** Precio de Orientación, 220,90 pesetas/kilo. Los Precios de Retirada están entre las 129,22 pesetas para la talla 1 extra A y las 59,63 pesetas para la extra B de la talla 2.

• **Rape.** El Precio de Orientación es de 303,20 pesetas. Los Precios de Retirada para la clase extra A son los siguientes: 185,53 para la talla 1; 237,08 para las tallas 2 y 3; 198,38 para la talla 4, y 113,34 para la talla 5. Para la clase extra B, los precios son de 133,98 para la talla 1; 185,53 para las tallas 2 y 3; 146,84 para la talla 4, y 61,80 para la talla 5. España tiene como puertos testigo a los de Ondárroa, Avilés, La Coruña, Vigo y Marín.

• **Sardina del Atlántico.** El Precio de Orientación es de 48,08 pesetas. Los Precios de Retirada para la clase extra A son los siguientes: 22,52 pesetas para las tallas 1 y 2; 22,67 para la talla 3, y 22,52 para la talla 4. Para la clase extra B, los precios son de 14,29 pesetas para las tallas 1, 2 y 4, y de 9,24 pesetas para la talla 3. Sada, Santa Eugenia de Ribera y Vigo son los puertos testigo españoles.

• **Sardina del Mediterráneo.** El precio de Orientación es de 66,27 pesetas/kilo. Los precios de retirada para la clase extra A son los siguientes: 31,04 pesetas para las tallas 1, 2 y 4; 47,93 pesetas para la talla 3. En la clase extra B, los precios son de 19,79 pesetas para todas las tallas. Castellón y Tarragona son los puertos testigo españoles.

• **Solla.** Del 1 de enero al 30 de abril, el Precio de Orientación es de 110,60 pesetas. Los de Retirada oscilan entre las 45,05 y las 42,16 pesetas. Del 1 de mayo al 31 de diciembre, el precio de Orientación será de 50,58 pesetas y los de retirada oscilarán entre las 61,38 pesetas y las 57,61 pesetas.

Cuando se trata de productos congelados, la Comunidad tiene unos Precios de Orientación y de Referencia que tienen en cuenta la presentación del producto: con o sin vísceras, en filetes, enteros, etc. Cabe destacar los siguientes productos:

• **Sardina.** Precio de Orientación 56,10 pesetas y 47,79 como precio de Referencia.

• **Calamar entero.** *Loligo vulgaris*, 360,67 pesetas como Precio de Orientación y 306,52 como precio de Referencia.

• **Pulpos enteros.** 176,58 pesetas como precio de Orientación y 150,16 pesetas como Precio de Retirada.

• **Merluza.** Los Precios de Retirada oscilan según la presentación del producto. La cifra más alta corresponde a los bloques de filetes de menos de 4 kilos, a 193,47 pesetas.

• **Bonito del Norte de menos de 10 kilos.** Los Precios de Referencia son de 120,27 pesetas para el pez entero; 137,02 pesetas si es eviscerado, y 149,15 en otras formas de presentación. El precio de protección a la producción es de 213,54 pesetas.

• **Bonito del Norte de más de 10 kilos.** Los precios son, según sea la presentación, de 153,04; 174,10, y 83,74 pesetas, respectivamente, en cotizaciones de Referencia. ■

Ponga rumbo a la Feria del Mar



SINAVAL '86 Pesca

Feria Internacional de la Industria Pesquera

Un Certamen hecho por profesionales para profesionales. En unas fechas muy estudiadas, coincidiendo con el inicio del periodo anual de reparaciones y renovaciones de la flota. Con la presencia masiva de visitantes asegurada. Una Feria como debe ser.


Sinaval Pesca está patrocinada por:

- Indunares
- Construnaves
- Puerto Autónomo de Bilbao
- Cofradía de Pescadores de Vizcaya
- Asociación Española de Armadores de Buques de Pesca.

Bilbao
19/23 Noviembre, 1986

FERIA INTERNACIONAL DE BILBAO  **BILBOKO NAZIOARTEKO ERAKUSTAZOKA**

Apartado 468 - Teléfono 441 54 00 - Telex 32617 FIMB-E / 48080 - **BILBAO**

IBERIA  LINEAS AEREAS DE ESPAÑA
TRANSPORTISTA OFICIAL

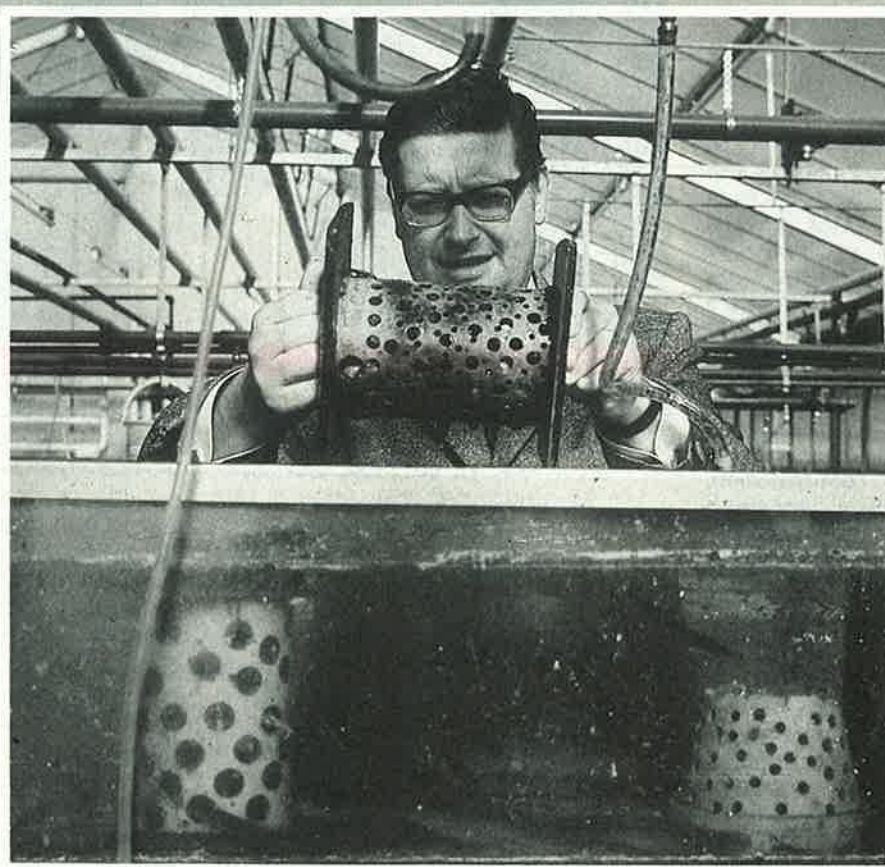


Tras el ingreso en la CEE

FUERTE IMPU A LA ACUICUL



El ingreso de España en la Comunidad Económica Europea puede suponer un importante avance en los programas destinados al desarrollo de nuestra acuicultura. Un total de 111 proyectos, por un importe de casi 5.000 millones de pesetas, podrían hacerse realidad en el caso de llevarse a cabo el Programa de Orientación elaborado por la Secretaría General de Pesca Marítima. Este programa, que fue presentado a finales del pasado año ante la CEE, fija el 31 de mayo como última fecha para la entrega de los proyectos que pretendan acceder a las ayudas previstas por el Fondo Europeo de Orientación y Garantía (FEOGA), de acuerdo con el reglamento 2908/83.



ALSO TURA

LOS primeros pasos dados por la Administración en relación con la acuicultura coinciden con la elaboración del Plan de 1981. Desde entonces hasta la fecha, el desarrollo de los programas previstos en aquel Plan se ha visto frenado por distintos factores, destacando

entre ellos la transferencia de estas competencias a los Gobiernos autónomos. La coordinación entre las distintas parcelas de la Administración ha terminado por constituirse en uno de los elementos esenciales para el progreso de la acuicultura en nuestro país. Los diversos acuerdos alcanzados entre las partes, así como la política global que impone

El reglamento 2908/83 de la CEE prevé la posibilidad de otorgar ayudas económicas a las inversiones materiales, públicas, semipúblicas o privadas que apunten a la construcción, equipamiento o modernización de instalaciones destinadas al cultivo de pescados, crustáceos y moluscos, siempre que tales proyectos ofrezcan garantías razonables de resultar rentables.



la integración de España en la CEE, tendrán que suponer, ya en 1986, una superación de esos factores que han venido entorpeciendo el progreso de la acuicultura durante estos últimos cinco años.

Según Eladio Santaella, de la Secretaría General de Pesca Marítima, el objetivo de la Administración española se centra en la elaboración de un Programa de Orientación Plurianual para la Acuicultura. Sin embargo, las circunstancias obligaron a la redacción, casi contra reloj, de un Programa de Orientación con vigencia solamente para 1986, de acuerdo con el reglamento 2908/83 de la Comunidad

económica Europea. Este Programa se ha realizado partiendo de los datos disponibles en estos momentos, por lo que es probable que se produzcan algunas desviaciones que no afectarán, sin embargo, a los principales contenidos del plan, para cuya redacción se tomaron como base aquellos campos en los que resultaba factible la presentación de los proyectos en tiempo y forma, según los plazos marcados por la CEE. Este Programa se remitió a Bruselas hace ya varios meses y existe un plazo hasta el 31 de mayo para que la Administración española formalice la entrega de los proyectos.

Las ayudas previstas por la Comunidad Económica Europea para los proyectos de acuicultura, están contenidas principalmente en el reglamento 2908/83, y se conceden a través del FEOGA. Los proyectos que pretendan el apoyo comunita-

rio deberán estar en consonancia con las líneas de actuación trazadas por los Programas de este organismo. El reglamento entiende por proyecto toda inversión material-pública, semipública o privada, relativa a la construcción, equipamiento o modernización de instalaciones para el cultivo de pescados, crustáceos y moluscos. Los proyectos deberán ofrecer garantía suficiente en cuanto a su rentabilidad, y contribuir a la mejora de estructuras perseguida en los programas.

A la hora de evaluar un proyecto, también se tendrán en cuenta sus características comerciales, la adhesión o no del beneficiario a una organización de productores, el interés de los consumidores y el medio ambiente, entre otros muchos factores. Evidentemente, no hay posibilidad de duplicar ayudas, y no podrán entrar por la línea del regla-

**TENEMOS 60.000 Ha.
QUE SON APTAS PARA
LA ACUICULTURA**



mento 2908/83 los proyectos que tengan otras vías de apoyo o que se tramiten por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).

Con carácter general, los proyectos de acuicultura con ayudas del FEOGA por el reglamento 2908/83 pueden contar con una subvención hasta el 25 por 100 del Fondo, el 50 por 100 de inversión a cargo del beneficiario y al menos un 5 por 100 aportado por el Estado miembro. Estas condiciones se modificaron sustancialmente con la implantación del reglamento 3733/85. En el mismo se consideran determinadas zonas de la Comunidad Económica Europea en las que la ayuda del FEOGA puede llegar a ser del 50 por 100 de la inversión, el 25 por 100 del beneficiario y al menos el 5 por 100 del Estado miembro. Esta normativa está en vigor desde enero de 1986 y, en el caso de España, afecta

a Castilla-León, Castilla-La Mancha, Andalucía, Extremadura y Galicia. La misma disposición señala como zonas de este tipo de ayuda Portugal, Grecia, Irlanda, Irlanda del Norte y el Mezzogiorno italiano.

Según los datos aproximativos contenidos en el Programa de Orientación elaborado para este año, las zonas de interés acuícola en el litoral español son unas 60.000 hectáreas, sin tener en cuenta las superficies dedicadas actualmente a esta actividad. Las condiciones climáticas de los casi 8.000 kilómetros de litoral, con una gran variedad de ambientes, hacen posible una larga lista de especies de interés para el desarrollo de la acuicultura. A estos efectos, el litoral español se dividiría en tres grandes zonas: la galaico-cantábrica, con unas temperaturas que oscilan entre 11 y 21.° C; la suratlántica, que tiene entre los

14 y los 22.° C, y la mediterránea, que está entre los 12 y los 25.° C.

De acuerdo con las condiciones de nuestro litoral, la Administración pesquera ha hecho una evaluación de esas zonas de interés para la acuicultura y las posibilidades de producción que ofrecen a largo plazo. Los datos se han tomado partiendo de los estudios elaborados en los años previos al proyecto de Plan de 1981 y, según Eladio Santaella, se deben considerar simplemente como aproximadas.

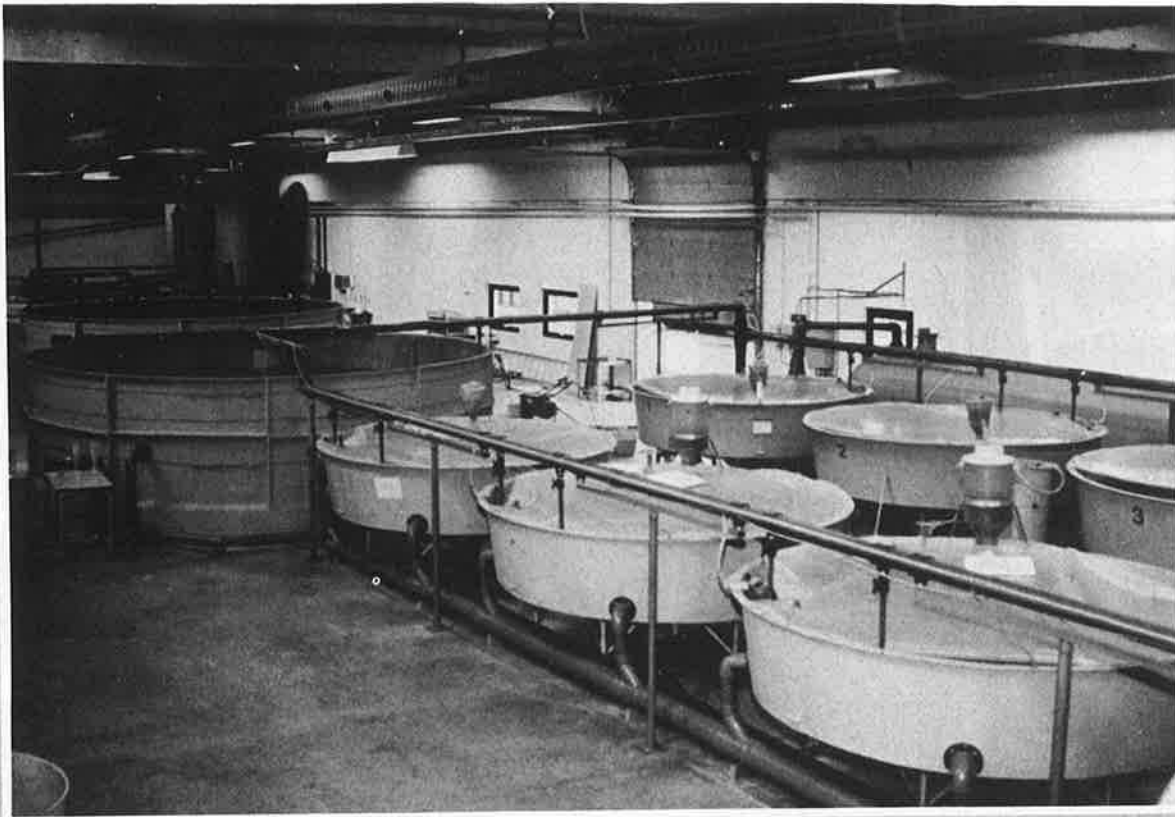
La superficie estimada como de interés en la zona galaico-cantábrica es de 210 hectáreas en Galicia, referidas solamente a superficies

de estructuras flotantes; 600 hectáreas en Asturias; 800 hectáreas en Cantabria, y 20 hectáreas en el País Vasco. Las producciones de peces y crustáceos serían de 21.150 toneladas en Galicia, 2.800 en Asturias, 6.900 en Cantabria y cantidades inferiores en el País Vasco. En moluscos, la producción sería de 150.000 toneladas en Galicia, sin contar la actual de mejillón; 8.000 toneladas en Asturias; 8.000 toneladas en Cantabria, y 100 en el País Vasco.

En la zona suratlántica, la superficie estimada con posibilidades es de 50.000 hectáreas para obtener 60.500 toneladas/año en peces y crustáceos, 60.000 toneladas

LA VARIEDAD DEL CLIMA ESPAÑOL ES UNA GRAN VENTAJA

La CEE establece cuatro tipos de instalaciones: las industriales (donde destacan las destinadas a moluscos); las tradicionales (salinas, por ejemplo); las nuevas (jaulas, estanques), y las destinadas a la investigación.



de moluscos y 10.000 toneladas en agua dulce.

Finalmente, en la zona mediterránea, las superficies estimadas se elevan a 3.770 hectáreas en Cataluña, para obtener 67.300 toneladas de peces y crustáceos, y 6.000 toneladas más en moluscos. En la Comunidad Valenciana, 1.200 hectáreas para lograr 48.000 toneladas de peces y crustáceos, 1.230 toneladas de moluscos y 100 de aguas dulces. En Murcia, la superficie sería de 587 hectáreas, capaces de producir 22.340 toneladas de peces y crustáceos, y 300 toneladas de moluscos. En Baleares, 650 hectáreas para 10.200 toneladas de peces y crustáceos y 400 toneladas de moluscos. En la zona de Andalucía, 1.000 hectáreas para producir 11.000 toneladas de peces y crustáceos y 2.000 toneladas de moluscos.

En el caso de las producciones estimadas en agua dulce, estos datos solamente supondrían la aplicación de los proyectos actualmente en estudio, no considerándose ni la trucha ni la carpa.

De la superficie total dedicada en España a la acuicultura, unas 6.000 hectáreas, destacan las dedicadas al molusco, y especialmente para el mejillón, que solamente en Galicia ascienden a unas 3.400 hectáreas.

A la hora de hacer una división de la superficie destinada a acuicultura, el Programa de Orientación diferencia hasta cuatro tipos de instalaciones, según las producciones y los objetivos pretendidos con las mismas. A la cabeza estarían las desarrolladas industrialmente, donde destacan las destinadas a los moluscos, como las bateas. En un segundo apartado, estarían las tradicionales, como salinas o lagunas litorales en fase de transformación. En tercer lugar se encuentran las nuevas instalaciones, como jaulas o estanques y, finalmente, las superficies más reducidas, para procesos de investigación.

Las instalaciones industriales para el cultivo intensivo de peces y crustáceos suponen solamente unas 30

hectáreas. De esta cifra, ocho hectáreas corresponden a Cantabria, para la obtención del rodaballo, con una producción estimada de unas seis toneladas. En Galicia hay 0,5 hectáreas en estanques para el rodaballo, y dos hectáreas en jaulas flotantes para el salmón. La producción de rodaballo ronda las 30 toneladas. En Andalucía hay cinco hectáreas en estanques para langostinos, y una hectárea para dorada, lubina y langostino; se trata de instalaciones experimentales. En Murcia hay 2,5 hectáreas, con una producción de 50 toneladas en estanques para dorada, lubina, langostino y anguila. En la Comunidad Valenciana hay cinco hectáreas, con una producción de 20 toneladas en estanques para la anguila. Igualmente existen 1,3 hectáreas en estanques para dorada, lubina y langostino. Finalmente, en Baleares hay dos hectáreas en estanques para dorada y lubina, con una producción de 20 toneladas, y otras dos hectáreas en jaulas flotantes para seriola, con producción de 12 toneladas.

Las superficies más elevadas están destinadas a los moluscos, en instalaciones desarrolladas industrialmente. En Cantabria hay 100 hectáreas en parques para la

almeja, con una producción de 1.000 toneladas/año. En Asturias existen 70 hectáreas en parques para ostra y almeja, con una producción de 700 toneladas. Galicia ocupa la cabeza con 3.400 hectáreas en bateas para el mejillón y la ostra, con 200.000 toneladas de producción. En Andalucía hay 150 hectáreas en bateas y parques para obtener 1.000 toneladas de ostras y almejas. En Murcia, existen solamente 5 hectáreas en estructuras flotantes para la ostra, con una producción de 300 toneladas. En la Comunidad Valenciana, solamente una hectárea, en bateas para mejillón, con producción de 100 toneladas. En Cataluña, 180 hectáreas con una producción de 700 toneladas de mejillón. Para ostra, almeja, chirla y coquina, hay 190 hectáreas, con 480 toneladas de producción en parques.

En Baleares hay tres hectáreas para mejillón en bateas, con 50 toneladas de producción, y dos hectáreas en parques para escupiña, con cuatro toneladas de producción estimada.

En las superficies para cultivos extensivos, lagunas, marismas, etcétera, Andalucía ocupa la cabeza, aunque las producciones están aún en fase experimental. En Asturias hay dos hectáreas en

marismas para ostras. En la Comunidad Valenciana hay cinco hectáreas en marismas para anguila, mujil y lubina. En Cataluña hay 10 hectáreas en salinas transformadas para dorada, lubina, almeja y ostra, y 46 hectáreas en estanques para mujilidos y anguila. En Andalucía ya se ha pasado de la fase experimental a la de la producción, obteniéndose unas 250 toneladas en 1.000 hectáreas de marismas y salinas modificadas, en doradas, lubina, lenguado, mujilidos, langostinos, ostra y almeja.

Junto a estas instalaciones, destaca el aumento de superficies dedicadas a criaderos, aunque el camino a recorrer es todavía muy largo. Tinamenor S. A. desarrolla su actividad en Cantabria, dedicada a la lubina, dorada, rodaballo, langostino, ostra y almeja. Destacan los 30 millones de unidades de ostras y los casi 11 millones en almejas. En Asturias se encuentra Acuicultura del Eo, dedicada a la ostra y la almeja, con dos millones de unidades, y Desmar, también para ostra y almeja, con un millón de

**HAY UN
ATRASO
CONSIDERABLE
EN LO
RELATIVO
A INVESTIGACION**

unidades. En Galicia operan Marpesa para ostra, con cuatro millones de unidades; Ostreira con 1,5 millones de unidades en ostra y 2,5 millones en almeja, y Finisterremar con 500.000 unidades en rodaballo. En Andalucía, Maresa obtiene en sus criaderos 15 millones de unidades de langostino; Cupimar, dos millones de unidades de dorada y lubina; Esperanza Siglo XXI, un millón de unidades en dorada y lubina y un millón más en langostino. Ostrimar está

en fase experimental en ostra, dorada y lubina.

Dos son los organismos dedicados a desarrollar investigaciones sobre acuicultura: El Instituto Español de Oceanografía y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

El Instituto Español de Oceanografía cuenta con un centro en Cantabria, Canarias, Andalucía, Murcia y Baleares, y dos en Galicia. El Consejo Superior de Investigaciones Científicas localiza sus centros en Cataluña, Valencia, Andalucía y Galicia. Entre los programas actualmente en vigor destaca el Especial de Investigación, referido al estudio de las especies de alto interés comercial, como la dorada, la lubina, el lenguado, el rodaballo, el langostino, la anguila, la ostra, la vieira, la almeja, el mejillón y el camarón.

Junto a actuaciones como ésta, desarrolladas por la Administración central, los gobiernos autónomos han realizado también diferentes líneas de investigación, entre las que destacarán las siguientes: cultivo en parque

de almeja y berberecho en el País Vasco. Cultivos de larvas y alevines en rodaballo y besugo, almejas, ostras en parques y algas, en Cantabria. Moluscos, algas, percebes y salmones, en Asturias. Peces, moluscos y crustáceos, en Galicia. Larvas de peces, moluscos y crustáceos en Andalucía. Larvas de peces y bancos de ostras, en Murcia. Moluscos y peces, en la Comunidad Valenciana. Larvas y cultivo intensivo de peces en Baleares. Moluscos y peces en Cataluña.

La elaboración durante este año del Programa Plurianual para la Acuicultura, con una serie de objetivos a medio y corto plazo, pondrá de manifiesto las necesidades existentes en materia de investigación y de criaderos, aspecto clave para desarrollar el proyecto. De acuerdo con esos datos, la Administración confeccionaría el Plan Nacional correspondiente. La CEE puede y debe ser el revulsivo definitivo para encauzar hacia el futuro nuestra acuicultura. ■

Vidal MATE

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

FUNDADA EN 1928

SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS

Delegaciones en los principales puertos españoles

DIRECCION:
Plaza de las Cortes, 3 - MADRID

Tels. 429 26 76 y 429 47 69 • Télex: 46483 • Apartado 249

LA VISITA A ESPAÑA DEL COMISARIO DE PESCA DE LA CEE, ANTONIO CARDOSO, NO SOLO HA SUPUESTO EL PRIMER CONTACTO ENTRE LA ADMINISTRACION ESPAÑOLA Y EL RESPONSABLE EUROPEO DE LA POLITICA PESQUERA, SINO TAMBIEN LA CONSTATAACION DE QUE LA PRESENCIA DE NUESTRO PAIS EN LAS NUEVAS ESTRUCTURAS COMUNITARIAS VA A SER DECISIVA A LA HORA DE ELABORAR LOS PROGRAMAS DE TRABAJO PARA EL SECTOR.

T

RAS el ingreso de España, la Comunidad Económica Europea deberá contar en todo momento con nuestro país, como primera potencia pesquera que es, a la hora de proceder a cualquier modificación de la Política Pesquera Común (PPC). Nuestro país tiene el suficiente peso en este sector como para que ningún cambio se haga sin considerar la posición española. Estas son las principales conclusiones que se pueden sacar de las primeras manifestaciones realizadas en España por el co-

**COMISARIO
DE PESCA
DE LA CEE**

«HAY QUE

CONTAR CON ESPAÑA»

misario de Pesca de la Comunidad Económica Europea, Antonio Cardoso. El representante comunitario visitó España a finales del mes de marzo para mantener contactos con los responsables de nuestra Administración pesquera, y aprovechó también la oportunidad para recorrer algunas zonas de nuestras costas, como Galicia y Mallorca.

En este primer viaje de trabajo a España, la delegación comunitaria, presidida por Antonio Cardoso, estaba formada por el presidente de la Subcomisión de Pesca del Parlamento Europeo, Guy Guerneurm, por el director coordinador de la Dirección General de Pesca de la Comisión, Raymond Simonnet, por el jefe del gabinete adjunto, Pedro Sampaio, y por la técnica de la Dirección General de Pesca, Veronique Arnault.

Según manifestaciones de Antonio Cardoso, esta gira que ha iniciado por todos los países comunitarios como comisario de Pesca de la CEE tiene como objetivo tomar contacto directo con los responsables de cada una de las Administraciones. El hecho de comenzar esa gira por España, según Cardoso, a dos motivos. Uno, el «sentimental», al tratarse de un país vecino, cuya evolución ha seguido con interés desde hace muchos años. El segundo, por la importancia española en el sector pesquero internacional. Con el ingreso de España y Portugal, ha variado totalmente la situación de la pesca en la CEE, y es este un aspecto que deberá ser tenido en cuenta constantemente por los responsables de Bruselas.

Desde estos planteamientos, no tiene sentido ninguna propuesta de modificación de la actual política pesquera de la CEE sin tener en cuenta las posturas españolas. Las perspectivas para la adaptación de España y Portugal a las estructuras de la CEE, en opinión del comisario de Pesca no deberían plantear proble-

mas de ningún tipo, ni en lo que concierne al proceso de producción, ni tampoco en lo referente a comercialización. En el capítulo de los intercambios, la Comunidad tiene una serie de mecanismos de salvaguarda, cuya aplicación debe suponer el equilibrio entre los diferentes Estados miembros.

Antonio Cardoso ha recalado que la Comunidad no es como una máquina de burócratas que actúa por encima de los intereses o preocupaciones de los ciudadanos. El objetivo de las actuaciones se centra en el acercamiento de rentas, ya que lo contrario invalidaría el esfuerzo que supone la construcción de unas políticas comunes.

Para el comisario de Pesca de la Comunidad, uno de los problemas que deben ser afrontados con carácter inmediato es la adaptación de los esfuerzos pesqueros a las posibilidades de capturas. Para ello, se hace indispensable un conocimiento exacto de los recursos, un mayor control en la explotación de los mismos y el respeto de las zonas donde sea preciso lograr una recuperación. Junto a esta solución en aguas propias, la Comunidad desarrollará un mayor esfuerzo para operar en aguas de terceros países, política en la que España está considerada como experta, dadas las exigencias de nuestro mercado y la importancia de nuestra flota.

Esa perspectiva de pesquerías en aguas de otros países, al margen de la Comunidad, es un tema importante para España y sobre el que nuestra Administración y la comunitaria siguen manteniendo reuniones de trabajo. En opinión de Antonio Cardoso, la Comisión de Pesca de la Comunidad se considera preparada para asumir el reto que supone la negociación de los múltiples acuerdos que mantiene España en todo el mundo. Sobre las empresas mixtas, Antonio Cardoso se limitó a recordar el contenido del Trata-



do para nuestra Adhesión a la CEE, según el cual hay un plazo de varios años para su eliminación. La salida de esta situación no está cerrada, debiendo producirse una transformación de las empresas mixtas de acuerdo con el nuevo marco legal comunitario. Sin embargo, lo que parece claro es que la CEE, lejos de limitar las actuaciones en terceros países, está dispuesta a utilizar las fórmulas más adecuadas que permitan el mantenimiento de las flotas comunitarias en todos los caladeros. Tanto el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Carlos Romero, como Antonio Cardoso están de acuerdo en que España no ha sido una víctima de la actual Política Pesquera Común. Con el Acuerdo se habría logrado una mayor estabilidad para nuestra flota, con posibilidades de aumentar las actuaciones en el futuro. España es un país de vanguardia en este sector y puede hacer importantes aportaciones en todos los órdenes de esta actividad. Entre otros aspectos, España está interesada en que la PPC, que actualmente se centra en la Europa del Norte, se extienda también al Mediterráneo.

Durante su estancia en España, de los días 20 al 23 de marzo, el comisario de Pesca de la Comunidad Económica Europea mantuvo reuniones de trabajo con toda la plana mayor de la Administración pesquera. En estos encuentros se pasó revista a la situación del sector ante la integración. Se ha tratado también de una visita de cortesía y primer contacto, aprovechada por la delegación comunitaria para conocer el sector sobre el terreno. Antonio Cardoso visitó las naves de comercialización de Mercamadrid, los puertos de Sada y Lorbe en Galicia, el puerto de Mallorca y las instalaciones del Instituto Español de Oceanografía en Baleares. ■

V. M.

El comisario de Pesca de la Comunidad Económica Europea, el portugués Antonio Cardoso durante la rueda de prensa celebrada en Madrid el pasado día 20 de marzo. Acompañaron a

Cardoso el ministro español de Agricultura, Pesca y Alimentación, Carlos Romero, y el director coordinador de la Dirección General de Pesca de la Comisión, Raymond Simonnet.

A LOS HOMBRES DE MAR

Queridos compañeros

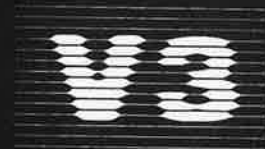
No dirigimos a vosotros para presentar la empresa de video "V-3" S.A. Por que queremos por experiencia la vida a bordo y queremos ayudaros a que ésta sea más llevadera.

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

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

A lo que habeis confiado en nosotros os damos las gracias y lo que todavía no os conoceis contactar con nosotros que os procuraremos singladuras más provechosas y divertidas. Hasta la vista, buena suerte.

F.F. Garcia
Capitán de la Marina M.



C/. AGUSTIN DE FOXA,
25 - 5.º A
28036 MADRID
TELEFONOS:
(91) 733 79 49/99
TELEX: 45663 CEOR-E
41428 ITEL-E





Paises comunitarios

Su costa continental, de recortes infinitos, y sus cientos de islas, vuelcan inevitablemente a Grecia sobre la mar. Desde tiempo inmemorial, es proverbial la vocación marinera de las gentes helenas. Hoy Grecia tiene una importante

marina mercante y una flota pesquera que, pese a sus limitaciones graves, ocupa un plano medio dentro de la CEE. Con la ayuda de los socios comunitarios, Grecia espera culminar un esfuerzo importante de modernización.

GRECIA

RENOVARSE Y VIVIR

GRECIA, con sus 5.000 kilómetros de litoral, es uno de los países comunitarios con mayor extensión costera. Lo recortado de su contorno, con infinidad de recovecos y, sobre todo, la innumerable cantidad de islas (Jónicas, Cícladas, Eubea, Esporadas, del Egeo y Creta) que pertenecen a su territorio, contribuyen a que posea ese dilatadísimo litoral.

La actividad pesquera y marítima de los griegos es inmemorial y resulta bastante conocida la desarrollada durante la época clásica. Actualmente, ocupan una zona media dentro de los países pesqueros, debido, fundamentalmente, a que la importancia de su litoral y su tradición ma-



rítima no van acompañadas de unos caladeros propios en consonancia, y también a que la modernización de su flota ha empezado relativamente tarde. Sin embargo, dentro de sus posibilidades, Grecia es una nación en alza en el terreno de la pesca.

En lo referido a la marina mercante, Grecia siempre fue un país puntero, y nadie ignora la importancia mundial de muchos de sus armadores: Onassis, Niarchos y otros. Pero este sector pesa cada vez menos en el conjunto de la economía, por causa de la crisis generalizada de la flota mercante mundial.

El análisis de la estructura pesquera griega podría tomar arranque con la composición de su flota. Tanto por el nú-

mero de embarcaciones (5.111) como por el tonelaje de registro bruto (172.147 TRB), Grecia ocupa el sexto lugar entre los Estados de la Comunidad Económica Europea.

A la vista del número y tonelaje de sus barcos, según el tipo de embarcación (cuadro número 1), se obtiene una serie de conclusiones de interés. Destaca, en primer término, el elevado número de unidades pequeñas, de hasta 50 TRB, que suponen prácticamente un tercio del total. Es reveladora, por otro lado, la escasa presencia de grandes barcos de más de 500 TRB. Estos son los indicadores de la verdadera potencia pesquera del país: son los que tienen acceso a los grandes caladeros de todo el mundo y logran elevados porcentajes de capturas, dado que el litoral griego, como todos los del Mediterráneo, no proporciona sino caladeros secundarios con el agravante de estar cada vez más amenazado por la notable contaminación del Mare Nostrum.

Otro rasgo negativo de la flota helénica es la gran antigüedad de una buena parte de sus unidades, lo que las aboca prácticamente a la pesca artesanal (importante socialmente, por dar empleo a un buen número de pescadores, pero ciertamente ineficaz desde los criterios de rentabilidad predominantes hoy en los Estados de la CEE). Como se verá en el capítulo tocante a la acción administrativa, Grecia no es una excepción en las líneas generales de actuación en la política que se sigue sobre la flota. Se pretende la modernización, sustituyendo los barcos pequeños y obsoletos por otros de mayor tonelaje y más recientes. En otras palabras: disponer de menos embarcaciones, pero con tonelaje medio mayor.

Los datos de 1983 sitúan a Grecia en penúltimo lugar —superando tan sólo a Bélgica— en el ámbito comunitario en cuanto a producción pesquera se refiere, con 111.000 toneladas. Esta cantidad procede de las modalidades de gran altura, altura, litoral, esponjas y pesca en aguas interiores.

La pesca de gran altura, con un total de 31 buques y unos 800 trabajadores, se asienta

especialmente en grandes navíos congeladores que faenan en aguas de países con quienes la CEE tiene acuerdos de pesca: es el caso de Mauritania, Senegal, Guinea y Guinea Bissau, sobre todo. Había, por otra parte, una serie de empresas conjuntas greco-libias, que fueron disueltas en 1983, por no cumplir sus objetivos.

Faenando primordialmente en aguas del Mediterráneo y

GRECIA

La flota pesquera griega, volcada en la actividad artesanal, requiere un esfuerzo de urgente industrialización. En vivo contraste, la marina mercante griega, una de las más poderosas del mundo.



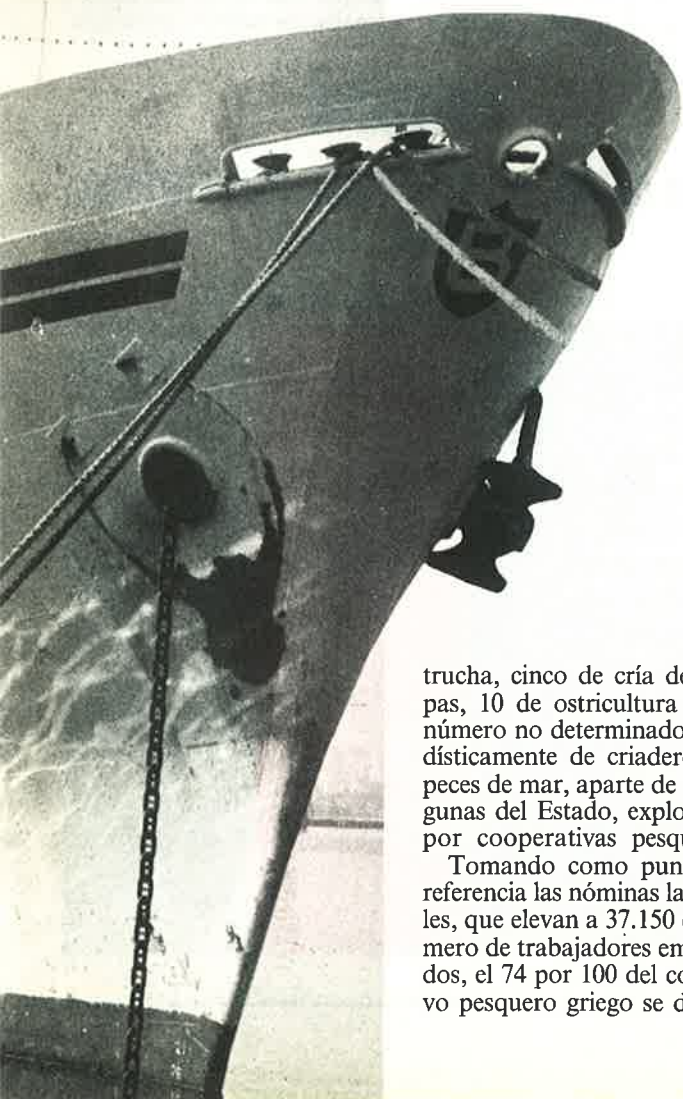


con arrastreros, la pesca de altura da trabajo a unas 9.000 personas y se compone de 843 barcos.

Es elevadísimo, por el contrario, el número de navíos (alrededor de 25.000) que se dedican a la pesca costera. Estos ocupan a 27.000 marineros.

Especial importancia tienen, dentro de la pesca de litoral, los barcos destinados a la extracción de esponjas, en número de 60, que emplean a 350 personas. Es un sector en crisis, debida a dos causas: la contaminación de las aguas, que afecta de manera creciente a las esponjas, y la creciente producción de esponjas artificiales.

Sucede lo contrario con la pesca continental, que goza cada día de mayor auge, sobre todo por la ayuda que destinan a este subsector tanto el Estado griego como la CEE. Esta variedad de pesca se extiende a lagos, lagunas, cursos de agua, factorías piscícolas de diverso tipo, etcétera. En Grecia hay 200 centros de cría de



trucha, cinco de cría de carpas, 10 de ostricultura y un número no determinado estadísticamente de criaderos de peces de mar, aparte de 93 lagunas del Estado, explotadas por cooperativas pesqueras.

Tomando como punto de referencia las nóminas laborales, que elevan a 37.150 el número de trabajadores empleados, el 74 por 100 del colectivo pesquero griego se dedica

CUADRO N.º 1

TIPOS DE BARCOS DE LA FLOTA PESQUERA GRIEGA

Clasificación (por TRB)	Unidades	Total TRB
0 - 49,9	1.526	36.113
50 - 99,9	379	25.958
100 - 149,9	162	19.747
150 - 499,9	255	59.261
500 - 999,9	17	11.827
Más de 1.000	2	19.241
TOTALES	5.111	172.147

FUENTE: OCDE.
Datos referidos a 1983.

a la pesca costera y continental; el 24, a la de altura, y el 2 por 100 a la de gran altura.

La industria de transformación del pescado tiene todavía poca importancia en Grecia, a juzgar por los datos. Al margen de la producción obtenida por los barcos de gran altura, que es congelada o transformada *in situ*, solamente un 10 por 100 de la producción del resto de la flota se transforma en artículos secundarios de pescado, sean salazones, conservas o derivados. Lo que equivale a decir que el consumo en fresco alcanza al 90 por 100 de las capturas totales.

Cada griego consume anualmente 16 kilos de pescado, de los cuales 11,6 son en fresco, y 4,4 después de transformados. Para salazón y conservas se utilizan especialmente anchoas y sardinas: el 42 por 100 de la producción de las primeras y el 50 por 100 de las segundas se dedica a tal fin.

Para este proceso, existen en Grecia 10 fábricas de conservas, 31 establecimientos de salazón de pescado y tres factorías mixtas de transformación, todas ellas bastante ineficaces.

Para entrar en el capítulo de la comercialización hay que tener en cuenta que son siete los puertos pesqueros griegos que tienen importancia: El Pireo, Tesalónica, Kavalla, Calcis, Patrás, Quios y Alejandrópolis. Pero éstos no comercia-

lizan nada más que el 25 o el 30 por 100 del pescado; el restante 70 por 100 queda a cargo de la infinidad de pequeños puertos que hay repartidos por la interminable costa helena. En general, los puertos pesqueros cuentan con una infraestructura muy deficiente: no disponen de equipos adecuados, ni de material mecánico, instalaciones de acondicionamiento de pesca, redes de frío, etc. Por otro lado, la distribución del pescado está totalmente en manos privadas, y son muy tímidos los intentos de formar cooperativas de comercialización. Los precios se fijan libremente, variando de manera considerable de un puerto a otro, sobre todo en las especies pelágicas (sardinas, anchoas y otras). El valor total de las capturas ascendió, en 1983, a 251,4 millones de dólares.

Por lo que se refiere al comercio exterior, Grecia es un país claramente deficitario (en el cuadro número 2 se especifican las cifras de exportaciones e importaciones de productos pesqueros).

La producción propia anual sólo cubre un 65 ó 70 por 100 de la demanda interna, por lo que las importaciones, en sus múltiples variedades, llegaron al 27 por 100. No obstante, esta situación se está modificando. A tenor de las estadísticas de los últimos años, aumentan las exportaciones y disminuyen, aunque en menor grado, las importa-

ciones. En millones de dracmas, las primeras supusieron 2.046, en 1983, frente a 6.109 de importaciones.

Alrededor de una cuarta parte de los más de 37.000 trabajadores del mar griegos están afiliados a cooperativas. Hay 107 de pesca, consideradas de primer grado, pero sólo tienen actividad real 57. Dentro de las que funcionan, con unos 1.300 asociados, siete se ocupan de la venta en común de los productos; cuatro, exclusivamente de operaciones de crédito; seis, de la defensa de reivindicaciones profesionales, y 36 son de explotación de establecimientos piscícolas estatales.

PASEGES (Confederación Panhelénica de Uniones de Cooperativas Agrícolas) es el nombre que adopta el movimiento cooperativo griego del sector primario, organismo que, a su vez, es miembro integrante de la Unión Europea de Cooperativas Agrícolas de la CEE (COGECA). Tan sólo una cooperativa pesquera de segundo grado está afiliada a PASEGES; se trata de la Unión de Cooperativas de Pesca y Piscicultura, que agrupa a 27 entidades y 835 socios.

La política de la Administración helénica en este sector se proyecta en dos direcciones: potenciar las cooperativas que en el momento presente resultan inactivas y aumentar el número de cooperativistas. Para ello ha sido creada una oficina específica en el seno de PASEGES, dedicada a pesca y piscicultura.

Son varios los frentes en los que se materializa la política de la Administración pesquera griega. Uno de ellos ha sido proseguir con la trayectoria de acuerdos con distintos países, sobre todo de la costa occidental africana, para permitir el acceso de los pesqueros helenos. Igualmente, se han prorrogado o renegociado tratados privados con naciones del Norte de África.

El plan quinquenal vigente, de 1983 a 1987, tiene entre sus objetivos el crecimiento de la producción total pesquera, así como la mejora de las condiciones económicas y sociales de los trabajadores del sector, partiendo del principio de que tanto la pesca como la acuicultura han de desempeñar un papel de creciente importancia

en el desarrollo de determinadas regiones.

Conforme a la decisión número 107/83 del Comité de Precios y Rentas, 470,3 millones de dracmas fueron destinados a la reconversión y modernización de la flota pesquera, ayuda a la acuicultura, construcción de instalaciones frigoríficas y sustitución de maquinaria de pesca, además de otros aspectos de tipo social, como los fondos dedicados a asociaciones de pescadores de esponjas, investigaciones pesqueras y financiación de seguros de navíos y cobertura de riesgos.

Las inversiones públicas han dispuesto de 60 millones de dracmas, que se reparten



GRECIA

La larguísima costa griega ofrece considerables posibilidades portuarias (en la fotografía, el famoso puerto de El Pireo, con la ciudad al fondo)

en estudios y proyectos concernientes a los puertos de pesca, lagunas, centros de piscicultura y arrecifes artificiales.

Para evitar las infracciones y las actividades ilegales en materia pesquera, se han sellado acuerdos con las autoridades portuarias locales, dirigidos a la aplicación de forma más rigurosa de la legislación vigente, así como al aumento de la vigilancia. Gracias a ello, el número de infracciones que en 1982 alcanzó un total de 426, bajó a 185 en 1983.

La industria pesquera se beneficiará de préstamos, a bajo interés y largo plazo, procedentes de la Banca agrícola. Y el Estado financiará hasta un 50 por 100 de créditos a largo plazo para construcción de nuevas instalaciones y proyectos de acuicultura.

También obtendrán ventajas los pescadores, mediante seguros sociales, según su tipo de trabajo y procedentes de tres organismos distintos: Caja de Jubilación de Pescadores (NAT), Fundación para la Seguridad Social (IKA) e Instituto Nacional de Seguro Agrícola (OGA).

Estas ayudas a la pesca griega son reforzadas con las que le presta la Comunidad Económica Europea, que pueden

clasificarse en cuatro grupos. Durante 1983, el FEOGA invirtió 506 millones de dracmas en la reconversión y moderni-

zación de la flota pesquera de Grecia y en instalaciones acuícolas. La aportación comunitaria supuso entre un 35 y un 40 por 100 de las inversiones totales en ambos proyectos.

CUADRO N.º 2

BALANZA COMERCIAL PESQUERA GRIEGA. 1982 (en millones de dólares)

País	Importaciones	Exportaciones
Canadá	2	—
EE. UU.	4	—
Japón	3	2
Francia	3	10
Dinamarca	4	—
R. F. Alemana	1	2
Italia	15	3
Holanda	5	1
Reino Unido	1	—
Islandia	9	—
Noruega	3	—
España	2	4
Turquía	6	—
Otros	20	?
TOTALES	78	

FUENTE: OCDE.



Dentro del capítulo de la Política Pesquera Común, fue aprobado el Reglamento de la CEE número 2908/83, para entrar en vigor en enero de 1983 y con un plazo de validez de tres años. Esta normativa establece la acción común que ha de desarrollarse en los campos de la reestructuración, modernización y desarrollo del sector pesquero, y también del acuícola. En el primer año de su aplicación, Grecia presentó once programas, por un monto total de 244 millones de dracmas, de los cuales la CEE financia el 50 por 100.

En el marco de los Reglamentos de la CEE números 355/77 y 3164/82, fue propuesta una actividad sectorial específica, recogida en el «Programa sobre las Pesquerías», que prevé la mejora de las condiciones de comercialización y transformación de los productos pesqueros, gracias al perfeccionamiento de las instalaciones existentes y la creación de otras nuevas, en un plazo de tres años. El coste total del proyecto se eleva a 4.500 millones de dracmas en créditos, la mitad de los cuales serán sufragados por la CEE, y el 20 por 100 por la Administración griega. La responsabilidad de ponerlo en práctica recae en asociaciones cooperativas de pescadores,

organismos públicos locales y empresas privadas.

Con todo, el capítulo más importante de la política comunitaria para Grecia se vincula con los Programas Integrados Mediterráneos (PIM), previstos en un principio para los seis años comprendidos entre 1985 y 1990, y ahora ampliables con la incorporación de España y Portugal.

Los PIM consisten en un conjunto de actividades e inversiones orientadas a potenciar y mejorar las condiciones económicas y sociales de las zonas rurales deprimidas de los Estados comunitarios. En el momento de su elaboración, éstos eran tres (Francia, Italia y Grecia) y los Programas afectaban tan sólo a algunas regiones en los dos primeros, mientras que todo el territorio griego se considera zona de actuación de los PIM.

La cuantía del presupuesto total para estos Programas es de 6.628 millones de Ecus, aportados por la Comunidad, además de lo que destine a ello cada uno de los Estados miembros. De la cantidad citada, 352 millones (el 5 por 100) corresponden a la pesca, y 139 de ellos van a parar a Grecia. Esta inversión se divide en los seis años previstos con porcentajes progresivos, que empiezan por el 10 y concluyen con el 21 por 100 para

el último trienio. Por capítulos, 13 millones se aplican a instalaciones portuarias, 78 a acuicultura y 48 a reestructuración de la flota.

Para las instalaciones portuarias, las previsiones apuntan a la construcción de nue-

sarrollo de la investigación, instalaciones técnicas y mejora general de las condiciones de vida en las regiones deprimidas griegas, lo que redundará en beneficio de sus habitantes, muchos de ellos trabajadores del mar.

CUADRO N.º 3

MARINA MERCANTE GRIEGA

		% CEE
Número de buques	3.501	20,8
TRB	40.035	34,9
TPM	70.232	36,7
Petroleros (TRB)	13.175	27,2
Graneleros y mineros	14.101	53,8
Carga convencional	8.996	48,0
Portacontenedores	94	1,8

FUENTE: Lloyd's Register of Shipping.

vos puertos allí donde la actividad pesquera es importante, y a la mejora de los existentes, dotándolos de nuevos muelles de acceso, redes de frío y suministro de agua, hielo y combustible. También pretenden perfeccionar las instalaciones lacustres y edificar diques de abrigo en varias zonas.

Grecia disfruta de excelentes posibilidades para la acuicultura, por sus buenas condiciones físicas y climáticas. Por ello, los 78 millones de Ecus serán invertidos en infraestructura para instalaciones pequeñas nuevas y modernización de las existentes, a fin de mejorar su producción y potenciar, además, algunos proyectos de alta tecnología.

Dado que el 75 por 100 de la flota griega tiene más de 20 años, las inversiones van encaminadas a su reestructuración y modernización, además de dotar a las embarcaciones, particularmente las de litoral, de la infraestructura necesaria, de la que ahora carecen en su mayoría. Todo ello repercutirá positivamente en el rendimiento y seguridad en el trabajo, pero no incrementará las capturas, dado el límite ya alcanzado por la plataforma continental griega.

Independientemente de las inversiones específicas en materia pesquera, otros capítulos de los PIM se refieren a de-

Al contrario de lo que sucede en la pesca, la marina mercante griega goza de una posición relevante, al ser la primera de las flotas comunitarias: representa el 20,8 por 100 del total de la CEE en número de unidades, y el 34,9 por 100 en tonelaje de registro bruto (cuadro número 3).

Observando los tipos de buques, llama la atención el hecho de que más de la mitad de los graneleros y mineros europeos (el 53,8 por 100) navegue bajo pabellón griego, al igual que casi la mitad (el 48 por 100) de los barcos de carga general. Por el contrario, es prácticamente nula la presencia griega en el capítulo que integran los modernos portacontenedores.

Como ya es conocido, la mayor parte de los mercantes griegos son propiedad de grandes navieras controladas por famosos armadores, algunos de ellos ya desaparecidos: Onassis, Niarchos, etcétera. Por otra parte, se calcula que el 20,7 por 100 de los buques que navegan bajo banderas de conveniencia son de propiedad helena. Grecia es el segundo país en servirse de ellas, inmediatamente por debajo de los Estados Unidos. ■

Carlos GONZALEZ
DEL PIE
María Antonia F. SAINZ

Por un Real Decreto del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, han quedado fijadas las condiciones para la concesión de ayudas referidas a los barcos de eslora comprendida entre los 9 y los

AYUDAS PARA LA



CON la integración española en la Política Pesquera Común, la Administración hubo de poner al día una serie de disposiciones en materia de reconversión y reestructuración de la flota pesquera, de acuerdo con la normativa comunitaria. De esta manera, por un Real Decreto de diciembre de 1985, se fijaban las condiciones para la construcción, modernización y reconversión de la flota pesquera, previendo tres escalones totalmente diferenciados. El primero, para

los barcos con menos de 9 metros de eslora que no reciben el apoyo de la Comunidad. Para las embarcaciones con más de 33 metros, las ayudas estaban recogidas en las directrices para la reconversión industrial de este sector.

De acuerdo con la normativa, esos barcos deberían presentar proyectos para modernización de las operaciones de pesca, mejora en las condiciones de conservación, en el tratamiento de las capturas o para el cambio de modalidad. Para la concesión de ayudas, los proyectos de modernización de estos barcos,

entre los 9 y los 33 metros de eslora, deberían elevarse a 3 millones de pesetas. De esta cantidad, el 25 por 100 del presupuesto podría ser aceptado por la Secretaría General de Pesca Marítima. Por parte del Banco de Crédito Industrial se podrían conceder créditos hasta por el 75 por 100 del valor de las obras de modernización, con un período máximo de amortización de ocho años y con dos de carencia. El tipo de interés es del 11 por 100.

El Real Decreto de 17 de diciembre de 1985 ha sido ahora más que modificado, ampliado o completado en las

últimas fechas con una nueva disposición que no varía lo fundamental de las anteriores disposiciones. Simplemente se trata de aumentar las posibilidades para acometer el proceso de reconversión y modernización.

La Administración ha puesto sobre la mesa el reglamento 2908/83 de la Comunidad Económica Europea referido a estos temas. Según esta disposición, junto a los procesos de modernización para barcos entre los 9 y los 33 metros —con ese mínimo de 3 millones de pesetas en obras—, existe un escalón más a considerar, que es el re-

12 metros. Esta disposición viene a cubrir un hueco en la normativa anterior y se espera tenga una importante acogida en el sector de bajura donde operan unos 5.000 barcos de estas características.

FLOTA DE BAJURA



ferido a las embarcaciones entre los 9 y los 12 metros.

Según algunos expertos, la Dirección General de Pesca no previó ese grupo de buques con la intención de que esas embarcaciones acometieran de una vez una reconversión más profunda. Sea como fuere, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación procedió a modificar la anterior normativa, fijando las posibilidades que se ofrecen para los barcos comprendidos entre los 9 y los 12 metros de eslora. De acuerdo con las disposiciones comunitarias, mientras que para los barcos entre los 9 y los 33 metros de

eslora se pide un proyecto no inferior a los 3 millones de pesetas, para las embarcaciones entre los 9 y los 12 metros, esa cantidad se reduce a solamente 10.000 ecus, que equivalen a 1,5 millones de pesetas. Medios oficiales han señalado a esta revista que esperan prestar un buen servicio a los pescadores de bajura para acometer el proceso de modernización. En las próximas fechas, la Administración publicará las disposiciones correspondientes para acogerse a estos programas.

Aunque las cifras sobre nuestra flota en proceso de reconversión no sean siempre

muy fiables. En medios oficiales se estima que el nuevo Real Decreto puede afectar a unas 5.000 embarcaciones, con TRB que oscila entre 12 y 20 TNS. De esas 5.000 embarcaciones, aproximadamente unas 3.000 trabajan en cerco, unas 1.000 al trasmallo, 500 al palangre y otras 500 artesanales. Se dedican a una serie de capturas selectivas y tienen un gran interés en el sector.

Con la publicación de esta normativa, se cerraría un proceso de legislación para barcos pesqueros en proceso de reconversión o modernización de nuestra flota. En

puertas están los planes de la CEE para reducción de barcos, proceso que debe seguir una vía diferente. Con este Real Decreto se ha dado respuesta a parte importante de la bajura cuyas modificaciones no iban a superar los 3 millones de pesetas. Lo que sucede es que, en otros medios, se estima que la modernización debería tener mayores ambiciones que las referidas a estos procesos con gasto mínimo, que, en su criterio, dejan la flota como estaba antes y con los mismos problemas para variar de pesquerías. ■

Vidal MATE

La Dirección General de Ordenación Pesquera podría conceder subvenciones por una cuantía total de unos 125 millones de pesetas para la modernización y mejora de las flotas artesanal y sardinal de las Islas Canarias. Así se desprende de una reciente Orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Orden que supone el cumplimiento de un compromiso del titular de este departamento para con los sectores pesqueros aludidos.

ARTESANALES Y SARDINALES CANARIOS

UN PRIMER PASO HACIA LA MODERNIZACIÓN

SEGUN datos de la Consejería de Agricultura y Pesca del gobierno canario, en las islas existen 27 barcos sardinales y 114 artesanales, casi todos ellos con base en Lanzarote. Debido a las deficiencias estructurales, edad, posibilidades de pertrechos, etcétera, que presentan estas flotas, la Administración ha considera-

do oportuno poner en marcha una normativa específica, que pretende hacer viable la iniciación de nuevas actividades pesqueras. Tradicionalmente, estas embarcaciones han operado en el banco sahariano, lo que les ha obligado a asumir mayores riesgos. En algunas ocasiones, han sido incluso objeto de ataques armados procedentes de las propias costas africanas.

A la vista de esas circunstancias, la Administración ha dispuesto una nueva línea de ayuda, a la que solamente se podrán acoger los barcos sardinales o artesanales con base en Canarias que hayan venido ejerciendo su actividad en las costas africanas. El objetivo es modernizar las embarcaciones pero, indirectamente, se trataría también de que pudieran cambiar de modalidad y de caladero.

Las Islas Canarias no están incluidas en el Tratado de Adhesión para el ingreso del Estado español en la Comunidad Económica Europea. Por este motivo, los procesos de reconversión y reestructuración del sector que se acometan en Canarias en este momento no pueden gozar de ninguna ayuda comunitaria. Lo dispuesto en esta Orden ministerial se realizará solamente con las subvenciones de la Administración española, tanto central como autónoma. La Dirección General de Ordenación Pesquera estima que las ayudas para este fin podrían ascender a unos 125 ó 150 millones de pesetas.

Según esta Orden, los armadores de este tipo de buques, pueden solicitar ayudas para el cambio de modalidad con el fin de adaptar la embarcación y adquirir pertrechos de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto de diciembre de 1985 sobre modernización y reconversión de flota. Esa ayuda se elevará al 25 por 100 del total de la in-

versión prevista. El presupuesto máximo de la obra y las compras de los pertrechos será de 5 millones de pesetas. El solicitante podrá obtener, en concepto de anticipo, hasta el 30 por 100 de toda la subvención que le corresponda. Responsables de la Consejería de Agricultura y Pesca del Gobierno de Canarias han indicado la existencia de otra línea abierta con carácter general para el sector pesquero en las Islas, con la cual el armador puede llegar a una subvención de hasta el 30 por 100 para el proceso de modernización. Los mismos medios han señalado la posibilidad de estudiar una fórmula que haga compatibles los dos tipos de ayuda. Según la referida Orden, desde el pasado 6 de febrero ha quedado abierto un plazo de dos meses para la presentación de las solicitudes ante la Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Junta de Canarias, que será la encargada de resolver y gestionar las inversiones.

Canarias no entra dentro de la Política Común Pesquera. Sin embargo, ello no significa que la CEE se vaya a desentender en este sentido de las islas y así se afirma en el tratado de Adhesión. De acuerdo con su artículo 155, el Consejo de la CEE, a propuesta de la Comisión, establecerá las medidas comunitarias estructurales que beneficien a las Islas Canarias, Ceuta y Melilla. Adelantándose a los trabajos de la Comisión comunitaria, la Administración española pretende elaborar un programa de acciones en el sector pesquero de Canarias que sería entregado inmediatamente en Bruselas, para ganar tiempo. La CEE sabe que Canarias es la mayor base pesquera del Atlántico y el mejor puente hacia las costas africanas. ■

V. M.



**ESTA ES LA MAYOR
BASE PESQUERA DE LA
ZONA, Y LA CEE LO SABE**

Informar es un servicio más del Instituto Social de la Marina

**Sanidad Marítima...
ESPERANZA DEL MAR**



**PRESTACIONES DE
PROTECCION
FAMILIAR**

TRABAJADORES DEL MAR



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

**SUBIDA
DE LAS PENSIONES**

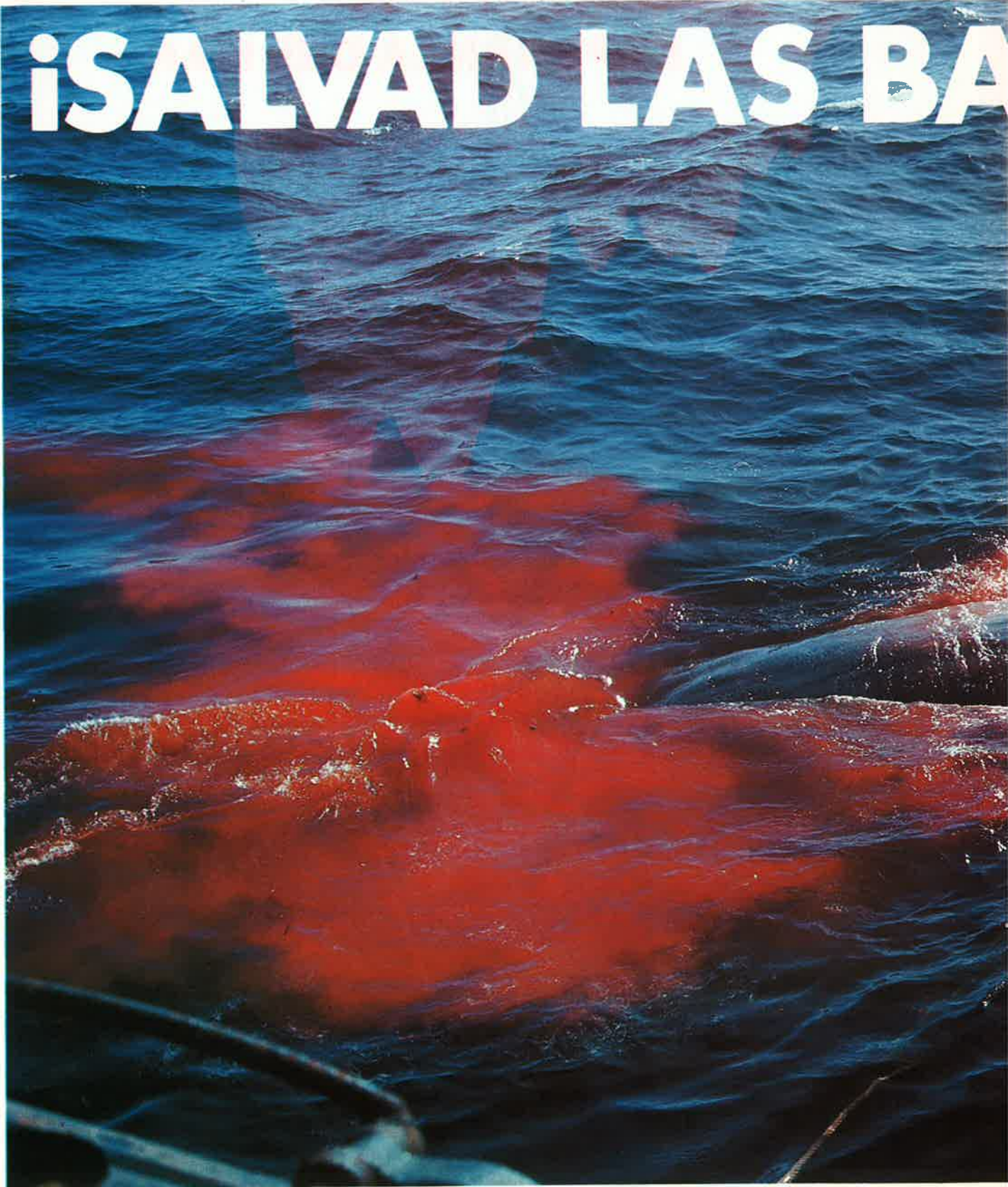
TRABAJADORES DEL MAR

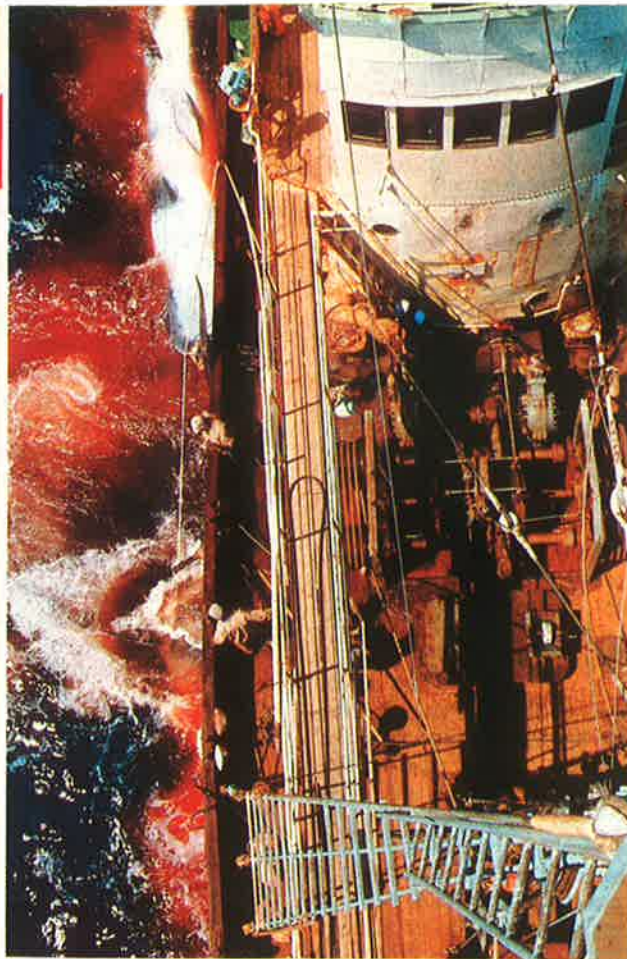


Ministerio de Trabajo y Seguridad Social
Secretaría General para la Seguridad Social
Instituto Social de la Marina

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

¡SALVAD LAS BA





DESDE tiempos remotos, el hombre ha considerado la caza de la ballena como un símbolo de su propio poder sobre la Naturaleza. Perseo, hijo de Júpiter, fue el primero que se enfrentó a un monstruo marino para rescatar a la bella Andrómeda, indefensa entre las rocas. La historia de Jonás, alojado en el vientre de una ballena, ofrece múltiples simbolismos, como la del capitán Ahab a la búsqueda de Moby Dick. Los años dieron al traste con la literatura y convirtieron la caza de la ballena en la base de una industria que se ha tornado peligrosa: varias especies de ballenas han sido exterminadas ya por completo, y las demás se encuentran en grave riesgo.

SALVAD las ballenas.» Con este llamamiento, las organizaciones ecologistas, y *Greenpeace* en particular, iniciaron ya hace años una intensa campaña de concienciación ciudadana. La realidad se imponía: cada año, el riesgo de exterminio de las ballenas se volvía mayor. Durante los siglos XVIII y XIX, los barcos de más de una docena de naciones esquilmaron los mares, hasta provocar la desaparición de muchas especies. En el principio era la impunidad: la caza de la ballena se efectuaba sin ningún miramiento, sin respetar a las más pequeñas, que con el paso del tiempo asegurarían la supervivencia de la especie. El imperativo mayor era la industrialización, el máximo beneficio. Y es que de las ballenas se aprovecha todo: todo es susceptible de ser comercializado y, en consecuencia, los beneficios se acumulan.

Con el paso de los años, algunos países comprendieron la urgente necesidad de tomar medidas que acabaran con esta explotación desmedida. La situación era grave; los recursos balleneros mundiales se estaban agotando. De ahí que en 1946 se creara la Comisión Ballenera Internacional (CBI), con la finalidad de establecer las tallas mínimas de captura, las cuotas anuales de caza, etcétera.

La ciudad elegida para la firma del convenio fue Washington. El día, el 2 de diciembre. La iniciativa arrancó con fuerza y quince países se adhirieron a la CBI desde el primer momento. Posteriormente, se fueron integrando otras naciones, hasta alcanzar las cuarenta que conforman la Comisión en la actualidad.

La idea era sin duda buena, pero los intereses, mayores. Tal vez por eso, la CBI no logró cumplir con su teórica labor de protección de las ballenas, al menos, durante sus primeros treinta años. Durante este período, la CBI pareció ser más bien un «Club Industrial de Ba-

lleneros», en el que primaban los intereses comerciales. Fue a partir de 1979 cuando la Comisión adquirió un mayor rigor, al transformarse algunos de sus planteamientos iniciales.

Fue precisamente en ese mismo año cuando las agrupaciones ecologistas comienzan a luchar en defensa de las ballenas. La aparición de tres miembros de *Greenpeace* en la CBI, acogidos por el estatuto de observadores de la propia Comisión, no resultó del agrado de algunos de los Gobiernos miembros. A pesar de no tener ni voz ni voto, muy pronto los ecologistas fueron acusados de «intento de politización». En las reuniones mantenidas por la CBI durante los últimos cinco años, los enfrentamientos entre los delegados de ciertos gobiernos y los representantes de *Greenpeace* han adquirido notable dureza, resultado de los opuestos intereses defendidos por unos y otros. Un problema fundamental radica en el hecho de que las resoluciones de la CBI constituyen recomendaciones, no obligaciones, y que cada país es libre de aceptar o rechazar las propuestas formuladas por la Comisión.

Una de las reuniones más polémicas de la CBI fue la celebrada en Brighton (Gran Bretaña), del 18 al 24 de junio de 1982. Según los acuerdos adoptados en aquella reunión, los Estados miembros de la Comisión debían acatar una moratoria de cinco años, contados a partir de enero de 1986. Cuatro delegaciones objetaron la decisión de la moratoria: Japón, Noruega, la Unión Soviética y Perú. Un año después, en la reunión anual de la CBI de 1983, el gobierno peruano consideró de nuevo la cuestión y retiró su objeción, acogiéndose a la opción mayoritaria. A partir de ese momento, surgieron las tensiones. Mientras unos países parecen respetar la moratoria, no cazando ballenas, otros continúan con las capturas.

Pero los acuerdos adoptados en el seno de la CBI no son tan claros como parecen a primera vista. Algunos de los países que afirman aceptar la moratoria emplean un manido recurso para seguir cazando: solicitar un cupo de captura «para inves-



tigación». Es la llamada «cuota científica», bajo la que de hecho se esconde una verdadera cuota comercial para seguir con la explotación ballenera. Para Remi Parmentier, delegado internacional de *Greenpeace*, el truco es elemental: «Basta con observar un gráfico —dice— donde se detallan las 'cuotas científicas' solicitadas en los últimos veinte años por los países integrados en la Comisión. En él se aprecia que la curva de la 'cuota científica' sigue un ritmo más o menos equilibrado desde 1955 hasta 1984. A partir de ese año, se produce tal avalancha de peticiones para 'cuotas científicas' que la curva se sale literalmente del gráfico. La verdad; resulta muy raro un entusiasmo tan repentino por la investigación, que además coincide con el inicio de la moratoria, teniendo en cuenta que hasta el momento ninguno de los implicados había mostrado demasiado interés por la ciencia. Bajo la máscara de la 'cuota científica',

algunos países continúan cazando libremente, presionados por la industria ballenera.»

Quizá las más honestamente afectadas por la moratoria sean ciertas poblaciones aborígenes, como los esquimales de Alaska o Groenlandia, que desde hace más de 4.000 años venían dedicándose a la caza de ballenas. Ellos aseguran no ser los causantes de la exterminación de las ballenas, y que los auténticos culpables habitan en las civilizaciones industriales. No obstante, aunque son colectivos reducidos y aislados, tienen cierto poder para presionar sobre sus gobiernos. Por eso Estados Unidos y Dinamarca, cuyas administraciones han venido siendo responsables de estos territorios, han solicitado para 1986 una ampliación de las «cuotas aborígenes», sin por ello dejar de atenerse a la moratoria acordada por la CBI en 1982.

¿Qué población de ballenas

LAS BALLENAS!



Los grupos ecologistas han sido implacables en sus denuncias: en la caza de la ballena no se respeta ni siquiera la edad de las crías. Todo es susceptible de ser comercializado, y, por tanto, de ser cazado.

delegación consiguió una cuota de 280 ejemplares para 1980, y otra de 240 para 1981. Aquel mismo año, la Comisión acordó prohibir la pesca del cachalote.

En la reunión que la CBI celebró en julio de 1982, la delegación española votó a favor de una propuesta de moratoria con arranque a partir de 1986. Esta propuesta contó con el apoyo de más de las tres cuartas partes de las delegaciones asistentes. Esta reunión fijó los cupos para los años siguientes: 149 unidades de rorcual común para 1982, 120 para 1983, 90 para 1984 y 60 para 1985. La delegación española que acudirá a Malmö el próximo mes de junio podrá solicitar un cupo de 60 unidades. Con este cupo «científico», los casi 200 empleados de la empresa Industria Ballenera, S. A. (IBSA), dedicados a la captura y comercialización de la ballena en Galicia, podrán mantener sus puestos de trabajo. IBSA tiene dos factorías, una en Cangas de Morrazo (Pontevedra), y otra en Caneliñas (La Coruña). Cuenta también con dos barcos, el IBSA 1 y el IBSA 3.

La industria ballenera española ha contribuido a mermar la población de ballenas de modo considerable. Durante el siglo XX, y, sobre todo, a partir de los años 50, la población de rorcuales comunes, conocida

LA IMPUNIDAD HA SIDO UN FACTOR CONSTANTE A LA HORA DE CAZAR BALLENAS

existe en la actualidad? ¿Si cada país cazara un cupo racional, respetando las tallas, correrían peligro de extinción? Es difícil decirlo. Lo único seguro es que el Comité científico de la CBI recomienda cada año que se actúe «con prudencia».

En opinión de Remi Parmentier, no hay datos suficientes para esclarecer el actual margen de incertidumbre. Se necesitarían datos históricos, recogidos a lo largo de muchos años. Pero no existen, porque hasta ahora nadie se ha preocupado de ello. «Hay que estudiar la situación en un período de calma —añade—, y un momento propicio podría ser el que proporcionan los cinco años de la moratoria.» En el quinquenio 1986-1990, un

grupo de trabajo compuesto por miembros de la CBI va a estudiar los efectos socio-económicos producidos por la moratoria, según una resolución aprobada en el último encuentro que la Comisión mantuvo en julio del pasado año en Bournemouth (Gran Bretaña).

La próxima reunión de la CBI, que será la número 38, tendrá lugar en Malmö (Suecia), el próximo 9 de junio. A ella asistirá una delegación española, integrada por el director general de Relaciones Pesqueras Internacionales, junto con representantes del Ministerio de Asuntos Exteriores y científicos del Instituto Español de Oceanografía y de la Universidad de Barcelona. España,

que durante años se resistió a entrar en la Comisión, se vio obligada a hacerlo en 1979, cuando el Parlamento japonés promulgó una ley que prohibía importar carne de ballena procedente de Estados que no fueran miembros de la CBI. Los balleneros españoles, al igual que los de otros muchos países, exportan a Japón gran parte de los productos obtenidos de las ballenas, una vez transformados en sus factorías.

En la reunión de 1979, la CBI asignó a España una cuota de captura de 143 ejemplares de rorcual común, única especie de ballena que cazan los balleneros españoles. Un año después, en el segundo encuentro de la Comisión al que asistió España, la

como el *stock* España-Portugal-Islas Británicas, ha sido prácticamente masacrada. De 1950 a nuestros días, según datos de *Greenpeace*, casi 4.000 rorcuales comunes han sido exterminados.

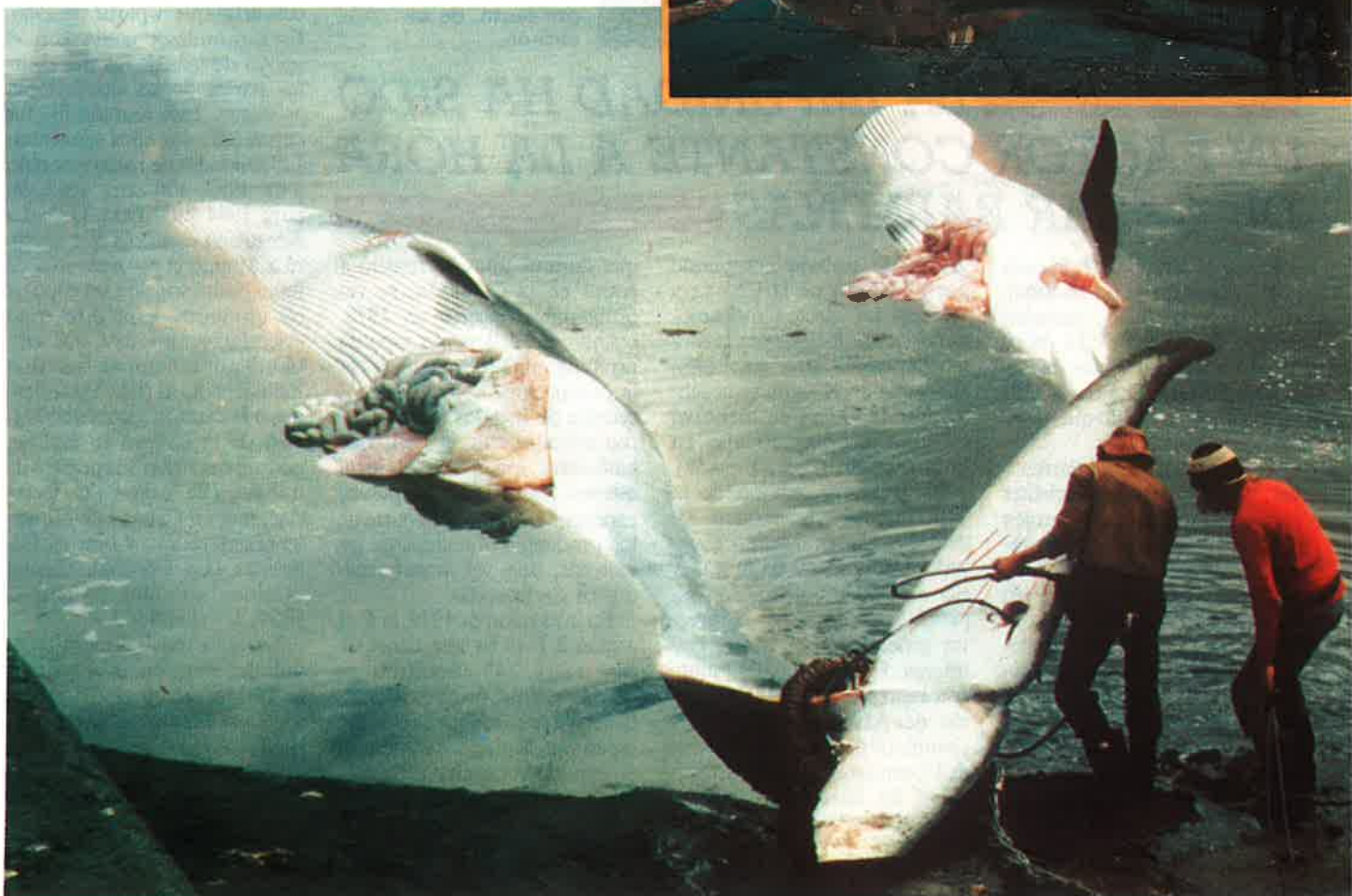
La caza de ballenas y cachalotes fue incluso fomentada por los máximos dirigentes políticos españoles de los 50 y 60. Entonces, era corriente encontrar en las páginas de la prensa el júbilo con que se esperaba en tal o cual puerto del norte de España la llegada del yate *Azor*, remolcando un cachalote capturado por el general Franco. Aún el 12 de febrero de 1985, el Movimiento Conservacionista Internacional recibía con sorpresa la noticia de que el Congreso de los Diputados español había aprobado ese mismo día, por recomendación del Ministerio de Agricultura y Pesca, una reserva al Convenio sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas (CITES), excluyendo del apéndice I de dicho Convenio al rorcual co-

mún. Con esta reserva, lo que pretendía la Administración, según un informe elaborado por *Greenpeace*, era permitir que la única empresa ballenera española IBSA, siguiera cazando rorcuales, a pesar de la entrada en vigor de la moratoria en enero de 1986. Tras dos meses de polémica entre sectores de la Administración, grupos parlamentarios y organizaciones ecologistas, el Senado aprobó por unanimidad, el 25 de abril, una enmienda al texto de la reserva, poniéndole como límite el 31 de diciembre de 1985. De este modo, la empresa ballenera IBSA podía exportar el producto de su última temporada de caza, y la Administración reafirmaba su intención de hacer cumplir la moratoria. Tan sólo un día después de que el Senado aprobara la enmienda a la reserva, el director del Gabinete de la Presidencia del Gobierno, Roberto Dorado, envió a *Greenpeace*, en nombre del presidente Felipe González, una carta confirmando la intención del Gobierno de respetar la moratoria. «Por encargo del presidente y en su nombre —dice la carta—, le comunico que el Se-

nado ratificó el CITES sobre la caza comercial de ballenas, que entrará en vigor el 1 de enero de 1986, sin reserva a la moratoria.» «Con esta decisión —finaliza la carta—, el Gobierno muestra el gran respeto que siente por la fauna y flora mundiales.» El 9 de diciembre de 1985, el Congreso ratificaba la enmienda introducida por el Senado diez meses antes.

Los representantes de *Greenpeace* estiman que quizá uno de los motivos que determinaron enmendar la reserva fue que España, al ser miembro del CITES y de la Comunidad Económica Europea, tiene prohibi-

do el comercio internacional de productos balleneros, tanto de importación como de exportación, según está regulado en un Reglamento de la propia CEE. Hasta el ingreso de España y Portugal en el Mercado Común, ningún país miembro practicaba la caza comercial de ballenas. De hecho, la Comunidad tiene una postura muy clara de apoyo a la moratoria. La política de los Estados miembros de la CEE, que siempre envía representantes a las reuniones anuales de la CBI, está coordinada de antemano y por lo general éstos suelen votar en bloque.



El gobierno español, según declaró a HOJA DEL MAR un alto responsable del Ministerio de Agricultura y Pesca, siempre ha demostrado su inquietud ante la posible desaparición de los recursos balleneros. «Una prueba de ello —dijo— es el convenio que nuestro Ministerio ha suscrito con la Universidad de Barcelona, por el cual algunos miembros de la cátedra de Zoo-

logía (Vertebrados) vienen elaborando una Memoria anual, desde el año 1983, basada en estudios científicos sobre las ballenas capturadas por IBSA.» También se han llevado a cabo varios cruceros subvencionados por el mismo departamento, para efectuar estudios sobre las poblaciones de ballenas existentes en nuestras aguas. Pero lo cierto es que los resultados de las

Memorias, así como el presupuesto destinado a su realización, son secretos celosamente guardados, tanto por el Ministerio como por las autoridades académicas de Barcelona. Tal vez las conclusiones de los Informes se reserven para ser presentados en la próxima reunión que la CBI mantendrá en Malmö.

HOJA DEL MAR ha podido consultar la Memoria elaborada en 1983. El muestreo realizado para ella se refiere a 120 rorcuales comunes, es decir, al total del cupo establecido para España en 1983. Al iniciarse la campaña se abrió la factoría de Cangas de Morrazo y posteriormente la de Caneliñas, repartiéndose entre ambas la cuota establecida de la siguiente manera: 40 ejemplares para la primera y 80 para la segunda. La dirección de la industria ballenera —afirma la Memoria— mantuvo en la captura de los ejemplares de esa campaña un criterio selectivo muy elevado, al no permitir la caza de animales de talla inferior a 17 metros. El mínimo establecido para el rorcual común en el Atlántico norte es de 15,20 metros para el consumo local y de 16,80 metros, para la comercialización al extranjero. De las 120 piezas capturadas, 61 fueron machos y 59 hembras, de las cuales 8 se encontraban en estado de gestación, lo que representa el 13,55 por 100 del total de hembras. Asimismo, se contabilizaron 15 posibles lactantes, lo que supone un 25,42 por 100 del total de hembras.

Estos datos permiten evaluar el índice de reproducción de las ballenas, aunque el informe no saca conclusiones al respecto.

En cuanto al aprovechamiento de los rorcuales comunes, la Memoria señala que ya desde 1981 la CBI había recomendado que se evaluara el rendimiento de estos animales capturados en España, con el fin de estimar la eficiencia de las factorías en materia de despiece. Por este motivo, se pesaron los elementos de una ballena completa y se estimó que el aprovechamiento neto de productos comestibles era superior al 50 por 100 del peso total del ejemplar. Además, casi todo el resto (el 47 por 100) no es desechado,

sino que va a parar a las calderas, donde sufre un proceso de cocción para su transformación en aceite y harina.

El estudio de los efectos de la contaminación en los grandes cetáceos del noroeste de la península ha ocupado una parte importante de las investigaciones llevadas a cabo en 1983 por los científicos de la Universidad de Barcelona. La motivación principal de este tipo de estudios —se dice en el Informe— es determinar hasta qué punto las condiciones ambientales de un ecosistema más o menos afectado por el hombre pueden influir en la reproducción y supervivencia de las poblaciones de cetáceos. Los resultados de investigaciones semejantes en pinnípedos del Atlántico Norte son especialmente alarmantes y aconsejan un seguimiento cuidadoso de la cuestión. Los niveles de contaminantes detectados en cachalotes, durante las costeras de 1979 y 1980, permitieron determinar la importancia de la transmisión de sustancias nocivas de la madre a la cría a través de la lactancia.

En cuanto a los efectos de los contaminantes en la población de rorcuales comunes, los científicos que han elaborado la Memoria aconsejan proseguir las investigaciones «puesto que estudios toxicológicos y ecológicos de esta problemática en otras especies de mamíferos marinos han dado un resultado alarmante». «Hay que tener en cuenta además —continúan— que la carne y el aceite de ballena son consumidos directamente por la población humana, debiendo, por tanto, controlarse los niveles de contaminación a fin de evitar posibles consecuencias.»

La Memoria realiza una estimación de la abundancia de rorcual común en aguas atlánticas españolas y próximas, basada en los datos de avistamiento de 1982. Durante ese año fueron vistos 1.696 individuos, cifra que los investigadores consideran que puede representar un 95 por 100 del total, dado que algunos animales no son contabilizados por encontrarse en inmersión y que una cierta proporción puede estar en otras áreas por factores migratorios. ■

M. B.

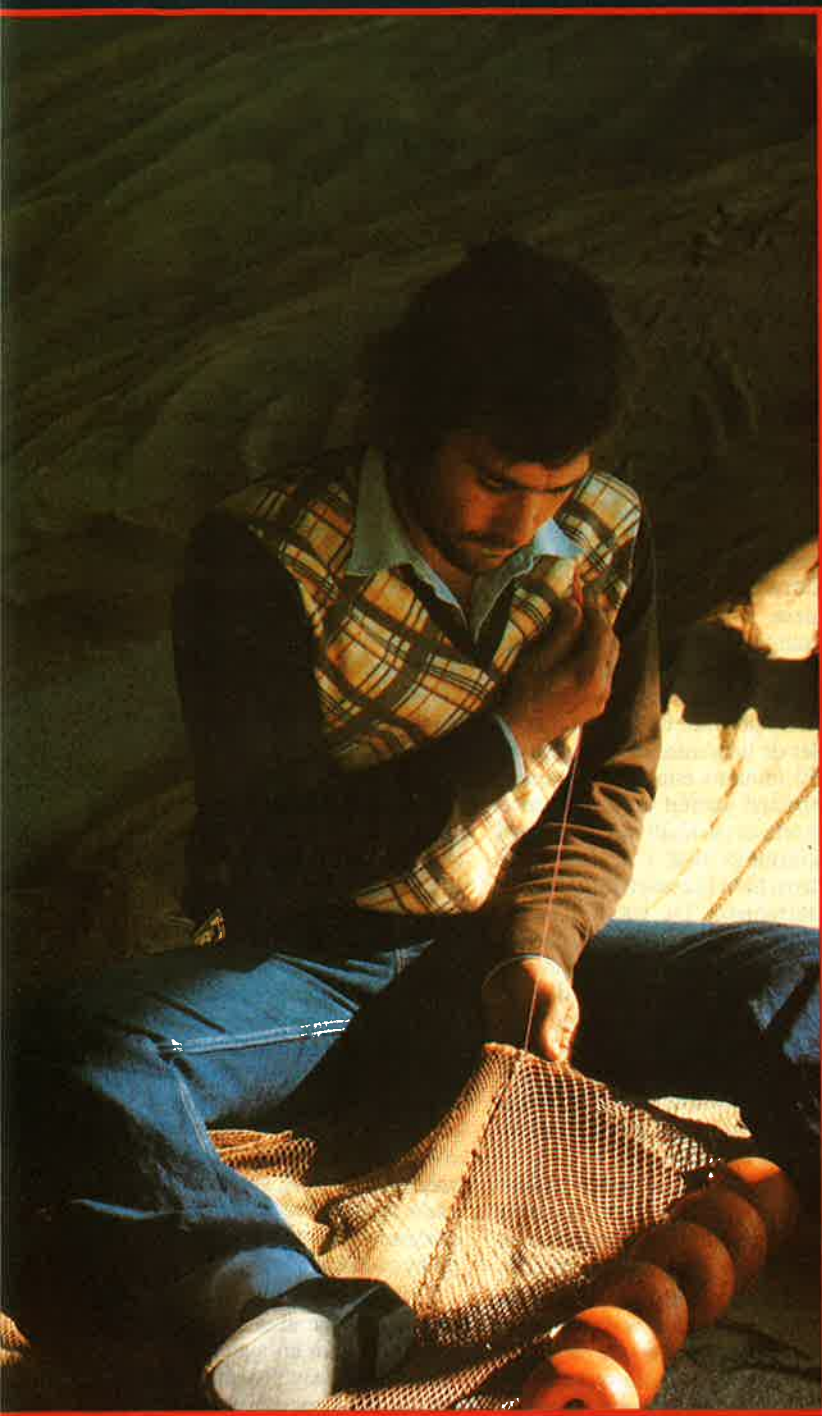
WASHINGTON, EN 1946, FUE LA CUNA DE LA CBI



La Comisión Ballenera Internacional se creó el dos de diciembre de 1946, en la ciudad de Washington, contando con la adhesión de quince países. La labor de Greenpeace en este organismo ha resultado decisiva.



ECOLOGIA



José Antonio Pereiro es jefe del Departamento de Pesca del Instituto Español de Oceanografía. Fundado en 1914, el IEO logró un importante prestigio mundial en tiempos de la Segunda República. La guerra civil y los años posteriores marcaron una fase de declive que, según Pereiro, hoy está empezando a ser superada. Ocho departamentos, doscientos investigadores, siete centros costeros —además del centro coordinador de Madrid—, nueve buques oceanográficos... La labor del Instituto alcanza hoy ya un volumen considerable. HOJA DEL MAR ha interrogado al responsable de pesca del IEO en relación a un conjunto de problemas que son motivo de preocupación para buena parte del colectivo humano vinculado al mar: los generados por la pesca de arrastre, tal y como hoy se realiza en nuestro litoral. He aquí sus respuestas.



«URGE CONTRO

Las consecuencias de la pesca de arrastre



«TIRAR LAS REDES»



HOJA DEL MAR.—Desde hace tiempo vienen ustedes estudiando los problemas ecológicos que plantea la pesca en general y la pesca de arrastre en particular. ¿Cuáles son las implicaciones ecológicas que, desde su punto de vista, tiene esta última?

J. A. PEREIRO.—Cualquier tipo de modalidad pesquera que se introduce en un lugar determinado puede analizarse desde dos puntos de vista diferentes: el económico y el biológico. Por un lado, es normal que haya diferentes actitudes socioeconómicas entre pescadores que utilizan diferentes artes, y que exista entre ellos oposición y competencia. La pesca de arrastre no es una excepción. En una zona donde no se haya practicado anteriormente, los pescadores locales se opondrán siempre a que se realice.

Ahora bien, desde el punto de vista biológico el problema es más complicado. Por lanzar una idea sobre la que volveremos posteriormente, podemos decir que en España, desgraciadamente, el control legal de las artes funciona francamente mal. Así nos encontramos con que en el arte del arrastre se utiliza una malla muy poco selectiva, que permite que se atrapen peces muy pequeños. Sea en el Mediterráneo o en el Atlántico peninsular, la malla que utilizan los arrastreros es con frecuencia inferior a la estipulada. La consecuencia directa es la captura de peces que se encuentran en período de crecimiento.

Naturalmente, existen leyes contra esto. El problema no radica en las leyes, sino en la falta de control a la hora de su aplicación. El gran problema es, efectivamente, el del control sobre las capturas. Porque cuando vemos las tallas que se desembarcan muchas veces, y las intentamos relacionar con la malla legal, nos encontramos con que hay algo que no cuadra. Es precisamente la aparición de especies excesivamente pequeñas la que revela la existencia de irregularidades. Esto perjudi-

ca fundamentalmente a la fase del ciclo vital que se explota con otras artes. Por ejemplo, el pincho coge ejemplares de merluza de un tamaño no inferior a cuarenta centímetros; la volanta igual, puesto que tiene una malla de 90 milímetros. Sin embargo, con el arrastre, la práctica totalidad de las capturas es de ejemplares inferiores a 35 centímetros. Esto plantea un grave problema para especies de lento crecimiento, pues el arrastre está eliminando una gran proporción de individuos antes de que alcancen la biomasa, es decir, el peso que podrían alcanzar en el caso de que fueran capturados con otras artes.

H. M.—¿Cómo han detectado ustedes este problema?

J. A. P.—Con nuestras mediciones en los puertos. Intentamos seguir las poblaciones, su pirámide de edad; intentamos clasificar las capturas por tallas, y después, mediante estudios de laboratorio, analizamos la correspondencia entre talla y edad. De este modo logramos una estimación de la pirámide de edad de cada población y, por tanto, podemos ver cómo año a año la abundancia de determinados individuos se va reduciendo tanto por la explotación como por la muerte originada por otras causas.

H. M.—¿Hasta qué punto la desaparición del ciclo inicial del desarrollo es peligrosa para las especies marinas?

J. A. P.—Evidentemente, si se utilizan mallas de 30-35 milímetros para pescar, quiere decir que se van a coger pescadillas de 50-100 gramos, por ejemplo, y no se va a esperar a que esta pescadilla, llámesela pitillo o carioica, alcance el kilogramo que, por el ciclo natural, pesaría a los tres años. Se está perdiendo, por tanto, muchísima biomasa capturable, debido a la utilización de estas mallas ilegales, que hacen un tremendo daño al *stock*. No sólo al *stock* en términos de peces, sino también, y lo que es muy importante, en términos de capacidad reproductora. Y esto último todavía no sabe-



mos las consecuencias que puede acarrear.

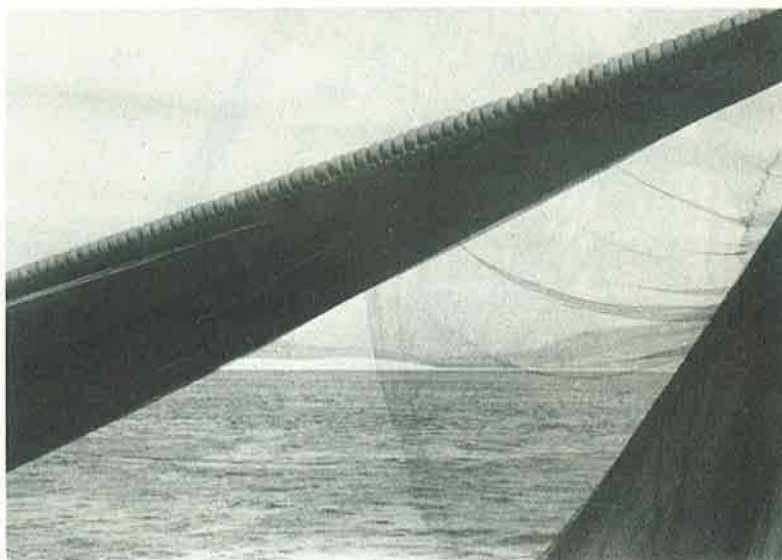
H. M.—Parece que hacen ustedes mucho hincapié en que son las mallas ilegales las que hacen daño al ecosistema y que, si estas artes se controlaran, y por tanto se controlaran las tallas mínimas de desembarco, no existiría el problema.

J. A. P.—Efectivamente. Creo que la malla ilegal del arrastre es la culpable del mal estado de los recursos pesque-

ros de nuestras aguas. Sólo nos tenemos que fijar en que la captura de peces en el litoral no ha aumentado, desde prácticamente la década de los 40 hasta nuestros días. Y esto es debido a que el mismo cuidado que se ponía entonces se pone ahora. Hasta hace poco tiempo, no ha habido nadie que haya corregido esta situación. Es indudable que, si se cumplieran las normas legales establecidas,

LO IMPORTANTE ES LA MALLA

Según el experto del Instituto Español de Oceanografía, para evitar los daños que puede producir la volanta lo más importante es la utilización de mallas de 90 mm.



la pesca podría aumentar su tonelaje de capturas. Si en la actualidad la pesca española es de 1.200.000 toneladas, de las cuales 800.000 se pescan fuera de nuestras aguas, el resto, es decir, 400.000 toneladas, son las que capturamos en nuestras aguas territoriales. Cifra que es la misma que a finales de los 40. Esto es una pena, por no decir una vergüenza, dado que nuestros conocimientos teóricos han

aumentado enormemente. No es difícil predecir el incremento de las ganancias que se derivaría de un correcto tratamiento del ecosistema.

H. M.—¿La pesca de arrastre, debidamente controlada, no plantearía problemas particulares?

J. A. P.—Así es, mientras no se pesque en la zona fótica donde crecen las algas del fondo. Si se respetan estos primeros metros, que pueden

llegar hasta los cincuenta de profundidad, el arrastre de fondo no causaría daño, dado que no hay un suelo vivo ni, por tanto, ecosistema alguno que pueda verse alterado. Incluso hay investigadores que han sugerido que el arrastre de fondo puede provocar turbulencias en el agua, capaces de levantar los nutrientes depositados en el fondo, que sirven como alimento para otras especies.

H. M.—Pero, ¿no existe un problema, independientemente del tipo de malla utilizado, por la extracción masiva de piezas?

J. A. P.—Precisamente lo que nosotros intentamos es evitar situaciones como esta. El arrastre de fondo persigue todas aquellas piezas que están, como su propio nombre indica, en el fondo: lo que los oceanógrafos llamamos recursos demersales, o las espe-



cies que se encuentran en la columna de agua de los metros contiguos al fondo, como rape, merluza, lenguado o rodaballo. Pues bien, es necesario hacer un censo sobre el estado de las poblaciones de estas especies. Desgraciadamente, la Administración española no cuenta con un servicio de estadística que sea válido para fines científicos. Por ejemplo, las estadísticas oficiales dan cuenta del número de capturas, pero no se especifica de dónde llegan estas capturas. Si desconocemos estos datos básicos, no podemos saber con exactitud de qué recursos estamos hablando. Por esta razón, hemos tenido que montar nuestra propia red de seguimiento, que nos permita conocer el estado de los recursos en cada zona, individualizar cada especie, ver cómo se encuentra, calcular la mortalidad por pesca que se está generando sobre esa especie, calcular su censo y ver cuál sería su abundancia con otra estrate-

gia de pesca. Como pueden observar, no es un proceso fácil. De acuerdo con todos los datos que tras este laborioso proceso se obtienen, podemos sugerir líneas de trabajo, para

Los problemas de la pesca de arrastre no son exclusivos de España.

evitar que la extracción masiva de individuos pueda crear problemas en el futuro. Y estas investigaciones pasan, en último término, a manos de la Administración que es, a fin de cuentas, la encargada de negociar el número de capturas y las especies a capturar. Esto es muy importante, puesto que no hay que olvidar que el mar es un bien común de la colectividad y que, por tanto, es necesaria una colaboración y una discusión conjunta sobre especies y cupos autorizables.

H. M.—Ya que menciona usted la necesidad de colaboración, ¿cómo está la situación del arrastre en nuestros vecinos comunitarios?

J. A. P.—El problema de la pesca de arrastre no es exclusivo de España. Hay otros países europeos en donde realmente tampoco se respeta la normativa de arrastre, lo que, como en nuestro caso, favorece la depredación de juveniles de fondo. Por esta razón urge, a la vista de los trabajos científicos, que se definan los objetivos pesqueros. Si, por ejemplo, se considera la merluza como una especie objetivo, sería ideal que sólo se pescara con pincho, palangre o volanta, para así explotar sólo las especies de reproductores que han alcanzado un tamaño recomendable para su captura puesto que, si no, se va a perder una enorme biomasa utilizable.

H. M.—Usted se ha referi-

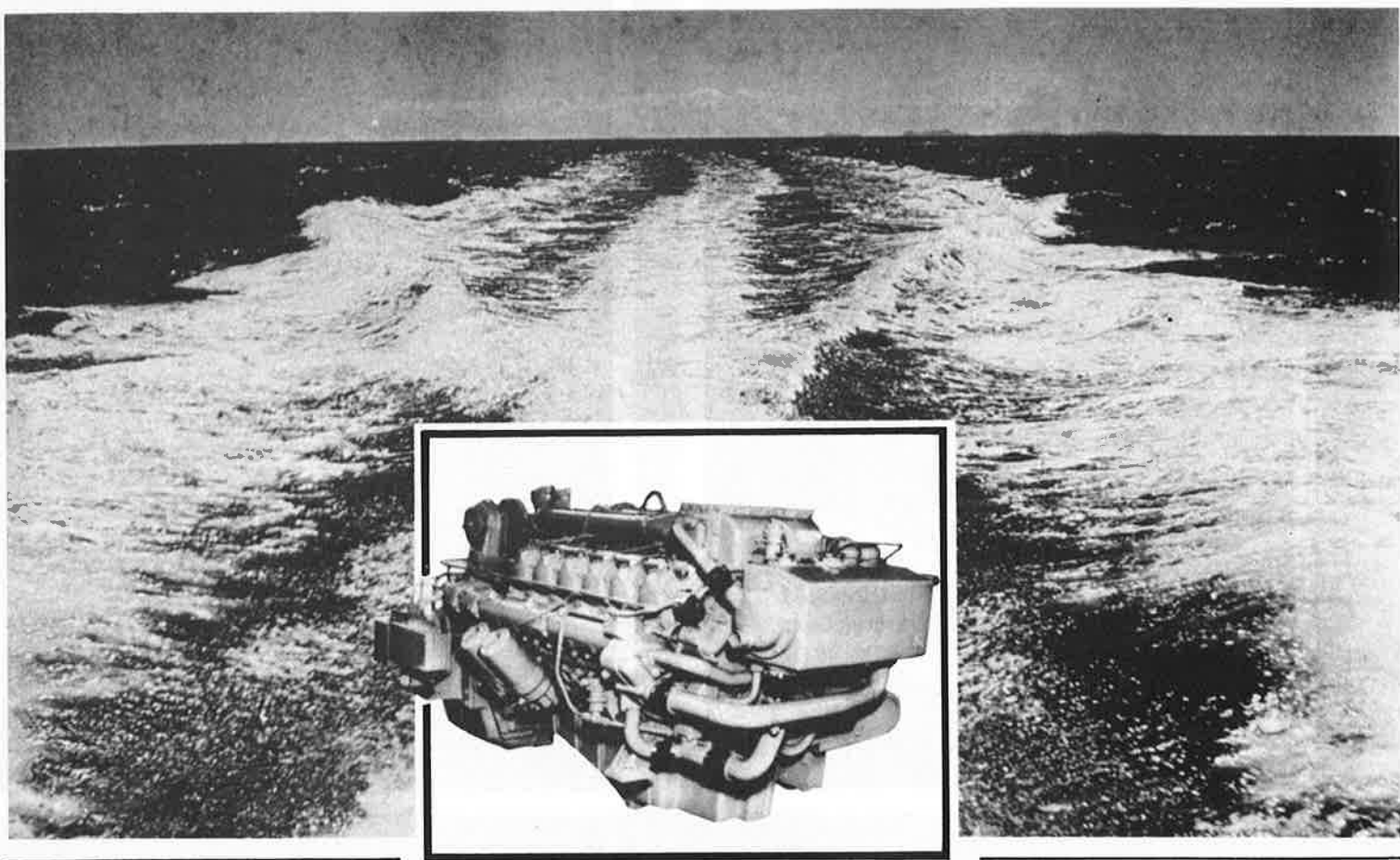
do por dos veces a la volanta como un arte que no plantea problemas. Sin embargo, no son pocos los pescadores que dirigen contra este arte de pesca diversos reproches: la baja calidad del pescado obtenido, en razón de la lenta agonía del pez; la espantada de otros peces que esto provoca; el desastre que acarrea las redes perdidas...

J. A. P.—No estoy de acuerdo. El problema puede plantearse si no se procede a recoger la volanta durante días pero, si se hace en 24 horas, desaparece el peligro. Por otro lado, yo no conozco ningún estudio que avale la tesis que habla de espantadas de otros peces. En fin, los inconvenientes de las redes perdidas se solventan con la utilización de redes biodegradables, cosa que ya hacen muchos pescadores. Insisto en que estoy hablando de volanta con malla de 90 milímetros. ■

Juan DE DAMBORENEA

MOTORES M·A·N

tan fiables como para salvar tu vida



30 unidades D 2566 MTE de 250 CV instaladas en las Lanchas de Salvamento de la Cruz Roja del Mar.

Propulsores ideales para boniteras, merluceras, yates, policía del mar, prácticos, etc.

Talleres homologados de servicio a lo largo de la costa española y en todo el mundo.

PASCH Y CIA S.A.

BILBAO Alameda de Recalde, 30
48009 Telf. 94-424 26 06
Telex 32720 - pasch-e

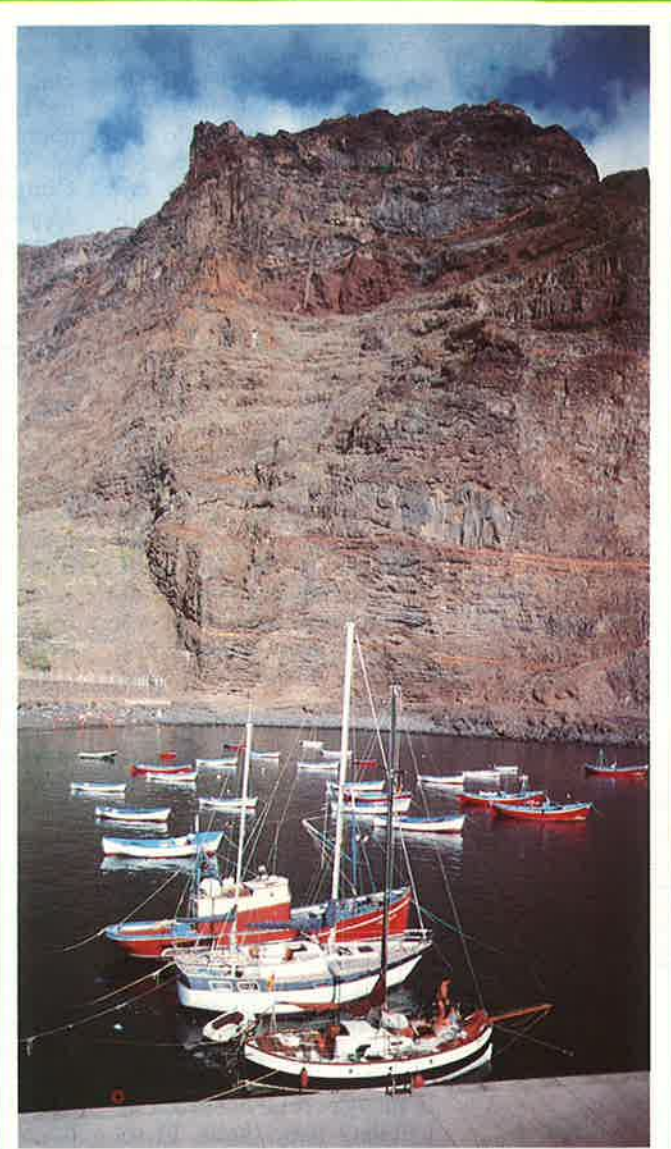
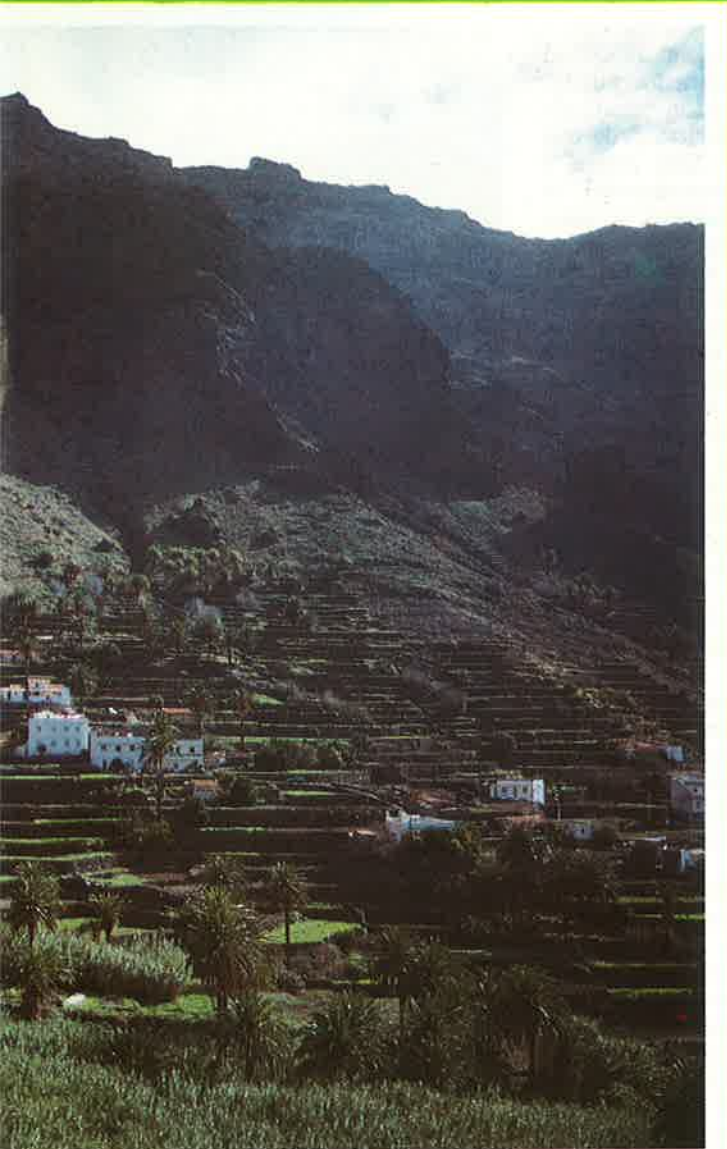
MADRID Capitán Haya, 9
28020 Telf. 91-455 37 00
Telex 22696 - pasch-e

BARCELONA Tuset, 8 - 6ª
08006 Telf. 93-217 19 63
Telex 53063 - pasch-e

VALLE DE GRAN REY (LA GOMERA)



LA PAZ DEL SOL DE I



En una superficie de poco más de 350 kilómetros cuadrados, La Gomera ofrece los más radicales contrastes. En San Sebastián, el eterno verano es capaz de vestirse de visitante pudiente, y baja del ferry

sentado en su impecable Mercedes. Arriba, en la meseta dominada por el Garajonay, es de nuevo el in-

INVIERNO

vierno: fina lluvia, bruma, verde intenso. Luego, la meseta se corta en seco y se asoma bruscamente sobre la costa oeste: allí está Valle de Gran Rey, pueblo agrícola y pescador, sede del turismo de barba, mochila y bocadillo.

VALLE DE GRAN REY (LA GOMERA)

A Valle de Gran Rey se llega desde San Sebastián de la Gomera preferiblemente por el interior, atravesando los bosques increíbles del Parque Nacional de Benchijigua, entrando bruscamente en un invierno de brumas y helechos para retornar al eterno verano de la costa gomera: 40 kilómetros para recorrer las cuatro estaciones del año a curva limpia y toparse al final con una cuesta mortal, abarrancada, lista para quitar el aliento. Abajo, las primeras casas de Valle de Gran Rey, los cultivos en terraza sobre la ladera y la línea del horizonte, de purísimo azul.

—Qué importa lo que le digamos. Luego usted hará como todos: olvidará nuestros problemas y escribirá maravillas del pueblo.

LA GOMERA: TRES MUNDOS EN 350 KM.²

Nos reímos. Es fácil entender la desazón de estos hombres ante crónicas fabricadas a golpe de guía turística. Ellos, a su vez, deberían entender al visitante, que llega dejando atrás una Europa helada, blanca del susto, y acaba de estrenar la manga corta, enterrada en naftalina meses atrás. El sol del mediodía cae a plomo en Valle de Gran Rey, y los grupos de turistas descansan indolentes en la playa.

Recorremos lentamente el pueblo en solitario. Primero el puerto, recoleto, tristón, abandonado, donde —fuera de algunas embarcaciones deportivas y media docena de pequeñas barcas— sólo un buque de matrícula bermeana recuerda la tradición pesquera del lugar. Luego una sucesión de pequeñas casas bordeando el camino de polvo y piedra frente a las rocas y el mar. Al fondo, la playa de arena oscura, con los chiringuitos de rigor, y aún más al fondo la playa de los Ingleses, donde la gente exhibe su cuerpo desnudo ante el hoy tranquilo océano. El viejo pueblo queda detrás, aprisionado entre mar y cordillera.

No hay ninguna dificultad para distinguir a los turistas de la población local. Es como si se hubiera dado cita en Valle de Gran Rey el I Congreso Internacional de *Hippies Nostálgicos*: a estos alemanes, ingleses, suecos, nadie les ha tenido que convencer de que **la arruga es bella**; ellos la escogieron ya hace mucho, por barata. Ninguno de ellos parece tampoco miembro de la familia Rothchild, precisamente; si lo es, pertenecerá a la rama desheredada. Y hambrienta: administran sus pocas pesetas comiendo bocadillos y patatas fritas, o incluso recogiendo —hay casos desesperados— las sobras de los que almuerzan en las mesas de los chiringuitos.

—Al principio vino gente bastante buena. Chavales que querían integrarse en la vida local y que trabajaban en lo que se les diera, incluso en las tareas más duras. Estos de ahora ya no.

En Valle de Gran Rey hay dos puntos de perpetua referencia: antes y ahora. Cada materia de conversación tiene un antes, pasable, y un ahora que ellos juzgan deplorable.

Uno de los de antes es Guillermo. Un berlinés pulcro, delgado y de aspecto distraído, que sigue nuestra conversación en silencio, a prudente distancia, con un inconfundible aire de *monsieur Hulot*.

—Viene todos los años. Es un buen tipo, muy tímido, al que se puede ver todos los domingos en la iglesia. Se enamoró perdidamente de una chica de aquí, pero nunca se atrevió a decírselo. Aquí le llamamos Guillermo, pero como es alemán —nos dicen, en un alarde de dominio lingüístico—, se llamará William.

Valle de Gran Rey fue fundada en tiempo de los guanches, y el núcleo de población llevó por nombre el de Arone. Los guanches aguantaron mientras pudieron y, según las leyendas que corren, no se dejaron dominar sin resistencia. Entre el puerto y la playa, vemos una roca sobre el mar en la que, de creer la tradición, se juramentaron los





El ferry —único medio de transporte entre La Gomera y el puerto de Los Cristianos, en Tenerife— deposita cada día de invierno varios cientos de turistas, ansiosos de gozar de la paz cálida de la isla del Garajonay. Y a fe que lo logran.

jefes guanches para matar al noble español que les imponía su dictado. Cuentan que el hijo del rey guanche, temeroso de las represalias, objetó a su padre:

—¿Y si se enteran?

Entonces el rey guanche, de certera cuchillada, mató a su hijo.

—Por tí no se enterarán —dijo—.

La Gomera, llamada así probablemente por la gran cantidad de resina gomosa que se podía encontrar en ella, sufrió varias invasiones durante el siglo XIV. La definitiva, según es norma en Canarias, llegó de la mano de Juan de Bethencourt, el brutal normando que colonizaba por cuenta de la Corona de Castilla. Bethencourt arribó en los inicios del siglo XV, pero su invasión no fue ni la última ni la definitiva: soldados franceses, piratas ingleses —Blake en persona— y tropas berberiscas trataron de hacerse con el dominio de la isla en sucesivas ocasiones. Se defendieron los nativos con bravura y rechazaron los ataques. No pudieron, sin embargo, hacer frente al desembarco de 5.000 berberiscos en 1618. Vencieron éstos, mataron, arrasaron y se llevaron como esclavos a muchos gomeros y gomeras. Se afirma que desde entonces este golpe ha pesado sobre la isla como una losa.

Valle de Gran Rey pertenece a la vertiente más feraz de la isla. Aquella que más se beneficia de los manantiales que bajan de la húmeda meseta, al pie del Garajonay. Aunque también en esto haya un antes y un ahora:

—Antes teníamos cuatro estaciones diferentes. Se notaba cuándo era verano, otoño, invierno, primavera. Ahora sólo hay verano. Y esto influye en el agua; en la actualidad hay mucha menos. Desde abril del año pasado no hemos visto llover.

Jaime Casanovas lo sabe casi todo sobre Valle de Gran Rey. Pero él insiste en que, de su pueblo, se puede saber todo muy rápidamente. Coincide con él Francisco Mesa

ENTRE MAR Y CORDILLERA

VALLE DE GRAN REY (LA GOMERA)



Díaz, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores.

—Aquí no ha pasado nunca nada. Por no pasar, ni pasó la guerra —dice, sin acordarse de Serrat—.

En el bar del puerto, sacando partido de las corrientes de aire, un grupo de pescadores juegan al dominó sin apenas hacer ruido.

Valle de Gran Rey, aparte del turismo, reparte sus ingresos entre la agricultura y la pesca. Cultiva plátanos, boniato, patata, mangos, aguacates, mapayas y otras frutas tropicales. De la mar obtienen sobre todo atún, pero las cifras que manejan son discretas: 500 toneladas anuales, con una flota que, hechas las sumas, no supera el medio millar de toneladas de registro bruto. Y es que —¿no se lo temían ustedes?— «ya no se pesca como antes».

Tratamos de informarnos sobre la historia del pueblo, pero el estoicismo local lo cubre todo.

—¿Gente famosa, aquí? ¿En qué sentido?



Entre San Sebastián de La Gomera y Valle de Gran Rey no median sólo las pocas decenas de kilómetros que separan ambas costas: son dos opciones, dos ambientes, dos vidas, cada una con su encanto particular, inconfundible.

«ESTO SE ESTA DESPOBLANDO»



Respondemos, ecuménicos:

—En cualquiera.

—No, aquí no. Yo, de joven, tal vez —apostilla, socarrón, Casanovas—. En la isla en su conjunto sí. Tuvimos un cura en las Cortes de Cádiz, y dos generales en Cuba...

La relación de la Gomera con Cuba se revela muy estrecha. A la hora de emigrar, la tradición ordenaba coger el camino del ancho océano, y marchar a la isla hermana del Caribe. Hasta tal punto que, en la conciencia popular, Cuba aparecía más cercana que la península ibérica. Las parrandas tradicionales gomeras se hacen al son del punto cubano.

—De la relación con la península nos vino un determinado tipo de progreso. El comercio de diversas plantas valiosas utilizadas para teñir, del cebollino, de las pieles de cabrito... Aparte de eso, nos enseñaron también a ser sinvergüenzas.

Francisco Mesa Díaz, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores, alimenta la misma filosofía de juicio duro y desesperanza. Es pequeño y seco. Deja vagar su mirada por el puerto, sentado en la escalera de piedra, mientras habla quedo, como si, más que relatar penas, se limitara a enumerarlas, a levantar acta de su existencia. ¿Proyectos de la Cofradía? Los proyectos —asegura— no faltan. Más bien se acumulan, al no transformarse en realidades: una rampa varadera para buques de hasta 100 TRB, un surtidor de gas-oil... La fábrica de hielo está en obras. Quisieran también tener una lonja, y un almacén de artículos de pesca, y... Pero, bueno; para qué seguir. Y para quién. La juventud —dice— abandona la pesca. Los jóvenes se fascinan con el ambiente de los turistas. O se marchan, sin más. Valle de Gran Rey tiene una población de derecho de cuatro millares de habitantes. Descontados los turistas, hoy no supera de hecho los dos mil.

—La gente se marcha. A Australia, qué sé yo, a Venezuela. Y es que Valle de Gran Rey estaba muy bien antes, con sus plataneros, sus flores, sus caminos barridos...

Cabe apostar que sí, que estaría mucho mejor como ellos dicen. Pero es imposible aceptar lo que los ojos niegan. Porque Valle de Gran Rey —siempre se juzga comparando— sigue ofreciendo lo que pocos tienen: un enclave excepcional, en el que la paz no es lo contrario de la guerra, sino el signo del ambiente; un mar limpio, casi perfecto; un destino que es turístico sin serlo (no hay hoteles, ni ruidosas discotecas de imitación neoyorquina: algunas camas en casas particulares y un puñado de bares); comida agradable, hecha a base de pescado fresco y de la variada agricultura local. Y una simbiosis extraña de modernidad europea y arcaísmo local, que empieza a cuajar su síntesis en la juventud, y que encuentra su expresión en la vida nocturna del pueblo, a caballo entre el ambiente portuario y el turístico.

ES UNA MEZCLA **DE MODERNIDAD** **Y ARCAISMO**

Puede que Valle de Gran Rey y San Sebastián de la Gomera no se opongan sólo en la geografía. En San Sebastián, mirando ciudad y puerto desde el balcón del sorprendente Parador Nacional —cuidado, refinado, detallista—, con el ferry recalado en el malecón y los coches del turismo postinero recorriendo la cornisa, cualquiera puede creerse en otro mundo. *Hippies* fuera: en San Sebastián, la distinción manda.

Y es que La Gomera, en sus poco más de 350 kilómetros cuadrados, acierta a ofrecer, sin duda involuntariamente, los más perfectos contrastes, asentados todos ellos, eso sí, sobre una sólida base común: la belleza de la tierra, la hospitalidad de las gentes y, por sobre todo, el abrazo acogedor de ese increíble, maravilloso sol de invierno. ■

Texto: Javier ORTIZ
Fotos: J. O. y J. M. S.

La pesca del boquerón fue, durante años, una de las actividades fundamentales de muchos puertos andaluces. Sin embargo, los últimos tres años han supuesto un giro radical en esta actividad. Se trata de una historia turbia como la propia «maleza» a la que algunos culpan ahora. Una historia de las muchas que se pueden contar de esa Andalucía que pisa dos mares y sufre una sola realidad.



E EN EL CORAZO



MIRA: eso es lo más triste que puede pasar. Tiras de la red y sólo encuentras 'maleza'. Ni un boquerón, ni un pez vivo. Sólo 'maleza'.» Y allí, en las redes, donde debía bullir palpitante la vida recién arrebatada al mar, los ojos de los marinos encuentran una gelatina blancuzca, cuyo aire de muerte y corrupción se extiende en silencio por todo el buque. «Esa es la 'maleza', una enfermedad de la que el mar tarda mucho tiempo en recuperarse. El agua se ha vuelto espesa ahí abajo porque todo el fondo es un cementerio de boquerones reventados por la dinamita.»

Según dicen los pescadores, fue en agosto de 1984 cuando comenzaron a desaparecer los boquerones de los caladeros marroquíes, al Norte de Cabo Noun, donde habitualmente eran capturados por la flota de cerco andaluza con base en Almería, Adra, Barbate, etcétera. Desde entonces, y durante períodos cada vez más largos, el boquerón ha estado huyendo de lo que un día fue su 'hábitat' natural, y hoy no es más que un inmenso pudridero para los de su misma especie. Y, así, los pequeños buques de cerco comenzaron a regresar hasta sus puertos de origen sin otra mercancía que la desesperación de sus marineros y la ira de sus patrones.

Según avanzaban los meses, la situación se iba tornando más inquietante. Era preciso encontrar soluciones, y cada puerto se apresó a buscar las más adecuadas para sus circunstancias. Sólo en uno de ellos, en el de Adra, iban a suceder hechos extraordinariamente singulares. Tan singulares, que un viejo pescador, ya jubilado, rezumaba amargura al resumirlos: «Mire usted: el día que se conozca la verdadera historia de este

I DE LA «MALEZA»



puerto, hasta el espigón del muelle se va a morir de vergüenza.»

Hurgando en la maraña de sus recuerdos, el viejo pescador prefirió desgranar el rosario de afrentas en la lujosa soledad de un hotel de la próxima villa de Salobreña. «Es mejor aquí. En Adra no se puede hablar. El pueblo es un hervidero y yo ya no tengo ningún interés. A mi edad, sólo queda la curiosidad por saber cómo acabarán las cosas. Antes todo era distinto. Nosotros ni siquiera utilizábamos la 'traña'. Ibamos con arte distinta, la 'mamparra'. Entonces se utilizaban dos barcos: el 'de arte' y el 'envía'. Uno pescaba, y el otro llevaba el boquerón a puerto. Eran barcos muy pequeños, de siete u ocho metros de eslora, con menos de diez toneladas. Las cosas empezaron a cambiar después de la guerra civil. A

partir del año cuarenta se comenzó a pescar con 'traña', y con estos barcos de ahora, que da gusto verlos: cincuenta toneladas y 400 caballos en el motor. Pero no sólo cambiaron los barcos. También cambió la gente. Vinieron los caciques...» Una larga historia que parece extraída de la misma sustancia que duerme en la viscosidad de la «maleza». Un relato que alberga 40 años de vida abderitana.

«... Y así fueron las cosas. Por eso, no es extraño que la 'maleza' haya llegado a todas partes: a Almería, a Sevilla, a Madrid. Estas enfermedades son muy difíciles de curar. Le van a contar a usted muchas cosas. Escúchelas todas, pero no se fíe de ninguna.» Efectivamente, a poco que el periodista gaste algo de su tiempo en escuchar lo que sus interlocutores quieren contarle, se verá obliga-

«CUANDO SE SEPA LA VERDAD DE ESTE PUERTO...»

do a llenar su cuadernillo de notas con decenas de perplejos garabatos, correspondientes a otras tantas historias que, por no respetar, no respetan ni la intimidad conyugal de los protagonistas. Pactos públicos, acuerdos privados, lealtades y

traiciones, leyendas de bandideros, pasiones y hasta alguna francachela de lujo. Todo parece caber bajo un sol implacable que se desparrama a ambos lados de la carretera que, desde Almería hasta Málaga, va cosiendo los pueblos, como si fueran blancos botones, sobre el manto de una tierra calcinada. A un lado del asfalto polvoriento, el mar como un espejo rabiosamente azul; al otro lado, la sierra muerta, a la que un empresario riojano fue prendiendo el plástico de los invernaderos como un sudario verde, bajo el que crece lo que una revista gastronómica llamó «la huerta de Europa».

Pero, antes de integrarse en la huerta europea, y mucho antes de ser la tierra de promisión del coral, los hombres y mujeres de Adra tenían puestas sus expectati-



vas en el mar, especialmente en los caladeros del Sur, frente a Chakrinás y Al Hocoima (antigua Alhucemas), desde donde los buques de cerco traían las riquezas en forma de boquerón.

«Estos últimos diez años han sido extraordinarios —reconoce José Cazorla, secretario de la Cofradía de Pescadores de Almería—, nadie pudo soñar nunca con lo que ha sido este tiempo. Se ganaban cuarenta y sesenta millones al año por barco. Aquello parecía una mina sin fondo. La gente se volvió loca. Yo sabía que la situación no podía durar toda la vida.» Y así fue. Los sombríos presentimientos de Cazorla se hicieron realidad en agosto de 1984. El boquerón había desaparecido, llevándose consigo los buenos tiempos y las fáciles ganancias.

¿Causas? Nadie quiere comprometerse a realizar un diagnóstico, pero la verdad está en la cabeza de todos: capturas indiscriminadas, sobrepesca, y, sobre todo, la dinamita. «La primera vez que fui al boquerón me que-

«TRAS LA GUERRA, EN LOS 40, VINIERON LOS CACIQUES»

dé impresionado —cuenta un sindicalista—. Había más de cincuenta barcos en dos millas cuadradas, y aquello era una feria de cañonazos. Se tiraban casi veinte cartuchos cada cinco minutos. Empleábamos la carga 'dura' para el fondo, y la blanda para media agua. En cuanto localizábamos el boquerón bajo el bote de luces, sacábamos la goma-2 para colocarla a la altura adecuada. Eran verdaderas matanzas. Se recogía menos del 30 por 100. ¿Si es fácil comprarla? Es muy fácil. Nosotros la adquiríamos

en el espigón de poniente del muelle de Melilla, pero se consigue en muchos sitios. El precio oscila entre las 3.500 pesetas y las 5.000 pesetas para los petardos con diez fulminantes y cinco cilindros. Todo el mundo lo sabía. Y las inspecciones son inútiles, porque la goma-2 se guarda en los botes de luces, nunca en el barco. Además, nos descontaban la dinamita del Monte Mayor, igual que los sobornos a las patrulleras marroquíes. Incluso nos llegaron a hacer descuentos semestrales por las vacaciones que se pagaban a los niños de Alhucemas.» Algunos tienen miedo a ser testigos de tales prácticas. Otros, no; como Francisco Rivera Fernández, secretario provincial de Pesca de UGT: «Yo he puesto dinamita, y estoy dispuesto a dar fe donde haga falta. A mí me despidieron por denunciar las matanzas, y no pienso seguir callado.»

Los tímidos intentos de regular la pesca del boquerón no fueron suficientes, y el conflicto explotó en noviembre de 1984. Los armadores de Adra presentaron expediente de regulación de empleo por fuerza mayor. Las centrales CCOO y UGT apoyaron la demanda de los empresarios, mientras la CNT (con fuerte implantación) se oponía, reclamando que los armadores pagaran salarios mínimos garantizados y, en caso de no poder pagarlos, se acogieran a un expediente de regulación de empleo por causas económicas. Tras una primera negativa por parte de la Junta de Andalucía, la Consejería de Trabajo terminó por aceptar el expediente que alegaba fuerza mayor. El expediente, resuelto el 19 de noviembre, afectó a toda la flota de cerco abderitana, 24 barcos, con casi 600 trabajadores, que percibieron un total de 26 millones de pesetas, correspondientes a 40 días de desempleo.

Tres meses después, en febrero de 1985, los armadores intentan repetir la opera-



Esta es una historia que amenaza salir desde el mismo letargo que duerme en la corrupta viscosidad de la «maleza». Este es un relato que alberga 40 años de tristeza y torpes entresijos.

ción, pero esta vez topan con la oposición de la Junta de Andalucía, que sólo se muestra dispuesta a admitir el expediente por causas económicas. Los empresarios se niegan a presentar las cuentas correspondientes, tal y como exige la Ley. Mientras tanto, la tensión va creciendo en el puerto de Adra. Al final, los armadores terminan por presentar un expediente «global», cuyo contenido económico fue definido a HOJA DEL MAR como «un simulacro» por fuentes próximas a la

lidad, el mes de agosto de 1985 significó el retorno de los buques a puerto con las bodegas vacías.

El conflicto se reproduce: la misma situación, los mismos protagonistas y, sin embargo, todo parece haber cambiado. Esta vez, CCOO y UGT se oponen frontalmente a la pretensión de los armadores. Las dos centrales de mayor implantación general hacen frente común con la Junta de Andalucía y, con distintos matices, plantean que los armadores abonen los salarios mínimos

del otro Rivera, secretario provincial de pesca de la central socialista). Francisco Rivera también pertenece a la UGT, pero su expulsión depende tan sólo de lo que decida la Comisión de Conflictos de su sindicato.

«Este año —sigue Rivera— los armadores de Adra ya no están unidos. Ahora son los pequeños armadores, los que están a bordo de sus barcos, los que pasan apuros económicos, los que quieren expediente por fuerza mayor para poder hacer frente a Nicolás Linares y evitar que

en situación de desventaja, en auténtica crisis, dentro de pocos meses. Así que lo que harán es despedir a la gente.» La profecía de Rivera se ha cumplido con dramática precisión: los primeros meses de 1986 fueron testigos de una lluvia de despidos. Unos, pactados con los trabajadores; que ya no podían soportar más tiempo sin cobrar y querían acogerse al desempleo. Y otros sin pactar, que afectan a los trabajadores que, siguiendo las consignas de CCOO y UGT, habían presentado



Cofradía de Pescadores de Adra. El día 15 de marzo se aprueban 43 días de desempleo, lo que supone una cantidad de 27 millones de pesetas para 488 trabajadores.

El conflicto de Adra se extiende como un reguero y llega hasta Almería, donde los armadores de los trece buques de cerco existentes en ese puerto secundan el ejemplo de sus colegas almeritanos. Allí son 175 los trabajadores afectados, que perciben un total de quince millones de pesetas, como resultado de ambos expedientes. «Lo inexplicable —coinciden sindicalistas de las tres centrales más representativas— es que, mientras tanto, los barcos salían a la mar, y seguían pescando.» En efecto, el boquerón había vuelto a aparecer en los caladeros habituales. Sin embargo, la bonanza duraría poco. Con fatal puntua-

garantizados o se acojan al expediente de regulación de empleo por causas económicas, presentando —en esta ocasión sí— los verdaderos estados financieros de las empresas. Los desperdigados militantes cenetistas —una CNT diezmada y dispersada por los despidos— apoyan ahora a los armadores en sus demandas.

¿Qué es lo que ha podido suceder en tan sólo doce meses para cambios tan radicales? «En doce meses, por ejemplo, el armador más importante de la zona, el cacique que ha gobernado Adra durante veintisiete años, ya no tiene a su nombre las empresas de cerco de la misma forma que entonces. Nicolás Linares no quiere que haya regulación por causas económicas, porque sus negocios ya no van por el boquerón», acusa Francisco Rivera (más conocido por «el hijo de Frasco», para distinguirlo

**«ESCUCHE
USTED
TODO LO
QUE LE
CUENTEN,
PERO NO
SE FIE
DE NADA»**

éste se adueñe de todo el puerto. Estos armadores no presentarán nunca las auténticas cuentas por dos motivos. En primer lugar, porque han ganado lo suficiente. Y, en segundo, porque quedarían

sus demandas ante Magistratura de Trabajo por el impago de salarios mínimos garantizados. Tanto en Adra como en Almería, los despidos afectan a tripulaciones completas y «si esto no se para, en unas semanas más tendremos a todos los trabajadores de Adra y Almería en las oficinas de empleo», según declara un alto cargo de la Administración en Almería.

No falta en Adra quien dice que todo este conflicto sólo favorece a Nicolás Linares y que el cambio de alguna actitud obedece a turbias consignas venidas de lejos. Tampoco falta quien hable sobre oscuras connivencias, ni quien recuerde mandamientos naufragados en mares de coralina especulación.

Las declaraciones del diputado socialista por Almería, José Antonio Amat, son contundentes: «El problema



Antes de que les hablaran de la tierra de promisión europea, antes de vivir en la huerta coralina del Mediterráneo, los hombres y mujeres de Adra tenían puestas sus esperanzas en el mar, en el limpio y noble oficio de la pesca, con la mirada fija en los caladeros del sur.

de Adra es que existe un clan formado por los hermanos Linares, uno de los cuales es diputado del PDP, que presiona a los demás armadores. El año pasado, la UGT cedió al expediente porque la situación de los trabajadores era muy mala. Este año no estamos dispuestos a que burlen la ley, y eso es lo que están haciendo los armadores con este aluvión de despidos.» Sin embargo, no parece opinar lo mismo el secretario provincial de pesca de UGT: «El año pasado nos vimos arrastrados por CCOO y por la actitud de los trabajadores. Yo defendí siempre que había que pedir salarios mínimos y regulación de empleo por causas económicas.» Lo que no se explica el sindicalista es cómo los responsables de la Secretaría de Pesca concedieron unas licencias tan importantes como las de coral precisamente a Nicolás

de consentir —concluye Rivera— es que esta gente pretenda llevar adelante la reconversión de un puerto con el dinero de los trabajadores.»

Una tesis semejante defiende Ramón Rodríguez, secretario general de Andalucía de la Federación del Mar de CCOO: «Basta ya de que todo vaya bien mientras haya ganancias para el empresario, y que cuando haya pérdidas tengamos que sufragarlas todos los españoles. Los empresarios tienen que asumir sus riesgos. Este es el único camino para normalizar el sector pesquero. No podemos seguir siendo ciudadanos de segunda clase. Las cotizaciones a la Seguridad Social tienen que hacerse por el salario real, tiene que haber hojas de salarios... en fin, como el resto de los trabajadores y el resto de las empresas.»

El patrón mayor de la

Cofradía de Pescadores de Adra, Ginés Camargo, opina que «el asunto es muy complejo y muy delicado. ¿Despidos? Alguno habrá habido, pero es que, últimamente, alguna gente falta al trabajo. ¿Las cuentas? Pues mire: el caso es que no tenemos. Aquí no tenemos mentalidad empresarial. Los armadores no llevan ni siquiera un cuadernillo de cuentas. ¿Cómo vamos a presentar un expediente por causas económicas si no tenemos ningún dato?» La muda presencia de un moderno ordenador al fondo de la Cofradía sirve de paradójico testigo de la conversación. «Aquí, la gente se ha gastado el dinero en mejorar los barcos —sigue Camargo— y las ganancias que deja el boquerón no son tan grandes: no llega ni al doce por ciento de la primera venta.»

Cuando al periodista se le ocurre repetir los argumen-

tos de Camargo ante varios armadores y marineros de Adra, se topa de golpe con seis pares de ojos indignados y, diez minutos más tarde, dos armadores y cuatro pescadores depositan en sus manos un rico caudal de fotocopias: cuentas de explotación, extractos de cuentas, liquidaciones... ¿Dónde están las auténticas cuentas? Según Rivera Fernández, «en el ordenador de la Cofradía».

Mientras tanto, los trabajadores ven cómo se suceden los meses sin cobrar los exiguos salarios mínimos garantizados. Cada día que pasa, su situación empeora. Agustín Rodríguez Carretero, delegado provincial del Ministerio de Trabajo, considera insostenibles las actuales circunstancias: «La gente está sufriendo. Es imprescindible que se sienten en torno a una mesa armadores, Administración y trabajadores.»

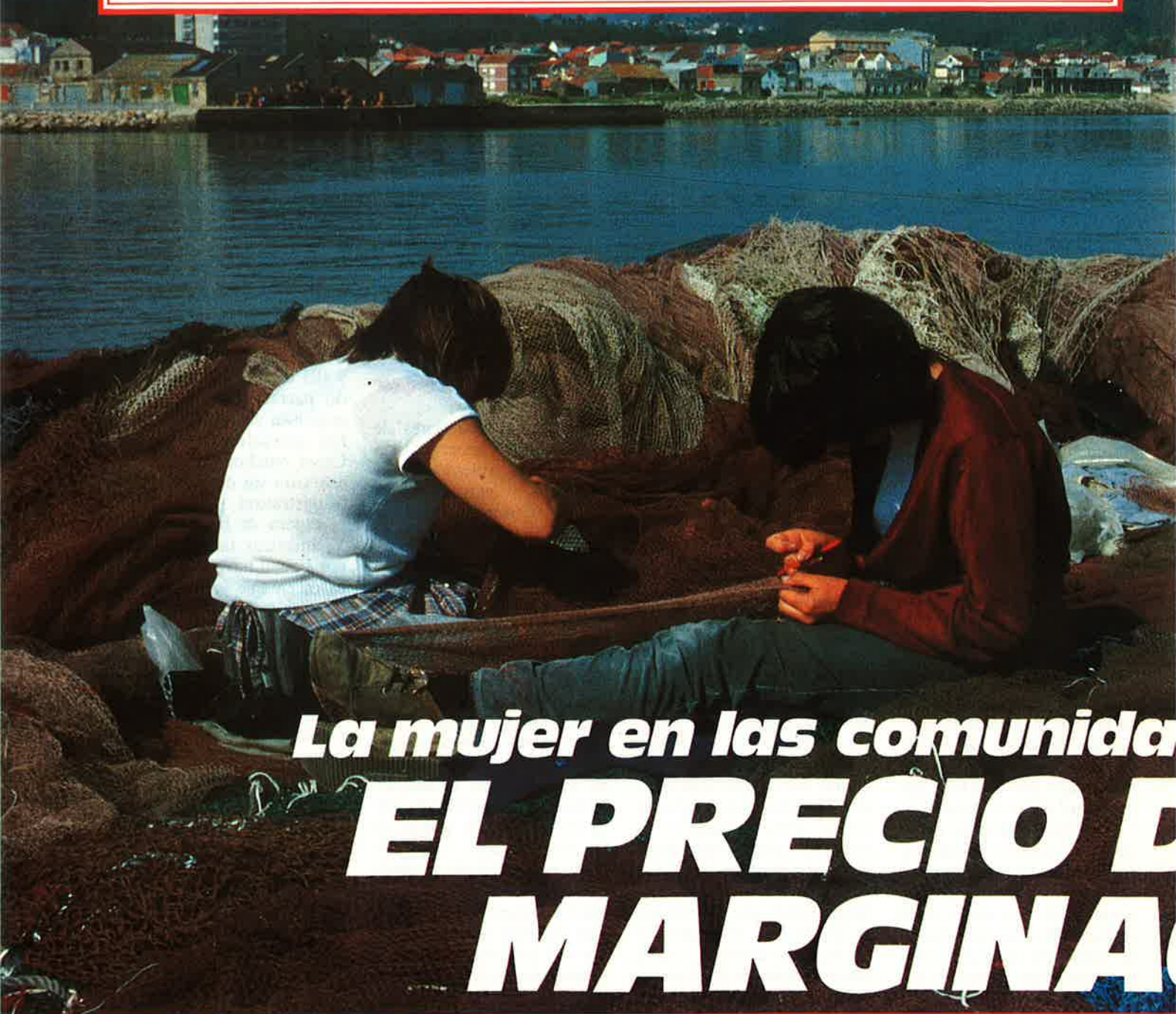
Vencidos ya los tres primeros meses de 1986, la realidad se expresa con dureza en las estadísticas oficiales: 141 trabajadores de Almería y 101 de Adra han terminado pactando su despido, y engrosan ya la larga lista de los parados andaluces. Otros muchos, los que presentaron sus demandas ante Magistratura, permanecen a la espera de las sentencias. Y, mientras tanto, los barcos siguen navegando. Ahora dicen que «hay algo» de boquerón.

¿Dónde está, a fin de cuentas, la verdad de esta larga historia? Desde luego, no está en el pequeño block de notas perplejas, cerrado frente al gesto escéptico del pescador jubilado, que mira a la piscina vacía del hotel Salobreña como si buscara allí los boquerones perdidos. «Mire usted: la dinamita habría que ponerla en medio de la 'maleza', a ver si salía hacia arriba tanto disparate y tanto mangante. Pero pasa lo de siempre: que los que pueden, no quieren; y los que quieren, o no pueden, o no saben.»

Diego GARCÉS

Es el trabajo ignorado. El que se encubre unas veces bajo el epígrafe hipócrita («sus labores»), destinado a ocultar una labor social tan dura como la que más, pero exenta de salario y, lo que es peor, de reconocimiento. El que se vuelca en labores extra-domiciliarias temporales, marginales, sumergidas. Es el trabajo de las mujeres en las comunidades pesqueras. Los dos estudios que publicamos a continuación ofrecen retratos, no por parciales menos reveladores, de esa realidad y del modo en que las comunidades lo interiorizan. El primero, obra del economista Xulio X. Pardellas de

Blas, miembro del Servicio de Estudios de la Dirección General de Marisqueo y Cultivos Marinos de la Xunta de Galiza y experto de la FAO, se detiene en una realidad escasamente conocida y apenas considerada. El segundo, obra del profesor sociólogo Montero-Llerandi, da la palabra a un grupo de mujeres de la costa murciana, siguiendo el rastro del modo en que ellas mismas viven su situación en relación al trabajo asalariado. Las conclusiones a que ambos trabajos invitan no son, quizá, de color de rosa. Es, en cualquier caso, la verdad de los hechos.



La mujer en las comunidades

EL PRECIO DE MARGINAL



des pesqueras
DE UNA
CION

LA MUJER Y EL M

SEGUN las encuestas sobre población activa que realizan el Instituto Nacional de Estadística y otras entidades y organismos públicos, podría haber en Galicia a finales de 1984 un total de 693.600 mujeres en edad activa, de las cuales 441.700 estaban ocupadas y 51.200 en paro. Esto nos permite deducir que 200.700 mujeres no tiene un trabajo asalariado ni constan como paradas en las oficinas de empleo, constituyendo gran parte de ellas lo que estadística y oficialmente se engloba bajo el epígrafe marginal de «sus labores». El resto quizá sean estudiantes.

Dejando a un lado de momento a estas últimas, de los datos anteriores se desprende también que más de la mitad de las mujeres ocupadas (un 54,2 por 100), trabaja en la agricultura. Casi una tercera parte (el 29,6 por 100) se encuentra en el sector servicios (prácticamente en su totalidad en las ciudades), y un 10 por 100 aparece censado en la industria. El resto participa en diversas actividades de escasa relevancia cuantitativa.

Estos datos dibujan con bastante claridad, al menos en cifras oficiales, la estructura global del trabajo femenino en Galicia. Avanza paralelamente con el resto del Estado es-

pañol la incorporación de la mujer a la vida activa en el sector servicios, y sin embargo se mantiene de forma alarmante un altísimo porcentaje de mujeres trabajadoras en la producción primaria agrícola, lo que, completando los datos anteriores con otros disponibles, viene condicionado por la propia estructura productiva general de Galicia y por las todavía altas tasas de emigración masculina, que dejan a la mujer la responsabilidad exclusiva de cuidar y mantener la propiedad agraria, en muchos casos como salvaguarda del autoconsumo familiar, en previsión de eventuales tiempos peores.

Quizá el dato que nos ofrece menos fiabilidad sea el de las mujeres ocupadas en la industria, cuya estimación por la vía oficial choca con innumerables problemas derivados de la estructura productiva en este sector, que provoca una alta tasa de diversidad laboral estacional en una misma trabajadora a lo largo de todo el año, hecho agravado por la también compleja y no siempre clara legislación en este sentido (especialmente en las industrias derivadas de la pesca), en la que se incluye la posibilidad de contrataciones discontinuas, interinas y por temporada, lo que dificulta en extremo el análisis serio del problema a partir de las estadísticas oficiales.

La llegada de los fomentadores catalanes a la Galicia costera en el siglo XVIII supuso sin duda la transformación social y tecnológica más importante desde el uso de la vela y los primeros aparejos de pesca. Por un lado, introdujo nuevas artes de pesca de mayor poder de extracción, al mismo tiempo que revolucionó los antiguos sistemas de salazón y conserva del pescado; por otro lado, y lo que es más importante, significó la penetración de un nuevo tipo de relaciones de producción, que diversos autores definen como claramente capitalistas, y una

orientación de las actividades de los pescadores gallegos hacia la venta en el mercado: en unos casos a través del fabricante catalán, que concentraría el beneficio, y en otros directamente, como asalariados suyos, en base a la propiedad de aquél tanto de la embarcación como de los aparejos.

Como es lógico suponer, esta profunda transformación social tuvo una incidencia fundamental en la estructura familiar costera. En aquel momento comienza también la diferenciación, notablemente acelerada en nuestro siglo, entre lo que llegará a ser para nosotros pesca industrial y la que quedaría como pesca de bajura, también llamada artesanal, presentando ambas estructuras y dinámicas sociales radicalmente distintas.

Muy pocos estudios antropológicos con una sistemática rigurosa en el tiempo nos pueden arrojar luz sobre esta situación, pero sin duda el de Lisón Tolosana aporta un elemento clave para comprender mejor esta dinámica. Afirma este antropólogo que la gente de mar en Galicia forma un grupo aparte del resto de la sociedad, con valores, creencias y formas de vida propios. En concreto, y al contrario de lo que es práctica común en el mundo rural, la relación dentro de la familia marinera es matrilineal, donde la *mellora* es para la hija, esto es, la casa y la heredad son para la hija mayor.

La lógica de la subsistencia nos muestra aquí la enorme racionalidad de las costumbres en las comunidades costeras. El hijo-marinero, enrolado en embarcaciones que pasan varios días pescando en el mar, es considerado en tierra como un extraño, a quien no puede confiarse la misión de cuidar de los padres en la vejez, por cuanto, además de llevar una profesión arriesgada, apenas está en casa, y de ser él quien quedase *mellorado*, es decir, con la heredad, a los padres no les

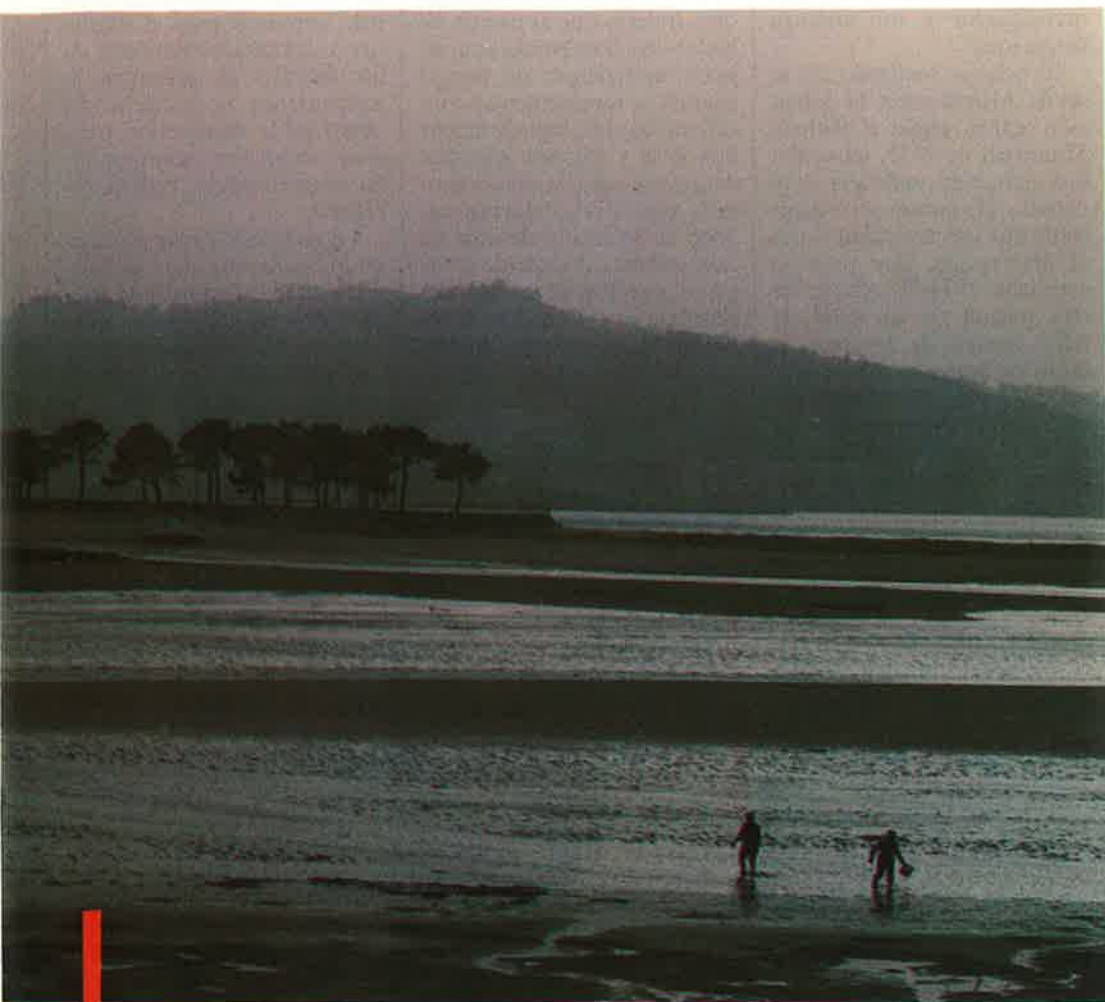


quedaría más remedio que confiar en su nuera, que no tiene una obligación de sangre para con ellos.

El papel de la mujer esposa de un marinero enrolado en la pesca industrial está centrado principalmente en dos tipos de trabajos: el cuidado de la casa, de los hijos y de los padres, por un lado y, por el otro, habitualmente, un cierto número de labores agrícolas de autoconsumo, que van unidas al anterior.

También en el siglo pasado, aunque mucho más en nuestros días, era el marido quien aportaba la porción mayor de la renta familiar, tanto en ingresos líquidos como en especie (el pescado que lleva a casa en cada marea, llamado en muchos lugares «quiñón»). La mujer era la encargada, en tér-

MARISQUEO EN GALICIA



Las bellas imágenes que suelen componer las siluetas de las mariscadoras al recortarse sobre los crepúsculos gallegos no son capaces de ocultar la amarga realidad de su trabajo.

minos económicos, del «mantenimiento» del capital familiar, la casa y el resto de las propiedades, así como de pagar el «impuesto» generacional por la herencia: el cuidado de los padres.

No están por el contrario las cosas tan claras en el caso de la familia involucrada en la pesca de bajura. En primer lugar, la profesión no es tan arriesgada, por cuanto las actividades pesqueras no supe-

ran el límite de los «cantiles» (extremo de la plataforma continental gallega, a menos de 6 millas de la costa), realizándose con preferencia alrededor de piedras o fondos muy próximos a la costa, en la boca de las rías o dentro de ellas, por lo que el marido-pescador normalmente duerme en casa.

Pero, además de esto, el pescador es con frecuencia dueño de su propia embarcación de pequeño porte y, dado que ésta es un elemento clave de la propiedad familiar, debe dejarse a los hijos varones, para los que será en el futuro su medio de vida. En este grupo y hasta hace muy poco tiempo, la división del trabajo familiar aparecía relativamente bien definida, como lo expresa Xaquín Lorenzo. Los

varones estaban encargados de la pesca y el cuidado de los medios de producción empleados en ella, el arreglo de la embarcación, el pintado y calafateado regular, el secado y revisión de los aparejos, etcétera, suponiendo un doble trabajo como hombre de mar y como carpintero-artesano.

Por su parte, las mujeres cuidaban de la casa y los hijos, trabajaban una o dos *leiras* que pudiesen tener, y luego empleaban su fuerza de trabajo en un variado número de actividades, que podían ir, desde juntar en las bajamares las golfas, carrizas y otras algas que usaban después como abono, a trabajar como temporeras en las fábricas de conservas, pasando por la eventual recogida de moluscos y crustáceos en la playa, que

vendían a aquellas mismas fábricas o que consumían directamente en casa, como complemento de su dieta alimenticia, durante los meses del invierno en que la dureza del tiempo impedía salir a pescar.

Los efectos de la súbita demanda aparecida desde los años 50 en el mercado de moluscos significaron una nueva transformación técnico-social en las comunidades costeras y sobre todo dentro de las familias de bajura, ahora pescadores-mariscadores, dado que, por formar parte el marisqueo de las actividades de la mujer, su papel está pasando con rapidez del simple mantenimiento de la propiedad heredada, como ya se dijo, contribuyendo a disminuir el coste de la subsistencia con sus trabajos marginales, al de pilar fundamental en la economía familiar, ingresando en los meses de marisqueo más de la tercera parte de la renta familiar anual líquida, a lo que debemos añadir el resto de las aportaciones ya citadas con su actividad marginal, que sigue realizando.

Centrándonos ya en este aspecto con la finalidad de valorar esto que llamamos actividades marginales, y utilizando las estadísticas oficiales, tal como se desprende del Cuadro I, había en Galicia censados para la campaña marisquera 1981-82 un total de 20.156 carnets de 2.ª clase, es decir, de mariscadores que recogen moluscos a pie en las bajamares con instrumentos elementalísimos, y que en su práctica totalidad corresponden a mujeres, suponiendo éstas, como se observa en el Cuadro, casi el 60 por 100 del total del conjunto de carnets existentes. El otro 40 por 100 restante corresponde a la mano de obra masculina del sector: los mariscadores con carnet de 1.ª clase, que recogen moluscos desde una embarcación en los bancos naturales sumergidos.

Sin embargo, y retomando el análisis económico, a pesar

de que éstas son estadísticas oficiales de población ocupada —recordemos que las Cofradías de Pescadores perdieron su carácter sindical, y que son ahora Corporaciones de Derecho Público desde 1978—. ninguna de estas mujeres consta como profesional del mar en ningún Censo de Población ni Padrón Municipal, lo que supone, ya no sólo un importante sesgo en los datos oficiales que miden la actividad económica, sino la ignorancia oficial de una población activa de enorme relevancia en Galicia, que aporta en términos de renta una cantidad muy próxima a los 4.000 millones de pesetas; casi el 10 por 100 del valor total de la pesca industrial desembarcada en los puertos gallegos.

Dos tentativas de aproximación a un conocimiento más profundo y valorativo de esta situación laboral, realizada la primera en 1975 en la

ría da Arousa y la segunda en 1983 en la ría de Vigo, muestran una correlación de datos de enorme relevancia que conviene destacar y comentar, por ser además las únicas conocidas y llevadas a cabo por miembros del mismo equipo investigador y con análoga sistemática.

El estudio realizado en la ría da Arousa sobre la población activa, según el Padrón Municipal de 1975, mostraba una estructura, reflejada en el Cuadro II, donde se evidenciaba que una actividad como el marisqueo, que para la campaña 1974-75 ofrecía en esta misma ría un total de 6.057 carnets de 2.ª clase, es decir, de mujeres mariscadoras, no tenía sin embargo cabida en el Padrón, donde aparecía una inadmisibile tasa del 75,5 por 100 de mujeres activas que declaraban ser «amas de casa».

Quedaba aparentemente demostrado que, por lo menos en lo referente a las actividades de las mujeres en esta ría, el Padrón Municipal carecía por completo de validez, y por

esta razón se llevó a cabo una investigación sociológica sobre una muestra de la población femenina en edad activa. Este nuevo estudio dio como resultado la existencia de un 23,5 por 100 de mujeres que en efecto podrían no realizar otro trabajo que el propio de las labores domésticas (con alguna matización de menor cuantía, si tomásemos en consideración el trabajo de cuidar una *leira* y algunos animales de granja para el autoconsumo, que desbordarían un poco la definición de ama de casa urbana). Al lado de éstas, un 31 por 100 de las que declaraban en el Censo no tener profesión, de hecho realizaban por lo menos una actividad se-

cundaria claramente productiva; un 24,6 por 100 realizaba dos actividades secundarias, y un 10 por 100 realizaba tres actividades productivas, además de sus labores como ama de casa. Entre las encuestadas, las labores extradomiciliarias más comunes eran el marisqueo, el trabajo estacional en las fábricas de conserva, la agricultura (considerando como tal la producción para el mercado) y en menor medida otras (modista, redera, etcétera).

La conclusión más elemental indicaba una clara dicotomía entre las definiciones usadas para las actividades productivas que se imputarían a una población urbana, en la que la división del trabajo de la sociedad industrial fuese estricta, y la realidad que muestran las poblaciones rurales y costeras, donde aquella división no resulta en absoluto aplicable.

En efecto, si una mujer de la ría da Arousa declaraba al funcionario del Padrón que no tenía profesión definida, estaba diciendo la verdad ob-

La continua evolución de la actividad pesquera ha supuesto una profunda transformación social, con significativas repercusiones en el ámbito familiar.



CUADRO I

CARNETS DE MARISCADORES CENSADOS PARA LA CAMPAÑA 1981-82 EN LAS COFRADÍAS DE PESCADORES DE GALICIA

	1.ª clase	2.ª clase	Total
Ría de Vigo	2.018	5.654	7.672
Ría de Pontevedra	397	814	1.211
Ría da Arousa	8.809	12.674	21.483
Ría de Noia	2.263	414	2.677
Resto rías (*)	1.200	600	1.800
Total Galicia	14.687	20.156	34.843

(*) Estimación sobre diversos datos de campañas anteriores por no existir censos de mariscadores en las Cofradías.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos aportados por los censos de mariscadores en las Cofradías de las rías citadas.

CUADRO II

DISTRIBUCION DE LAS ACTIVIDADES EN LOS MUNICIPIOS DE LA RIA DA AROUSA SEGUN EL PADRON MUNICIPAL DE 1975

Profesión declarada	Porcentaje hombres	Porcentaje mujeres
Marineros	44	—
Agricultores	11,4	9,3
Obreros	6,6	6,4
Albañiles	7,7	—
Industriales	4,2	3,3
«Sus labores»	—	69,4
Otras	26,1	11,6

Fuente: Elaborado a partir de las hojas de censo de los Padrones Municipales de O Grove, Cambados, Vilanova, Illa da Arousa, Vilagarcía, Rianxo, Boiro, Caramiñal y Ribeira.

jetivamente, puesto que no constaba en la nómina de ninguna empresa como trabajadora fija, ni cotizaba a la Seguridad Social como autónoma, ni poseía titulación o documentos que acreditaran sus posibles conocimientos profesionales. Pero también, y esto es lo importante para ella, estará diciendo la verdad subjetivamente, dado que no considera su trabajo con igual valor que el de su marido, o que el de otras mujeres empleadas que cumplen un horario y reciben un salario mensual. De esta forma, aquella mujer cuidará sus dos o tres *leiras*, cultivando patatas, hortalizas o maíz, mantendrá a un cerdo, algunas gallinas y posiblemente una vaca, trabajará uno o dos meses en una fábrica de conservas como discontinua, irá a mariscar o ayudará al

desdoble del mejillón en las bateas con un jornal más reducido que el de los varones... y todo ello estará dentro de su concepto de economía doméstica, sistema de autoconsumo integrado en el mercado capitalista, que no concede el menor valor a estos trabajos femeninos, descartados estadísticamente.

Realizada una investigación semejante casi diez años después en la ría de Vigo, los resultados confirmaban lo anterior, con muy pocas variaciones, por más que muestren las diferencias cualitativas derivadas de la estructura de actividades específica de la zona viguesa, más industrializada y por tanto con mayores tasas de obreros y empleados.

El estudio concreto de las mujeres mariscadoras de esta ría en la campaña 1982-83 re-

veló además que aquellas comenzaban esta actividad a una edad más temprana que los hombres y la abandonaban también más tarde. Así, casi un 10 por 100 del total de las mujeres censadas con carnet de mariscadora tenía menos de 20 años, mientras que sólo un 4 por 100 de los mariscadores varones se encontraba en ese tramo de su vida. Del mismo modo, un 4,2 por 100 de las mujeres tenía más de 60 años, al lado de sólo un 2,7 por 100 de varones.

Las mujeres de menos de 20 años encuestadas respondieron que su trabajo como mariscadora era uno más de los varios que realizaban a lo largo del año, y los ingresos que aportaba a la economía familiar no eran valorados del mismo modo que los aportados por su marido o hermanos,

que se consideraban fruto de un trabajo profesional. Por su parte, las mujeres mayores de 60 años acudían a mariscar por pura necesidad, generalmente a causa de una insuficiente pensión de viudedad o bien por incapacidad laboral de su marido.

No hay duda de que la escasez de estudios socioeconómicos sistemáticos y rigurosos acerca de este sector seguirá siendo un importante obstáculo para llegar a elaborar una planificación seria del mismo, y mucho más en lo que se refiere a la utilización de la mano de obra femenina en condiciones de justicia y racionalidad social. Sin embargo, a la vista de los estudios parciales comentados, se puede afirmar que el trabajo de la mujer en las comunidades costeras de Galicia es absolutamente fundamental para la economía de las mismas, y resulta imprescindible su adecuada valoración dentro de la estructura productiva del país.

Nuestra entrada en la C. E. E. supondrá a muy corto plazo un reto y un enorme esfuerzo de adaptación a unas estructuras industriales mucho más evolucionadas que las existentes en estos momentos en la Galicia costera, hecho que debemos encarar con el máximo realismo y seriedad, a menos que el suicidio económico y posiblemente etnográfico entre en nuestras expectativas colectivas.

Está claro, para la inmensa mayoría de los científicos y políticos, que en Galicia los cultivos marinos y el desarrollo de una acuicultura complementaria y paralela están llamados a jugar un papel decisivo en este esfuerzo. Lo que no está tan claro para todos ellos es la aportación de la mujer a este proceso, y el cambio necesario de actitud social frente a su trabajo, actualmente infravalorado e ignorado oficialmente. De ahí la necesidad urgente de estudiar y planificar con rigor esta nueva situación, para estimar con fiabilidad, justicia y realismo los indicadores socioeconómicos de nuestro futuro desarrollo. ■

Xulio X. PARDELLAS
DE BLAS

por 100 se dedica exclusivamente a «sus labores», en la zona costera de Pontevedra el porcentaje de las que se declaran 'amas de casa' es del 54 por 100 (2).

Si entre las gentes de tierra el aumento del «trabajo extradomiciliario de la mujer significará que el varón tendrá que cambiar sus hábitos hogareños» (3), no es difícil imaginar el desasosiego de los hombres de mar ante la generalización de este fenómeno entre 'sus' mujeres. A pesar de los inconvenientes que puede suponer para el varón, el proceso de incorporación de la mujer al trabajo permitiría liberar una buena parte de la capacidad intelectual que en la actualidad se dedica casi exclusivamente a las faenas del hogar. A juicio de los que han investigado el trabajo de la mujer, el proceso liberador consistirá, en un primer momento, en que «la mujer se emplee en un trabajo remunerado, el que sea. En una segunda instancia, cuanto antes mejor, que empiece a ocupar puestos no necesariamente subordinados al varón o que remedien el trabajo casero (criadas, enfermeras, camareras, etcétera). En el momento final tiene que llegar la completa equiparación con el varón en los puestos de responsabilidad» (4). Pero uno de los obstáculos, y no el de menor significación, está en la resistencia que ponen los varones a

los cambios. Esta resistencia se manifiesta, por ejemplo, en la concepción tradicional de la familia; concepción modelada por los varones que, en gran parte, las mujeres admiten y hacen suya. Por tanto, no debe desestimarse que parte de las dificultades «para que las mujeres participen activamente en el mundo laboral y profesional proceden de lo que los varones piensan sobre ello» (5).

¿En qué medida se ha desarrollado el proceso de liberación laboral de la mujer en las comunidades pesqueras? Por los datos presentados al principio no parece que esta medida pueda generalizarse. De modo que vamos a referirnos en principio a un caso particular. Aunque la significación económica de las regiones pesqueras mediterráneas es muy reducida, tienen la ventaja de mostrar unas relaciones sociales que todavía no han sido devoradas por el proceso de industrialización que viene sufriendo el conjunto de la flota pesquera española desde la década de los 60. Nos detendremos en las comunidades pesqueras de la región de Murcia.

A pesar de que las comunidades pesqueras murcianas están situadas en localidades donde la pesca no es la actividad económica principal (o tal vez a causa de ello), las gentes del mar tienden a constituir grupos cerrados. El

D

I C E

Amando Miguel que «la concepción tradicional sobre la familia entiende a ésta como una unidad en que el varón trabaja fuera y la mujer se encarga de las tareas domésticas» (1). La estructura de la familia pescadora es un buen ejemplo de esta concepción. Claro que podríamos encontrar algunas variantes en el modelo familiar tradicional que se ajustan a los factores culturales específicos de cada zona geográfica. Un buen indicador de estas diferencias es el trabajo extradoméstico de la mujer casada: mientras que en la provincia de Huelva un 91



MUJER Y TRABAJO EN LAS COMUNIDADES



PESQUERAS (2)

85,5 por 100 de los hombres que van a la mar provienen de familias tradicionalmente dedicadas a la pesca. Un 82 por 100 sigue viviendo en la misma localidad costera donde nació, y un 9 por 100 nació en una localidad costera murciana diferente de la que reside actualmente. Otro dato relevante de la endogamia de estas comunidades es que un 48 por 100 de los matrimonios se producen entre individuos procedentes de familias pescadoras (6).

En estos grupos cerrados, la vida social se estructura en torno a la familia y las relaciones vecinales. La familia es el grupo donde comienza la instrucción del individuo. Una buena parte de lo que aprende en el grupo familiar durante los primeros años de la infancia no es lo que podría denominarse saber científico o racional. Se le alecciona sobre cuál es la forma correcta de comportarse en cada situación, qué es lo prohibido y lo permitido. Se le inculcan las normas y valores del grupo social, y el individuo los hace suyos sin someterlos a un proceso de reflexión, considerándolos buenos en sí mismos, porque vienen de las personas que le cuidan, le alimentan y le dan cariño. Más adelante, su comportamiento estará condicionado en parte por esos contenidos emocionales asimilados durante su infancia. El aborto, la libertad sexual o el trabajo extradoméstico de la mujer lo interpretará de forma muy diferente según los valores del grupo social al que pertenezca. El contenido de lo que se enseña durante la infancia (y también posteriormente) tiende, por lo general, a reforzar los papeles que se atribuyen socialmente a cada sexo. Como señala García Ferrando: «El grupo primario, es decir, el unido por lazos de solidaridad emocional y cohesión interna, es el encargado de 'fijar' las normas sociales que controlan la vida de la mujer. El grupo primario transmite hábitos y costumbres, y ofrece, entre otras cosas, una definición de la moralidad masculina y femenina que hace casi imposible que los miembros so-

cializados en su interior puedan percibir las cosas de manera distinta» (7). Los valores aprendidos e interiorizados en el grupo social son una especie de anteojeras que tienden a hacernos ver aquello que deseamos ver, y condicionan la reacción emocional ante lo que se opone a los juicios sobre lo que creemos conveniente o inconveniente. Las peculiares características de los pescadores, aislados físicamente mientras están en la mar, y aislados socialmente mientras están en tierra por circunscribir el ámbito de sus relaciones a su entorno familiar y vecinal, exigen conocer el sistema de valores, las ideas y creencias que se encuentran en la base de las opiniones y actitudes de las comunidades pesqueras para poder interpretar correctamente el rechazo al trabajo de la mujer fuera del hogar.

Si consideramos los pescadores casados que pertenecen a una familia tradicionalmente dedicada a la pesca, el porcentaje de esposas que tienen algún tipo de empleo al margen de las tareas cotidianas del hogar es del 9 por 100. Este porcentaje es muy inferior al que se da entre los 'nuevos' pescadores, o sea, los que no tienen ninguna tradición familiar en esta actividad: un 28 por 100 de sus esposas tienen un empleo remunerado. Y, si bien en la generación anterior de pescadores el porcentaje de mujeres casadas que trabajaban era casi el doble que en la actualidad (un 17 por 100), todo indica que en estas comunidades se da un claro rechazo al trabajo de la mujer. Un 72,5 por 100 de los pescadores no se muestra partidario de que la esposa trabaje fuera del hogar. Pero, si la mujer es soltera, la opinión es más tolerante, disminuyendo hasta el 30 por 100 la opinión contraria al trabajo fuera de la casa (8).

Para contrastar estos datos reunimos a un grupo de mujeres de pescadores de Cartagena. De las diez asistentes a

la reunión sólo una contaba con un empleo remunerado. El trabajo asalariado que hacen las pocas mujeres que tienen uno es, casi exclusivamente, limpieza de casas. Sin embargo, parece que en la generación anterior era más frecuente el trabajo de la mujer casada, bien en su propia casa («Mi madre, cuando quedó viuda trabajaba en casa haciendo algún pantalón para la calle. Porque entonces no había casas para limpiar, en aquella época. Nosotros pasamos mucha necesidad al quedarse mi madre viuda con cuatro hijos. Entonces no había donde echar mano») bien en el 'servicio doméstico': «Mi madre trabajaba limpiando casas, porque lo ha necesitado para poder mantenernos, al no ganar mi padre lo suficiente.» Otras hacían trabajos relacionados con la actividad pesquera en tierra, como rederas o vendiendo el pescado: «Mi madre trabajaba vendiendo el pescado en Almería, que nosotros somos de allí.» «Mi suegra también. Yo es que no soy de esta zona, no soy de la playa, soy de adentro, de Totana. Pero mi suegra, que es de playa, sí trabajaba. Venían los pescadores y ella compraba un puñado de pescado y se iba a los campos y lo vendía o lo cambiaba por comida. Eso mi suegra, para criar, porque se quedó muy joven viuda. Se quedó con tres hijos: uno que empezó a pescar tenía 10 años, otro 7 y otro 5.» «Yo no vengo de familia de pescador. Pero mi marido, su padre y su abuelo eran pescadores. Mi suegra, además de las faenas de la casa, trabajaba de redera, sin cobrar jornal, porque era de la casa. Todo quedaba en la familia.» «También mi suegra trabajaba de redera en la casa. En guerra, cuando venía mi suegro y su hijo de pescar, ella se iba a cambiar el pescado por comida.»

La esposa del pescador es reacia al trabajo fuera de la casa. Las opiniones fueron casi unánimes: «Yo pienso que sólo trabajaría por necesidad.» La excepción: «La mujer debe de trabajar siempre, con necesidad y sin necesidad, porque trabajando nunca llegará al caso de la necesidad. La mujer tendría que trabajar. Yo estoy

casada y tengo dos hijas. Antes de casarme trabajaba en Barcelona. Y ahora no me acomodo a esta vida. A mí no me gusta esta vida de no hacer nada. Más le valdría a la mujer saber hacer algo y salir adelante, porque si tú no te amoldas a tu marido no eres nadie. ¿Tú sabe, lo que pasa? Que en lo único que puedes meterte a trabajar es a fregar suelos, es para lo único que nos estamos preparando.»

El grupo de mujeres expuso algunos problemas con que se encuentran las mujeres para trabajar: 1) la falta de empleos: «¿Pero, aquí en Cartagena, qué trabajos hay?» «Pero, ¿dónde va a ir una mujer a trabajar? A ningún sitio porque no hay. No hay, no

hay»; y 2) el escaso grado de formación de la mujer: «Pero, ¿qué estudios, qué carrera tiene una mujer de un pescador para trabajar?» No obstante, una de las más jóvenes, que defendía con vehemencia la necesidad de que la mujer trabajase en cualquier circunstancia, apuntó que estos problemas eran una excusa: «Aparte de eso, la misma mujer es quien se hace esclava de la casa. Porque si yo tengo que ir a trabajar, pues me veo obligada a fregar suelos. Desde el momento que se casa, la mujer deja el estudio. ¿Por qué razón? Ella misma quiere hacerlo. Si una mujer de pescador al casarse siguiera estudiando, el día de mañana...»

El escaso grado de forma-





Uno de los obstáculos que encuentra la mujer para participar en el mundo laboral es, precisamente, la resistencia de los varones a admitir esa vía de igualdad.

ción cultural de las gentes empleadas en la pesca plantea dos cuestiones: en primer lugar, refuerza su aislamiento como grupo diferenciado; en segundo lugar, reduce sus posibilidades de empleo. Entre los tripulantes hay un 6 por 100 de analfabetos, un 27 por 100 tiene estudios primarios (sabe leer y escribir), y un 64,5 por 100 ha realizado algún tipo de estudios náuticos-pesqueros (9). La situación parece ser peor entre las mujeres: «Mire usted: a mí me pilló en plena guerra en el colegio, y a los doce años lo dejé. Cuando terminó la guerra te-

nía 15 años; después conocí a mi marido y...» «Yo no tengo hecho ningún estudio.» «Yo no sé leer.» «A mí me enseñaron a leer cuando tenía 18 años, en una escuela de éstas que se va por la noche.»

Los hijos son otra cosa. Incluso alguna de las asistentes a la entrevista señaló que debía haber entrevistado a los hijos, ya que tienen una formación muy por encima de la de sus padres. Sentían una cierta incomodidad al pensar que ellas podían aparecer como representantes del grado de estudios realizados entre los pescadores: «En la época de la post-guerra poca gente podía dar una educación a sus hijos que les permitiera llevarlos al colegio durante tres o cuatro años para aprender, como mucho, a leer y escribir. Y eso el que podía, porque cuando teníamos 7 u 8 años nos ponían a trabajar en lo que fuese.»

Otro de los argumentos en contra del trabajo de la mujer casada se apoya en la es-

casa rentabilidad que tiene para el grupo familiar. Una de las asistentes a la reunión justificaba así por qué su nuera dejó de trabajar: «Tengo una nuera que es joven y está casada con un hijo mío que es pescador. Tenía trabajo, de enfermera, de auxiliar. Los dos primeros años, aunque tenía un niño pequeño, mi nuera trabajó porque le hizo falta, por supuesto. El tercer año ya no trabajó. ¿Por qué? Porque si ella se iba a trabajar entonces tenía que coger una muchacha de la calle para que le tuviera a su hijo, o tenía que llevarlo a una guardería donde iba a pagar más de lo que iba a ganar ella. Entonces, si va a ganar de auxiliar 50.000 pesetas, que las ganaba, porque ella hacía sustituciones en verano, y tenía que pagarle a una mujer 25.000 pesetas para que le limpiara la casa y le preparase la comida y la ropa cuando viniera mi hijo, y otras 12.000 o 14.000 pesetas por tener al bebé en la guardería, pues entonces ella piensa que está me-

jor en su casa, que como ella no va a cuidar nadie a sus hijos, y no trabaja.» Se aprecia en este testimonio una cierta aprobación por la postura adoptada de abandonar el trabajo. Aprobación que parecían compartir todas las asistentes a la reunión, excepto una que ya antes había manifestado abiertamente su opinión de que la mujer debía trabajar: «Pues yo te digo que en Barcelona había mujeres que tenían que trabajar todo el día y que no han necesitado nadie que le limpie su casa y le cuide sus hijos. Es saber administrarse. Es saber decir: ahora puedo hacer esto. Y hacerlo. He conocido mujeres donde nosotros hemos vivido, que es gente de Almería, de Mojácar, de Murcia, porque donde nosotros vivíamos en Barcelona eran prácticamente todos emigrantes, casi todos eran de Carboneras y de por allí, y eran mujeres que trabajaban y hacían la comida de noche, se la dejaban preparada por la noche.» Según



Amando de Miguel, el argumento de que económicamente no es rentable que la mujer trabaje se presenta de la siguiente forma: «No vale la pena que un ama de casa trabaje fuera porque el dinero que va a ganar se lo tiene que dar a una asistenta para que le cuide la casa. Tal y como están las cosas, el argumento puede ser consistente y justificado. El círculo vicioso sólo se romperá cuando las amas de casa tengan suficientes conocimientos técnicos para poder aplicarlos con una alta remuneración. Si, a pesar de todo, el dinero que ganan se lo tienen que dar a una asistenta, queda siempre el argumento inmaterial de la propia realización personal. No olvidar tampoco que el dinero que se le da a la asistenta procede de toda la familia, no sólo de la esposa que trabaja» (10).

Sólo una persona contestó afirmativamente a la pregunta de si creían que la mujer debía trabajar cuando un ma-

El trabajo asalariado de las mujeres del sector suele reducirse a la limpieza de casas ajenas. Dentro del mundo pesquero, también les están reservados los trabajos más sacrificados y marginales.

rido ganaba lo suficiente: la misma que reivindicaba la necesidad de que la mujer trabaje. El resto lo rechazó. Alguna le dijo a la disidente: «Tú porque se nota que trabajas poco, porque yo me he hinchado a trabajar.» Algunas se permitieron algún argumento para legitimar su opinión: «Ese puesto se lo tiene que dejar a otra persona.» «Si su marido gana lo suficiente para que ella esté en su casa, pues su sueldo que se lo deje a otro hombre.» «Tal y como está el trabajo ahora... Yo veo que

hay muchas mujeres que si-guen trabajando después de casarse y hay mucha gente parada, muchos padres de familia que necesitan mantener a sus hijos y no tienen ese puesto de trabajo. Si el hombre gana lo suficiente, que su esposa deje ese puesto de trabajo a otro hombre para que pueda mantener su casa.»

Pero tras estos argumentos hay un claro rechazo al trabajo: «Yo creo que la mujer casada no debe de trabajar si no hay necesidad. Yo he trabajado mucho, tenía 9 ó 10 años cuando mi padre me puso a trabajar. Estoy de trabajo hasta los pelos.» La mujer de más edad de la reunión dejó claro el punto de vista de su generación: «Yo creo que la mujer debe estar en su casa. Mire usted, le voy a decir una cosa: en la rama esta de pescadores preferimos las mujeres morirnos de hambre en nuestras casas y no salir a la calle a trabajar. Siendo mi marido pescador he pasado mucho y él no me ha dejado nunca que vaya a trabajar.» No obstante, las más jóvenes matizaron: «No, eso no es así. Que mi marido es pescador y no ha ganado lo suficiente y ésta que está aquí ha tenido que ir a trabajar para poder sacar la casa adelante. Mi marido no me ha dejado, pero yo he tenido que ir a trabajar para mantener mi casa.» Otra mujer joven decía: «Si el marido no gana lo suficiente, sí estoy de acuerdo en que trabaje la mujer, porque la mar trae muchos desengaños: hay veces que se gana más y otras veces que se gana menos.» Ante la pregunta de si era razonable que trabajase la mujer cuando tenía hijos pequeños o grandes, la mayoría insitió en que únicamente se debería trabajar si había necesidad, o sea, si el sueldo del marido no alcanzaba. La única voz disidente criticó: «Nunca se ve el momento para ir a trabajar. Cuando los hijos son pequeños no pueden ir porque son pequeños, y cuando son grandes porque son grandes y tampoco van. Lo que pasa es que están mejor en sus casas.» Una de las asistentes, una catalana afincada en Cartagena le respondió: «Mira, tú no eres catalana, pero te has criado en

Cataluña y has cogido las costumbres de allí. Pero la costumbre de aquí no es ésta. La costumbre de aquí es casarse y no trabajar. Aquí la que lo necesita trabaja, y la que no lo necesita no trabaja.»

Sin embargo, la actitud hacia el trabajo remunerado en el caso de que la mujer sea soltera es muy diferente. Todas, sin excepción, se manifestaron abiertamente favorables a que trabajaran: «Las que tenemos hijas estamos deseando un trabajo para ellas. Mientras son solteras, las hijas están esperando un trabajo; después, cuando se casan, si el marido las deja, que vayan a trabajar...»

Puede responderse ahora la pregunta que nos formulábamos al principio sobre el grado de liberación laboral de la mujer en las comunidades pesqueras. Los valores dominantes siguen manteniendo una actitud de rechazo al trabajo de la mujer casada. En este punto, el acuerdo entre varones y mujeres es muy alto. Factores como el bajo grado de formación cultural, la escasez de empleos y su falta de atractivo (trabajos duros, mal remunerados, eventuales y sin prestigio), refuerzan la actitud de rechazo. Sólo cuando la necesidad obliga, se tolera que trabajen, pero, en general, las mujeres no perciben la actividad remunerada como una liberación. ■

José-Manuel MONTERO-LLERANDI

NOTAS

- (1) Amando de Miguel, *El miedo a la igualdad* (Barcelona, Grijalbo, 1975), página 80.
- (2) Manuel García Ferrando y José Manuel Montero Llerandi, *La situación social de los pescadores españoles* (Madrid, Universidad-Empresa, 1984) (Investigación no publicada).
- (3) Amando de Miguel, *op. cit.*, página 51.
- (4) *Ibid.*, páginas 41-42.
- (5) *Ibid.*, página 67.
- (6) José Manuel Montero Llerandi, *Estudio sociológico sobre los trabajadores del mar del sector pesquero murciano* (no concluido).
- (7) Manuel García Ferrando, *Mujer y sociedad rural* (Madrid, Edicusa, 1977) página 38.
- (8) José Manuel Montero Llerandi, *op. cit.*
- (9) *Ibid.*
- (10) Amando de Miguel, *op. cit.*, página 82.

El salvamento marítimo en España



MUCHO ESFUERZO, ESCASOS MEDIOS

En números anteriores, HOJA DEL MAR ha pasado revista a tres de las organizaciones de salvamento marítimo más poderosas del mundo: la de los Estados Unidos de América, la de Gran Bretaña y la de Francia. El listón, ciertamente, quedaba situado muy alto. La realidad de los servicios de salvamento marítimo existentes en España es más modesta, por mucho que nuestra vida marítima se encuentre en cabeza de las europeas. El camino que nos queda por recorrer se presenta largo, tanto en lo que a dotación de medios se refiere como en lo que afecta a la centralización de efectivos y responsabilidades. Contamos, eso sí, con un cimientó esperanzador: los miles de hombres y mujeres que entregan su esfuerzo día a día para asegurar los niveles de seguridad marítima que hoy resultan posibles.

La Cruz Roja del Mar es el organismo clave en España

FUE en 1863 cuando una sociedad filantrópica ginebrina convocó una conferencia internacional (a la que asistieron dieciséis países europeos, entre ellos España) con el fin de crear asociaciones de voluntarios para atender al socorro de naufragos y heridos en el mar, reconociéndose la neutralidad de las personas heridas, así como la de los voluntarios integrados en esas sociedades. Un año más tarde, la reina Isabel II autorizaba en España, por una Real Orden, la creación de la Sección Española de la Asociación Internacional de Socorro de Heridos en Campaña. El 19 de diciembre de 1880, y bajo el patronazgo de la reina María Cristina, se constituía la Sociedad Española de Salvamento de Naufragos, con el único objetivo de salvar naufragos en las costas de la península, islas adyacentes y provincias de ulterior. Esta Sociedad fue declarada de «utilidad públi-

ca» por ley de 12 de enero de 1887. Sin embargo, a partir de 1940 sus limitaciones presupuestarias dieron lugar a una falta de actualización de los medios de salvamento que impedía garantizar la existencia de un eficaz servicio de salvamento de naufragos.

En 1960, el Gobierno español suscribió el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar —SEVIMAR—. La regla decimoquinta del capítulo cinco de este Convenio señala que «*los gobiernos contratantes se comprometen a asegurar que tomarán las disposiciones necesarias para mantener la vigilancia en las costas y el salvamento de las personas que se encuentren en peligro en el mar a lo largo de sus costas. Estas disposiciones deben comprender el establecimiento, utilización y sostenimiento de todas las instalaciones de seguridad marítima que se juzguen prácticamente realizables y necesarias, teniendo en cuenta la intensidad en el tráfico en el mar y los peligros de la navegación, dentro de lo posible,*

y suministrar los medios adecuados para localizar y salvar a las personas en peligro».

La necesidad de organizar y poner en marcha un servicio de salvamento de naufragos que esté a la altura de las exigencias suscritas sigue haciéndose notar. A pesar de los años transcurridos y de ciertos avances reales, la realidad es que continúan planteándose graves problemas, relativos a la dotación de medios y a la coordinación entre las diferentes instituciones con responsabilidades en materia de salvamento marítimo.

Sensible al problema, la Subsecretaría de la Marina Mercante empezó a procurar una mejoría de la situación con la creación de la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación, a finales de la década de los 60. Esta Subdirección General promovió la publicación de un Real Decreto el 10 de junio de 1977 sobre adquisición de embarcaciones de salvamento. Este preveía la construcción de 15 embarcaciones de salvamento



del nivel «A», conocidas como «embarcaciones todo tiempo», y 47 del nivel «B», de intervención rápida. Sin embargo, la firma del acuerdo con la Cruz Roja Española, en 1979, para la creación de la Cruz Roja del Mar (CRM), supuso, de hecho, la renuncia de la Subdirección General a la gestión directa del salvamento. La mencionada Subdirección General, a partir de su reducido presupuesto y la cesión de sus medios a la CRM, se constituye como un organismo de posibilidades ciertamente reducidas, volcadas sobre todo en la resolución de los problemas administrativos del salvamento. Funciona en buena medida como un centro al que *«se dirigen las entidades que operan en este ámbito para solicitar al Estado dinero/embarcaciones para la realización de sus planes»*, según se afirma en un estudio sobre el salvamento marítimo en Euskadi editado por el Departamento de Política Territorial y Transportes del Gobierno Vasco.

A finales de 1970, el presidente de la



Cruz Roja Española ofreció a la Subsecretaría de la Marina Mercante, siguiendo indicaciones de la Liga Naval Española, la posibilidad de hacerse cargo del salvamento de náufragos —actividad prevista en sus estatutos y de la que ya venía ocupándose de hecho en algunas playas—. El ofrecimiento fue aceptado y la Asamblea Suprema de la Cruz Roja Española se reunió y aprobó la creación, el 8 de julio de 1971, de la Cruz Roja del Mar. El acuerdo culminó con la firma, el 20 de noviembre de 1979, de un convenio por el que, como queda dicho, la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante entregaba a la CRM las embarcaciones a que se refiere el Real Decreto 1512/1977, para su dotación, mantenimiento y uso en las misiones de salvamento de náufragos.

Paralelamente a estas gestiones, la CRM designó expertos que efectuaron viajes a Inglaterra y Francia, invitados por el Royal National Life-Boat Institute (RNLI) y la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNASM). Informados ampliamente de las organizaciones y medios existentes en estos países, los responsables de la CRM pudieron beneficiarse de una amplia y fructífera experiencia. No obstante, la diferencia abismal de presupuestos y medios puestos a su disposición, forzaron a la CRM a situarse a gran distancia de las dos instituciones de salvamento más importantes de Europa. En todo caso, hoy por hoy en España es la Cruz Roja del Mar la única institución dotada de embarcaciones específicas de salvamento marítimo. Funciona con bastante autonomía, aunque siempre en estrecho contacto con las Comandancias de Marina que cuentan, a su vez, con los medios de la Armada Española y del Ser-

vicio Aéreo de Rescate (SAR), dependiente del Cuartel General del Aire.

La Cruz Roja del Mar está regida, gobernada y titulada por una Junta Nacional, compuesta por un presidente, que es almirante de la Armada, y varios vocales, nombrados entre personalidades ligadas a los diversos estamentos marítimos. Como órgano de trabajo de esta Junta Nacional, existe una Comisión Permanente, y como órgano ejecutivo, la Inspección General de la CRM, que desarrolla los acuerdos y decisiones de la Junta Nacional. Esta Inspección General está integrada por profesionales de la mar.

Así como a escala general, la Junta Nacional de la Cruz Roja del Mar depende de la Asamblea Suprema, a escala provincial y local existen las Juntas Provinciales y Locales, que dependen de las Asambleas Provinciales y Locales, cuyos delegados son miembros natos de sus Asambleas respectivas. En la actualidad hay 39 Juntas Provinciales y 133 Locales. Los delegados de la CRM son los responsables, ante los presidentes de las Asambleas Provinciales y Locales, del funcionamiento, organización y mantenimiento de las embarcaciones y elementos de salvamento con que cuentan sus secciones navales correspondientes, que toman la denominación de la localidad en que están ubicadas.

Las secciones navales, compuestas por una agrupación a flote, grupo de comunicaciones, grupo de socorro y grupo de apoyo, están mandadas por una persona que debe poseer la debida titulación náutico-deportiva-pesquera, según el tipo de embarcaciones bajo su responsabilidad.

Una vez creada la Cruz Roja del Mar, fue necesario dotarla de las embarcaciones necesarias para su cometido. Para ello



Los voluntarios de la CRM son ya más de 5.000

se hizo un estudio en el que se tuvieron en cuenta las diversas características de las zonas marítimas españolas, y se orientaron los servicios de salvamento en tres niveles diferenciados, cada uno con unas tareas específicas, aunque debidamente coordinados. El tipo de embarcaciones que se necesitaban tenían que estar en función, también, de las tareas que debían desempeñar. Las actuaciones en los tres niveles son las siguientes:

- Nivel A: Salvamento de víctimas de accidentes marítimos a lo largo del litoral, en los que suelen concurrir circunstancias de mal tiempo y falta de visibilidad.
- Nivel B: Servicio de patrulla y asistencia inmediata a embarcaciones menores que se encuentran en apuros en las proximidades de la costa.
- Nivel C: Salvamento y asistencia en playas y lugares de baño, incluidas las aguas interiores.

Definidos los tres niveles y conocidos los distintos tipos de embarcaciones necesarias para cubrir cada uno de los servicios, la CRM elaboró su propio Plan Nacional de Cobertura de Salvamento de Náufragos, en el que el primer objetivo fue determinar el mínimo de embarcaciones necesarias y la distribución geográfica de las mismas, para atender las necesidades existentes. Del estudio se derivó la necesidad de contar con 15 embarcaciones del nivel «A» tipo «Atlántica» (tipo AA) que tuvieran un radio de acción de 60 millas. Se trata de unidades «todo tiempo», con base en el Cantábrico y el Atlántico. Tienen el casco de acero y la superestructura de aluminio, son insumergibles y autoadrizables, y están dotadas de ayudas radioeléctricas a la navegación. Alcanzan una velocidad de 14 nudos y cuentan con una autonomía de 175 millas. Del nivel «A» tipo Mediterránea (tipo AM) eran necesarias 18 embarcaciones, con un radio de acción de 40 millas. Las embarcaciones de tipo AM son también unidades «todo tiempo», y su base se encuentra en el Mediterráneo, tal y como su nombre indica. Sus características son similares a las AA, aunque se han tenido en cuenta las condiciones ambientales del Mediterráneo, que no suelen ser tan duras como las del Cantábrico o Atlántico. Su casco y superestruc-

tura son de fibra de vidrio estratificada. Son también insumergibles y autoadrizables, y están dotadas con las correspondientes ayudas radioeléctricas a la navegación. Alcanzan una velocidad de 14 nudos y tienen una autonomía de 275 millas.

Las tres primeras embarcaciones de salvamento del nivel «A», tipo AA, fueron adquiridas en 1973 y 1974 en Francia por la Cruz Roja Española y se situaron en los puertos de San Sebastián, Gijón y La Coruña. Superado el período experimental de estas embarcaciones, la Administración convocó un concurso para la construcción de 10 más, con destino al Cantábrico y el Atlántico y otras 15, del tipo AM, con destino al Mediterráneo y al Atlántico andaluz. Las 10 embarcaciones AA están situadas en Bermeo, Santander, Burela, Cedeira, Finisterre, Santa Eugenia de Rianxo, La Guardia, Cádiz, Tenerife y Las Palmas. Las 15 embarcaciones del tipo AM se situa-

ron en Huelva, Estepona, Málaga, Motril, Almería, Cartagena, Alicante, Valencia, Castellón, Tarragona, Barcelona, Rosas, Palma de Mallorca, Ibiza y Mahón.

La Administración importó tres «Atlantic-21» del nivel «B». Se trata de embarcaciones semi-rígidas, con dos motores fuera-borda de 60 C. V. cada uno. Fueron destinadas a Santoña, Málaga y Palma de Mallorca. La Diputación Foral del Señorío de Vizcaya donó una «Pacífic-24», también semi-rígida, con un motor de 165 C. V., y que quedó estacionada en Bermeo. De este mismo nivel se cuenta también con once embarcaciones más de diversos tipos, ya anticuadas y con posibilidades de actuación muy limitadas. Se encuentran en Santander, Gijón, Algeciras, Málaga, Melilla, Cartagena, Palma de Mallorca, Las Palmas y en aguas interiores cercanas a Madrid.

Las embarcaciones del nivel C son neumáticas, con motor fuera-borda, indi-



cadras para el salvamento en las proximidades de las playas. La demanda se cifró en 300 unidades. En la actualidad se encuentra en servicio un total de 527 embarcaciones, distribuidas tanto por la costa como en aguas interiores.

Los tres niveles de salvamento previstos exigían, además, la colaboración de diversos servicios en tierra. Con esta finalidad, y para apoyar las acciones de salvamento en mar abierto y costa, se crearon las Estaciones y Puestos de Salvamento. Se pretende con ellas dar el debido apoyo logístico a las embarcaciones y sus tripulaciones, así como a los Grupos de Apoyo y Socorro que constituyen, con el Grupo de Comunicaciones, la Sección Naval de la Cruz Roja del Mar. Esta estructura en tierra, constituida por la Red de Estaciones y Puestos de Salvamento distribuidos por todo el litoral en función de la importancia, de los diversos puntos geográficos, cubre a su vez las



necesarias funciones administrativas. Para socorrer y apoyar las operaciones, la CRM tiene en servicio catorce Estaciones de este tipo, dotadas de servicios asistenciales y de radiocomunicaciones, que cuentan además con el apoyo de las instalaciones de socorro, transporte sanitario y asistencia general de Cruz Roja Española.

La Red de Comunicaciones tiene como objetivo el enlace entre las Estaciones Costeras y Estaciones de barco de la CRM, así como el enlace de éstas con las 48 Estaciones Costeras que dependen de Telefónica, con Estaciones de Aeronaves y con Estaciones de Servicio Fijo. La Red de la CRM cuenta con 31 estaciones de radiotelefonía, repartidas por toda la costa peninsular e insular. Reciben las llamadas por teléfono o radio, en frecuencias media, V. H. F. y banda de 27 MHz. En su mayor parte, se encuentran en servicio durante las 24 horas del día.

La mayoría de las personas que prestan asistencia en la CRM lo hacen a título voluntario. Se trata de personas que han recibido adiestramiento en cursos organizados por la propia institución. En estos momentos, los voluntarios de la CRM ya han superado la cifra de cinco mil. Por titulaciones, su distribución es la siguiente: titulados náuticos, 957; médicos, 68; A. T. S., 98, y socorristas, 3.908.

El 21 de marzo de 1979 vio la luz un Real Decreto regulador de la prestación del servicio militar en las Secciones Navales de la Cruz Roja del Mar, como nueva rama del voluntariado. Estos voluntarios se incorporan a la Agrupación a Flote, al Grupo de Comunicaciones, al Grupo de Socorro o al Grupo de Apoyo, de acuerdo con la especialidad o aptitud en la que son clasificados.

Las Comandancias de Marina juegan un papel importante en el salvamento marítimo al ser las encargadas de coordinar al conjunto de las organizaciones que

participan en el salvamento. Disponen de 26 Patrulleras de Vigilancia Costera PVC, distribuidas por toda la costa, y 37 Patrulleras de Vigilancia Interior PVI. Cuentan con una dotación de seis hombres, en el caso de las PVC, y de cuatro hombres en las PVI. Estas embarcaciones sólo pueden actuar en condiciones de mar relativamente buenas, caso de temporal, la Armada colabora normalmente, con sus remolcadores de altura, con una dotación de 45 hombres cada uno. De este tipo de remolcadores hay cinco: el *Mañón*, el *Cádiz*, el *Cartagena*, el *Ferrol* y el *Canarias*. Se encuentran ubicados en las zonas marítimas del Cantábrico, Estrecho, Mediterráneo, y los dos últimos en las Islas Canarias. También cuenta la Armada con 18 patrulleras de vigilancia de zona tipo «Anaga», con una dotación de 25 hombres cada una, situadas, en su mayor parte, en la zona canario-sahariana.

En junio de 1980, suscribían el Ejército del Aire y la Cruz Roja Española un convenio-marco para la cooperación en operaciones de salvamento y socorro, en caso de accidente, catástrofe o calamidad pública. La ley que crea el SAR (Servicio de búsqueda y salvamento del Ejército del Aire), de acuerdo con la Convención de Chicago de 1944, considera la posibilidad de que este servicio coopere en cualquier tipo de accidente, siempre que otros organismos lo requieran, a pesar de que su objetivo básico es la localización de aeronaves siniestradas en el espacio aéreo español. Los aviones y helicópteros del SAR actúan en labores de rescate cuando son requeridos, siempre y cuando no estén comprometidos en la realización de sus misiones específicas.

A ello hay que añadir los Centros Coordinadores de Salvamento, conocidos por las siglas inglesas RCC, que se mantienen permanentemente a la escucha de las señales enviadas por cinco satélites, capaces de captar los avisos lanzados por las radiobalizas. En España hay cuatro Centros de estas características. Estos Centros captan también cualquier mensaje o aviso de socorro recogido por los Centros de Control Aéreo, gobiernos civiles, instituciones autónomas, Cruz Roja, Protección Civil, Guardia Civil, Ejército de Tierra, etcétera. Recibido el mensaje, los RCC pasan inmediato aviso a las unidades aéreas más próximas al lugar del accidente o emergencia.

El salvamento español se beneficia también del apoyo de los diversos servicios de la Compañía Telefónica Nacional de España y, en particular, de su red de estaciones costeras de onda corta, media y V. H. F. ■

S. V.



RICARD
 Marí Sa-
 garra y
 González
 del Pino
 coinciden
 en la di-
 ficultad
 que

entraña cualquier intento de perfilar una evolución definida en la preocupación social por la seguridad marítima: «Antes se hablaba más del riesgo que padecían las cosas que del que podían correr las personas. Es en la época contemporánea cuando la seguridad ha conseguido alcanzar una importancia relativa. Pero, más que hablar de épocas determinadas, conviene referirse a hitos concretos, sobre todo a aquellos relacionados con la incorporación a los buques de determinados elementos vinculados con la seguridad. Desgraciadamente, y hablando desde una perspectiva histórica, el criterio de la seguridad personal a bordo de los buques no es el que ha prevalecido.»

RICARD MARI SAGARRA.—Antiguamente, la aventura marítima terminaba siempre en las fronteras del negocio, importando muy poco lo que podía suceder con la gente que trabajaba. Lo verdaderamente importante era la seguridad del buque y de la carga. Actualmente, la seguridad de las personas ha cobrado importancia, y no sólo desde un concepto estricto, sino formando parte de uno más amplio: el de la calidad de vida. El trabajo no puede quedar reducido sólo a sus aspectos monetarios y profesionales.

H. del M.—¿Cuándo co-



«EL DILEMA DE

¿Seguridad para el buque y su carga? ¿Seguridad para los que trabajan a bordo? Parecen inconcebibles la una sin la otra, y, sin embargo, este dilema se halla presente a lo largo de muchos años de historia marítima. Ello ha llevado a Enrique González del Pino y a



LA SEGURIDAD»

Ricard Marí Sagarra a escribir el libro *Técnicas de Prevención en Seguridad e Higiene del Trabajo a Bordo*, editado por el Instituto Social de la Marina, que, según sus autores, se convertirá en obra de inexcusable consulta para los expertos.

mienza a vislumbrarse ese cambio de actitud?

R. M. S.—En nuestro libro se recoge una relación de los Convenios Internacionales que se han firmado desde 1920, en los que van apareciendo cuestiones tales como la edad mínima para el trabajo a bordo, las indemnizaciones por desempleo a causa de naufragio, etcétera. Ya desde 1920 comienzan a aparecer aspectos de la seguridad en su relación con las personas que trabajan en el sector marítimo.

GONZALEZ DEL PINO.—Indudablemente, la preocupación por la seguridad se remonta muy atrás, ahí están las famosas «Normativas sobre Seguridad Náutica y su grado de cumplimiento en las Naves de la Carrera de Indias». Desde el siglo XVI se pueden encontrar sistemáticas de seguridad, pero referidas principalmente al buque. Es lógico que todo aquello que afecte a la seguridad del barco también repercutirá sobre la seguridad de los que trabajan a bordo, pero lo importante es el concepto que aparece en épocas recientes, y que significa un paso importante.

H. del M.—¿Es este el concepto que aborda el libro escrito por ustedes?

R. M. S.—En el libro tratamos los accidentes que pueden afectar a cualquier parte del buque, pero desde la perspectiva de sus repercusiones en las personas. Son, obviamente,

dos aspectos íntimamente ligados entre sí. A la hora de la prevención, sí se puede hablar sobre el equipo o sobre la persona, pero llega un momento en que es muy difícil deslindar las fronte-

ras, y sólo conociendo muy bien las distintas técnicas se puede aplicar la más conveniente ante un riesgo concreto.

E. G. P.—Efectivamente, hemos procurado incidir más directamente en la prevención de aquellos riesgos que afectan a las personas que a los que, como abordajes, embarrancadas, incendios, etcétera, pueden conllevar la pérdida del barco.

R. M. S.—A efectos de estudio, los riesgos que se enumeran en el libro son tratados de manera independiente, pero están todos relacionados. Es decir: no tiene sentido hablar del uso correcto de la electricidad si no se aplican las herramientas correctas. Cualquier riesgo tiene que ser previsto con las herramientas adecuadas y la protección personal necesaria. Todo ello tiene que estar integrado dentro de un concepto amplio y serio de la formación. El conjunto de la tripulación tiene que estar unida para evitar los accidentes y los daños al buque.

E. G. P.—La intención de este libro es llenar una laguna histórica dentro del campo de la seguridad e higiene a bordo, como una parte de la seguridad marítima. Para cada uno de los diversos capítulos existen publicaciones especializadas, porque temas como la utilización de herramientas portátiles de fuerza no corresponden exclusivamente al ámbito marítimo, pero es imprescindible estudiarlas junto con el riesgo añadido que implica el hecho de la navegación. Sólo esto ya sería importante, pero, además, a través de sus páginas se puede profundizar, gracias a la bibliografía referenciada, sobre problemas concretos.

H. del M.—¿Cuál es el papel que, a su juicio, desempeña la preparación?

R. M. S.—Creo que es imprescindible aplicar a esta cuestión la teoría piramidal. El que está en el vértice, en este caso es el capitán, es el responsable de la seguridad del buque, pero este mismo proceso se reproduce en las demás escalas: cada nivel es responsable de la seguridad en su área y en las inferiores. La seguridad se consigue cuando cada estrato cumple con su misión. La pirámide empieza en la propia Administración, pasa por los armadores y capitanes, y termina en la tripulación.

E. G. P.—También hay que considerar los aspectos psico-sociológicos de la prevención, que constituyen un auténtico sub-mundo dentro de la seguridad. ¿Hay que imponerla, o debe considerarse como algo intrínseco al individuo?...

E. G. P.—No se trata de asustar. Se trata de que la persona interprete que el objetivo es su propia integridad física, y eso sólo se consigue mentalizando al trabajador. Es indudable que la seguridad conlleva incomodidades. Un calzado con la punta de acero, para proteger los dedos de la caída de pesos, es mucho más incómodo que uno normal, pero la gente lo aceptará si asume verdaderamente que se trata de algo que protege su integridad. Todas las protecciones deberían ser aceptadas sin considerar que son imposiciones del capitán, ni del armador, ni de la Administración.

H. del M.—¿Qué nivel de aceptación de este consejo creen ustedes que existe en el colectivo marítimo español?

R. M. S.—Se encuentra entre dos aguas.



**ENRIQUE
GONZALEZ
PINO**

Catedrático de Maniobra y Estiba de la Escuela Superior de la Marina Civil de Barcelona.

E. G. P.—Yo creo que se acepta mal. En el capítulo del libro dedicado a estructura de seguridad, se hace referencia a organismos ingleses y americanos. A nosotros nos hubiera gustado encontrar ejemplos de programas de seguridad en compañías navieras españolas. No los hay. En otros países existen módulos de funcionamiento serios, vehículos de mando para riesgo, las navieras tienen programas de seguridad e higiene a bordo. En nuestro



país eso suena como algo exótico.

E. M. S.—Además, muchas veces no se conoce la auténtica cifra de lo que cuesta un accidente. En otros sectores de la economía sí que se tiene en cuenta. En el mar da la impresión de que ahorrando en materiales de protección ya se ha hecho economía y no se trata de eso. Se gana más empleando una cantidad en prevención que escatimando medios. Un accidente tiene unos costes sociales

altísimos, que pagamos todos.

H. del M.—Sí, de acuerdo con su criterio, las medidas de prevención no deben ser impuestas, ¿cuál es el camino para alcanzar mayores niveles de seguridad?

E. G. P.—Bueno, tal vez nos hayamos explicado a medias. Evidentemente, la Administración tiene una responsabilidad a la hora de exigir, fiscalizar e inspeccionar. Resulta paradójico que algo a lo que debería ser muy sensible un trabaja-

**RICARD
MARI
SAGARRA**

Capitán de la Marina Mercante.
Técnico en Seguridad e Higiene,
Jefe de Seguridad en Incendios.

dor, como es la seguridad personal, esté tan poco implantado dentro de cada uno como para que no se lleve a la práctica. En el aspecto coercitivo, en las inspecciones, toda la estructura pertenece con exclusividad a la Administración Marítima, y en este caso a la de Trabajo, que, desde luego, no la aplica.

H. del M.—¿Creen que los organismos de control existentes actúan eficazmente en las tareas de seguridad?

E. G. P.—No son eficaces en modo alguno. No hay más que ver el alto grado de siniestralidad marítima existente. Sería necesario planificar un concepto integral de seguridad marítima. Nuestro libro está orientado hacia los ámbitos de seguridad personal a bordo, que es sólo un aspecto de la seguridad marítima. La inspección en estas cuestiones tiene un campo abonado, pero habría que saber cuándo ha subido a bordo de un buque un inspector de Trabajo. Y eso que en España firmamos todos los convenios, pero una cosa es firmar y otra cumplir.

H. del M.—¿Creen, entonces, que su libro es obligatorio para todo lo que concierne a la seguridad relacionado con la higiene y prevención?

E. G. P.—No es un libro obligatorio, pero resultará casi imprescindible como obra de consulta. Es un libro que sienta unos principios, elabora unos criterios y sistematiza los riesgos. Cuenta, además, con la suficiente base documental como para poder desarrollar a partir de él temas mucho más específicos. En definitiva, una buena herramienta, que no debe olvidarse a la hora de las reivindicaciones. ■

S. V.

Fotos: Lluís Salom.

Las subvenciones serán concedidas a las OPES que lo soliciten a lo largo de los tres años que sigan a su reconocimiento. El pago de las ayudas se efectuará dentro de los primeros cinco años de vida de la organización.



PARA SU CONSTITUCION Y FUNCIONAMIENTO

DINERO DE LA CEE PA



Se ha afirmado repetidamente que los organismos comunitarios tienen prevista la concesión de ayudas a fondo perdido y créditos baratos a los productores de la pesca para la constitución de las OPES, hoy ya obligatorias. Ahora bien, ¿en qué condiciones se conceden esas ayudas? ¿Para la cobertura de qué gastos? ¿Cómo se tramitan? Estas y otras preguntas de interés máximo para el sector encuentran una primera respuesta en el artículo de Pilar García de la Barga que publicamos a continuación.

D

ENTRO de la política común de mercados de productos de la pesca, el papel de las Organizaciones de Productores Pesqueros (OPES) es tan relevante que la Comunidad Económica Europea prevé de forma concreta un conjunto de ayudas destinadas a la constitución y funcionamiento de estas Organizaciones y sus Asociaciones, con la finalidad de alentar su creación y facilitar su buen funcionamiento. La normativa comunitaria desarrolla los criterios generales de este mecanismo de ayudas en el artículo 6 del Título 2 del Reglamento base Comunitario 3796/81 del Consejo de 29 de diciembre,

que se concretan y desarrollan en el Reglamento CEE 3140/82 del Consejo de 22 de noviembre, relativo a la concesión y a la financiación de las ayudas otorgadas por los Estados miembros a las OPES. El Reglamento CEE 1452/83 de la Comisión de 6 de junio determina los llamados «gastos de gestión» y, por último, el Reglamento CEE 671/84 de la Comisión de 15 de marzo, especifica la documentación relativa a las solicitudes de financiación que los Estados miembros deberán enviar a la Comisión.

En este sentido, de cara a la aplicación de la normativa comunitaria en España. El Real Decreto 337/86 de 10 de febrero, por el que se regula el procedimiento para el reconocimiento por el Estado de las Organizaciones de la Pesca y sus Asociaciones, establece textualmente en su artículo 10: «Las Organizaciones de Productores podrán percibir para su constitución y funcionamiento las ayudas del Estado previstas en el artículo 6 del Reglamento CEE 3796/81 del Consejo, así como hacerse acreedoras de cualquier tipo de ayudas que la normativa comunitaria establezca para ellas.»

Conforme a lo expuesto, y siguiendo la legislación comunitaria ya comentada, los Estados miembros quedan facultados para poder otorgar a las OPES que así lo soliciten, una

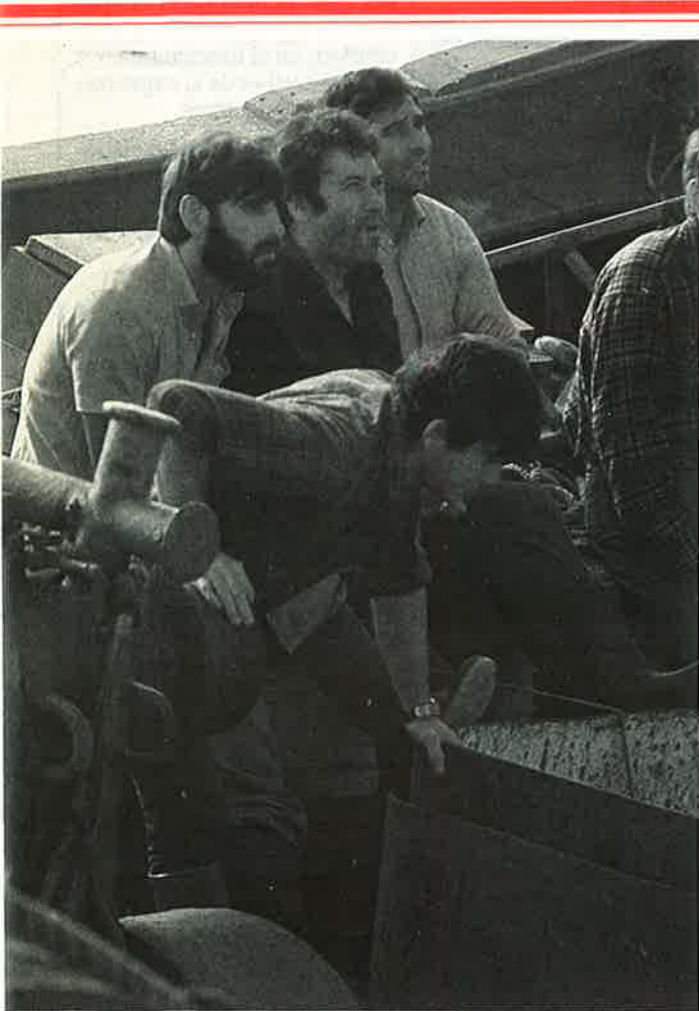
vez constituidas y reconocidas, ayudas financieras en forma de subvenciones a fondo perdido o créditos especiales destinados a fomentar la creación y facilitar el primer período de su funcionamiento. Estas ayudas serán financiadas al 50 por 100 entre el FEOGA Orientación y el Estado miembro.

Las subvenciones se concederán con carácter general durante los tres años siguientes a la fecha de reconocimiento de la OP que lo solicite. La cuantía de las mismas no será superior al 3 por 100 durante el primer año, el 2 por 100 durante el segundo y durante el tercero, al 1 por 100 del valor de la producción comercializada por la OP en su conjunto. Estas ayudas no podrán exceder en ningún caso del 50 por 100 durante el primer año, el 40 por 100 el segundo y el 20 por 100 el tercero de los gastos de gestión que genere la OP. El desembolso de la cuantía de estas ayudas se efectuará durante el período de los 5 años siguientes a la fecha de reconocimiento.

Sin embargo, aunque este sea el procedimiento general de ayudas a la constitución y funcionamiento de las OPES, existe otra vía más favorable, que amplía el plazo a los 5 años siguientes a la fecha de reconocimiento, y cuya cuantía es en este caso del 5 por 100 como máximo durante el primer año, del 4 por 100 el segundo, del 3 por 100 el tercero, del 2 por 100 el cuarto y del 1 por 100 el quinto, del valor de la producción comercializada por la OP en su conjunto. Siguiendo la misma escala anual sobre los gastos de gestión de la OP considerada, los límites máximos previstos serán respectivamente del 80 por 100, 70 por 100, 60 por 100, 40 por 100 y 20 por 100.

Esta vía especial de ayudas, más favorable, nace de la necesidad de promover y acelerar la creación de estas Organizaciones de forma que sólo podrán acceder a ella aquellas OPES que se constituyan durante los 5 años siguientes a la entrada en vigor del Reglamento base 3796/81, siempre y cuando se demuestre, a satisfacción del Estado miembro, que la constitución de la OP cumple las siguientes condiciones: 1.ª) Que favorece

RA LAS OPES



una mayor racionalización de la actividad pesquera, mediante el establecimiento de planes de capturas, y 2.^a) que asegura una mejor concentración de la oferta.

Sin embargo, cuando una Organización de Productores sea única dentro del Estado miembro o en una zona del mismo en el que ninguna otra

cimiento de las Organizaciones de Productores de la Pesca que se vayan a crear en el territorio español se realice en el plazo más breve posible, no sólo para poder acceder a la vía más favorable de ayudas, sino también para participar cuanto antes en los mecanismos de intervención y regulación del mercado que el marco legislativo de la CEE prevé en la actuación de estas organizaciones.

• De los criterios generales regulados en el título 2 del Reglamento CEE 3796 se observa que el cálculo de la ayuda a percibir para cada OP viene condicionado por dos límites claramente relacionados entre sí: el valor de la producción de la Organización de Productores en su conjunto y los gastos de gestión que genere la misma.

Los gastos de gestión de una Organización de Productores quedan limitados por la legislación comunitaria a los gastos reales de constitución y funcionamiento, considerando como tales los siguientes:

a) Los gastos relacionados con los trabajos preparatorios de la constitución de la OP, así como los gastos ocasionados por la elaboración del acta constitutiva y los estatutos o modificaciones de los mismos, conforme a los requisitos y

condiciones que señala la legislación comunitaria en este sentido.

b) Los gastos ocasionados por la inspección del cumplimiento de las normas de producción y comercialización adoptadas por la OP.

c) Los gastos de personal (salarios, gastos de formación, seguridad social y gastos de tramitación), así como los honorarios por servicio y asesoramiento técnico.

d) Los gastos de correspondencia y telecomunicaciones.

e) Los gastos de material de oficina y su amortización, y los gastos de arrendamiento de los mismos.

f) Los gastos relativos a los medios de que disponen las organizaciones para transporte de personal.

g) Los gastos de alquiler o, en su caso, de compra; gastos de intereses abonados, así como otros gastos y gravámenes que resulten de la ocupación de los inmuebles que se empleen en el funcionamiento administrativo de la organización de productores.

h) Los gastos de seguros relativos al transporte del personal, a los locales de administración y de los equipos auxiliares.

Los gastos previstos en los capítulos comprendidos entre los epígrafes c) y h) sólo se tendrán en cuenta para el cálculo de la ayuda en la medida en que las autoridades competentes del Estado miembro lo consideren adecuado. Las OPES tendrán la facultad de repartir la cuantía de estos gastos a lo largo del período para el cual ha sido concedida la ayuda.

El importe de los gastos de gestión que se tomen en consideración para el cálculo del monto máximo de la ayuda otorgada a la OP deberá fijarse sobre la base de documentos comerciales y de contabilidad con valor convincente y que sean aprobados por las autoridades competentes del Estado miembro.

En el caso de que una Organización de Productores provenga de otra organización preexistente, estas ayudas

La justificación de los gastos de gestión considerados para el cálculo del monto máximo de la ayuda otorgada a la OP deberá hacerse mediante documentos comerciales y de contabilidad que las autoridades competentes del Estado admitan como suficientemente válidos y fehacientes.

CONVIENE QUE LAS OPES SE FORMEN PRONTO

Organización con actividad en los mismos productos o productos similares haya sido reconocida previamente, su constitución se considerará, en principio, dentro del marco de ayudas más favorable, ya que esta Organización será tenida como favorable para la mejora de las estructuras de producción y de comercialización en relación a la situación existente. El desembolso de la cuantía de estas ayudas se realizará durante los 7 años siguientes a la fecha de reconocimiento de la OP.

Es pues, bajo todos los conceptos, interesante y necesario que la constitución y recono-



se limitarán a los gastos reales relativos a la elaboración del Acta constitutiva y de los Estatutos.

Para el *cálculo de ayudas*, en relación con el valor de la producción puesta a la venta por el conjunto de la OP, se tomarán en consideración:

- Los productores miembros de la OP en la fecha de su reconocimiento y que sean miembros durante todo el año para el que se ha solicitado la ayuda.

- Los productores adheridos a la OP después de la fecha de reconocimiento y que sean miembros de la OP durante los 9 últimos meses del año para el que se ha solicitado la ayuda.

- El cálculo del valor de la producción puesta a la venta por una OP se obtendrá para cada producto, multiplicando la producción media comercializada del producto por los miembros de la OP asociados en los 3 años anteriores a la constitución de la misma, por el precio medio de cada producto obtenido durante el mismo período, todo ello calculado en 100 kilos netos.

- Tanto la producción media comercializada como el precio medio para cada uno de los tres años que preceden al de su adhesión se determinarán conforme a documentos comerciales y de contabilidad con valor convincente. A falta de tales documentos, la producción media comercializada se calculará en función de una evaluación global elaborada por los servicios competentes del Estado miembro. En esta evaluación se tendrá en cuenta, de forma especial, el potencial de producción, tanto en material como en mano de obra, puesto en relación con los recursos disponibles. Al dato resultante se le restará un 10 por 100, que representa el valor del autoconsumo y de las transacciones no comerciales de los miembros. El precio medio se calculará según la cotización media de cada producto en el mercado o en el puerto más representativo para la zona de actividad de la OP. La cotización media se obtendrá de la media de las cotizaciones repre-

Cada una de las Asociaciones de Organizaciones de Productores no podrá percibir ayudas por una cantidad superior a 120.000 Ecus, lo que, al cambio actual, equivale a algo más de 17 millones de pesetas. Las ayudas deberán ser notificadas a la Comisión al final de cada ejercicio presupuestario.

sentativas recogidas durante el año de referencia por las autoridades competentes del Estado miembro en el mercado o puerto respectivo.

En todo caso, cada una de las Asociaciones de Organizaciones de Productores no podrán percibir un monto total de ayudas superior a 120.000 Ecus, tal como determina la legislación comunitaria (1 Ecu = 144,382 pesetas, fijado para el año 1986). Las ayudas deberán comunicarse a la Comisión por medio de un informe que los Estados miembros harán llegar al final de cada ejercicio presupuestario.

En relación a los créditos, la legislación comunitaria dispone que, durante los 5 años siguientes a la constitución de los fondos de intervención previstos en el Reglamento base comunitario, los Estados miembros podrán conceder a las Organizaciones de Productores Pesqueros, directamente o por medio de establecimientos crediticios, ayudas en forma de préstamos con características especiales destinadas a cubrir una parte de los gastos derivados de la intervención en el mercado. Los Estados miembros deberán comunicar la concesión de estos créditos una vez se hayan realizado.

Las solicitudes de financiación referentes a los gastos efectuados por los Estados miembros en el curso del año deberán presentarse a la Comisión anualmente antes del 1 de mayo del año siguiente, cumplimentados conforme a

los anexos que figuran en el Reglamento comunitario 671/84 de 15 de marzo.

Los Estados miembros pondrán a disposición de la Comisión para cada beneficiario, durante el período de los tres años siguientes al desembolso de la última financiación, todos los documentos justificativos, o su copia certificada, según los cuales se han concedido las ayudas solicitadas.

En general, tras el desarrollo de la legislación comunitaria en materia de ayudas a las Organizaciones de Productores para su constitución y fun-

LIMITES MAXIMOS DE LA AYUDA

AÑOS	GG	VP	GG	VP
1	80	5	3	50
2	70	4	2	40
3	60	3	1	20
4	40	2		
5	20	1		

GG = Gastos de gestión.

VP = Valor de la Producción comercializada.

□ Línea general de ayudas.

■ Línea especial más favorable de ayudas.

LAS AYUDAS PREVISTAS SON IMPORTANTES

cionamiento, cabría esperar que las futuras Organizaciones de Productores españolas accedieran lo más clara y ventajosamente posible a este canal de ayudas, aprovechando esta gran oportunidad para constituirse como auténticas organizaciones, dotadas de la infraestructura operativa y administrativa adecuada, que garantice la base del funcionamiento del sector pesquero español dentro de la política común de mercados.

Pilar GARCIA DE LA BARGA

SUCEDIO EN 30 DIAS

SOLUCION PARA ASCON Y BARRERAS

En los primeros días del mes de marzo, la Sociedad de Reconversión de los Pequeños y Medianos Astilleros (PYMAR) informó favorablemente el Plan de Reconversión del astillero vigués Construcciones Navales Santo Domingo, que prevé la adquisición de las instalaciones de Ascón, el único entre los pequeños y medianos astilleros que quedó descolgado del proceso de reconversión.

El Plan fija un aumento de la capacidad actual de astilleros Santo Domingo desde las actuales 16.250 toneladas de registro bruto compensado por año, hasta 32.000 toneladas y un incremento de la plantilla en 500 trabajadores provenientes del Fondo de Promoción de Empleo, que se incorporarán a las factorías de Meira y de Ríos. Asimismo, se especifica

en el plan que Ascón será adquirida por Construcciones Santo Domingo, y que ésta cierre sus actuales instalaciones.

Las actividades a desarrollar serán de dos tipos: construcción naval en la factoría de Meira, para buques de un tamaño máximo de 3.000 toneladas de registro bruto, y reparaciones en la factoría de Ríos. La plantilla total será de 800 trabajadores en Meira y 100 en Ríos.

Construcciones Navales Santo Domingo aporta una cartera de pedidos de un millón de horas de trabajo y una facturación de 7.000 millones de pesetas. Con estas expectativas industriales, en el astillero de Meira se puede empezar a trabajar de inmediato. Desde un punto de vista industrial, la operación consiste en la sustitución de unas instalaciones sin posibilidades por otras adecuadas a aquel sector en el que se está experimentando un tirón de la demanda, el de los buques inferiores a 3.000 toneladas de registro bruto.

Fernando Santo Domingo cuenta, para la puesta en marcha de su plan, con una subvención de la Xunta de Galicia de 600 millones de pesetas, que se destinarán al pago de los acreedores de Ascón, con excepción de la Seguridad Social y Hacienda, que se incluyen en una negociación especial. Cuenta también con 400 millones que aporta el propietario y otros 300 del Fondo de Promoción de Empleo.

Otro astillero, el vigués Hijos de J. Barreras, perteneciente a la División de Construcción Naval del INI, ha obtenido en los últimos treinta días un nuevo contrato. Se trata de construir cinco pesqueros para el armador gallego Ezpata-Arrain. Con este contrato el astillero público duplica prácticamente su cartera de pedidos y consolida definitivamente su futuro, logrando una ocupación óptima para el bienio 1986-87.

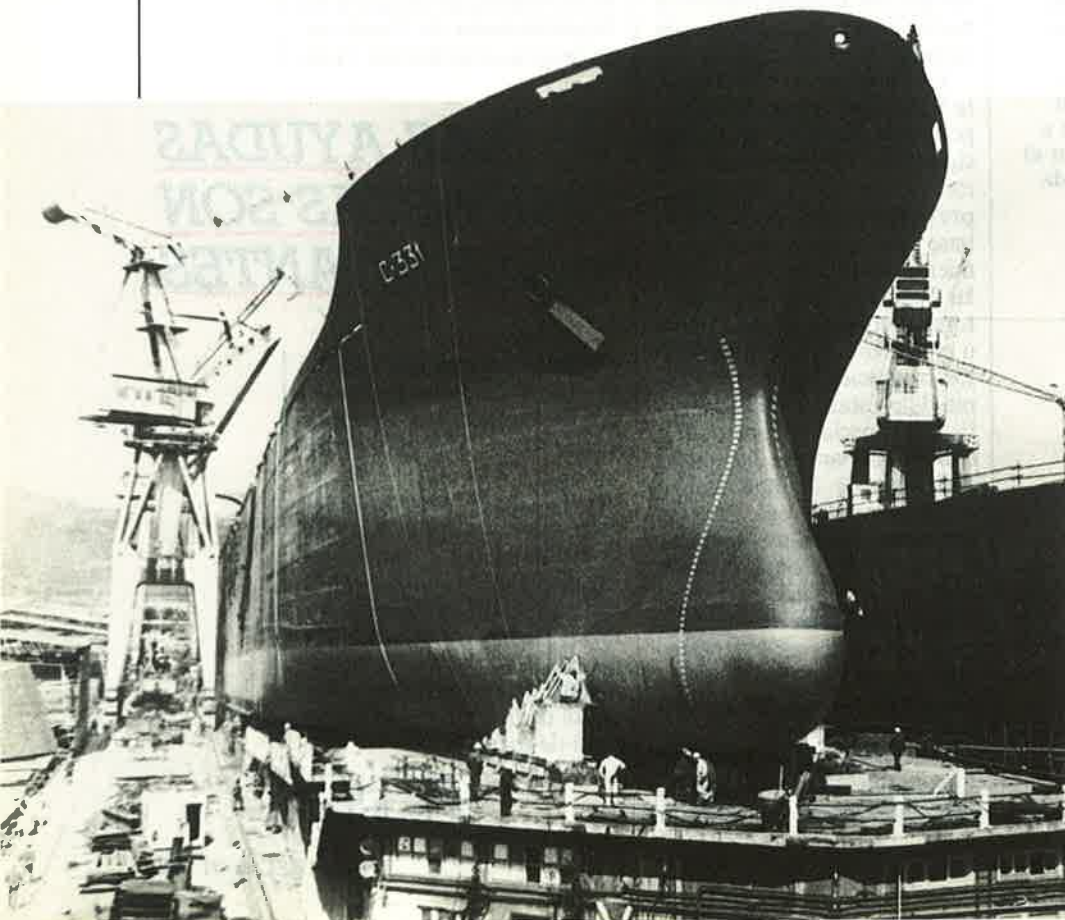
En los últimos tres meses de 1985, Hijos de J. Barreras logró contratar otros cinco pesqueros y en la actualidad la cartera de pedidos asciende a 12 buques.

El contrato firmado con la empresa Ezpata-Arrain, de La Coruña, supone una carga de trabajo de 230.000 horas aproximadamente y un montante económico de más de 2.250 millones de pesetas. Los buques a construir son cuatro palangreiros y un arrastrero congelador.

Finalmente, el presidente de la Empresa Nacional Bazán, Jorge Mercader, presentó el plan de viabilidad de su empresa que contempla la reducción de plantilla, de forma no traumática (jubilaciones anticipadas, etcétera), que afectará a 4.133 trabajadores sobre los 13.364 que componen la plantilla actual. El horizonte que se prevé con este plan es conseguir en 1989 una facturación de 56.000 millones de los que entre un 11 a un 12 por 100 corresponderían a exportaciones y unos 2.000 a beneficios. La capacidad de producción será equivalente a 7.800 horas por hombre y año.

PARALIZADA LA ACTIVIDAD PORTUARIA

La Coordinadora de Estibadores Portuarios, juntos con las centrales sindicales más representativas, convocaron una serie de paros que afectaron seriamente a la actividad portuaria durante el pasado mes de marzo. El motivo de la huelga de los trabajadores portuarios se centraba en una serie de reivindicaciones sobre su situación actual y sobre el futuro de la Organización de Trabajadores Portuarios (OTP), en la que está enmarcada su actividad. En opinión de los dirigentes sindicales, el proyecto auspiciado por la Administración significa la privatización de la actividad portuaria y el desmantela-





miento de la OTP, a la que, actualmente, están vinculados alrededor de diez mil trabajadores. Las dos reivindicaciones centrales de los trabajadores portuarios se basan en la exclusividad de la actividad y en el reconocimiento de la relación laboral entre ellos y la OTP, a la que ahora se añadía la continuación del diálogo con la Administración, que permanecía suspendido desde hace algunos meses.

La OTP es un organismo autónomo, dependiente, administrativamente, del Ministerio de Trabajo, y que se regula mediante un complejo y contradictorio entramado jurídico. Una disposición legal que instauraba importantes modificaciones, dictada por el Gobierno de UCD en 1980 fue anulada por decisión del Tribunal Supremo el 5 de octubre de 1985.

Sin embargo, la actual Administración ha manifestado su intención de retomar la cuestión y modificar las actuales condiciones de la actividad portuaria, aunque siempre se ha encontrado con la negativa de los trabajadores, quienes piensan que con la privatización de las labores desarrolladas en los puertos la OTP desaparecería.

Los trabajadores portuarios aunque vinculados a la OTP, prestan sus servicios en las empresas privadas, que absorberían parte de los efectivos de la OTP de llevarse a cabo la privatización, siempre según los sindicatos, se llegaría a la liquidación de la OTP.

Para evitarlo, los sindicatos exigen la creación de una empresa pública que se haga cargo de las labores portuarias y que garantice el actual nivel de empleo, y que la exclusividad de que esas labores las hagan empleados de la OTP. Por otra parte, los sindicatos exigen la negociación

de un convenio marco que regularice sus relaciones laborales.

Para conseguir todo ello es por lo que han convocado varios paros durante el mes de marzo. Las movilizaciones más importantes se registraron en la Comunidad Valenciana, donde paró la totalidad de la plantilla de estibadores, que alcanza a unos 1.500. En Galicia paró más del 90 por 100 de los 760 empleados de los puertos; sólo cubrieron los servicios mínimos para descargar los productos perecederos llegados al puerto, especialmente la pesca. En Andalucía se registró un paro total en los puertos de Algeciras, Cádiz, y Puerto de Santa María. En Asturias el paro afectó sobre todo a la empresa Ensidesa, ya que cinco de sus buques no pudieron cargar mineral de hierro y productos siderúrgicos. En el puerto de Gijón también se paralizaron la carga y descarga de minerales.

Ya en otras ocasiones los trabajadores portuarios acudieron a la huelga durante el pasado año. La última de éstas terminó el día 1 de julio en el preciso momento en que la Administración ofreció sentarse a discutir el proyecto de reforma de la OTP. Las negociaciones se iniciaron y continuaron hasta noviembre, mes en que se interrumpieron, aunque con la promesa de que se reemprenderían a principios de este año.

Los estibadores portuarios han obtenido alrededor de un centenar de sentencias de diversas magistraturas de Trabajo de toda España, en las que se reconoce la vinculación laboral entre los portuarios y la OTP, después que el Tribunal Supremo anulase el decreto de UCD anteriormente mencionado.

Sin embargo, la OTP ha continuado pagando a los estibadores pagas extraordinarias, y otras condiciones habituales

del contrato de trabajo, distintas al seguro de desempleo que los estibadores perciben del organismo cuando no trabajan para las empresas privadas. El salario de asistencia oscila en torno a las 2.300 pesetas diarias, mientras que el jornal a desdajo que los estibadores perciben cuando cargan y descargan mercancías varía entre las 6.000 pesetas diarias en el caso de manipulación de frutas y las 20.000 cuando se trata de hierro.

TRANSPORTES COMPRARA REMOLCANOSA 5

El buque de salvamento Remolcanosa 5, único en su clase en España y uno de los diez que existen en el mundo, va a pasar a manos estatales. Su propietaria, la empresa Remolcanosa, de Vigo, quiere desprenderse de él por falta de rentabilidad. Según ha declarado un portavoz de la empresa a la agencia EFE hay buena disposición por parte del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, para cerrar la operación que está sin cerrar porque faltan algunos trámites burocráticos.

La baja rentabilidad de este buque está poniendo en peligro la supervivencia de la empresa Remolcanosa debido al largo aplazamiento de los pagos por los servicios que realiza y a los cánones que tiene que abonar a la Administración. Los trabajos que realiza el Remolcanosa 5 son cobrados a los cuatro años, y cuando hay

problemas judiciales en torno al salvamento, todavía se dilata más el plazo, por lo que en el momento actual la empresa tiene deudas, por este concepto, que alcanzan los 220 millones de pesetas.

Según el convenio actual, la Administración paga el 40 por 100 de los gastos fijos del buque, y el resto, así como los no fijos, los debe pagar la empresa, tanto en salidas que se cobran como en las que no se cobran. Al margen de todo ello, Remolcanosa debe abonar a la Administración el 70 por 100 de cada servicio que realiza.

El Remolcanosa 5 fue construido en el año 1979 con un desembolso inicial de 310 millones de pesetas. Sus características incluyen una gran potencia, una tripulación altamente especializada, un sistema especial contra incendios y una estabilidad incluso hasta con olas de veinte metros, lo que le convierte prácticamente en insubmersible. Opera en las áreas próximas a la costa española y portuguesa, desde el cabo de San Vicente hasta el Golfo de Vizcaya, y además de atender salvamentos en naufragios (84 operaciones de este tipo en los últimos siete años, que supusieron salvar 977 vidas), está especialmente dotado para la lucha contra la contaminación marina, sobre todo aquella que procede de derrames de petróleo. Esta última característica se considera fundamental si se tiene en cuenta que por su zona geográfica de influencia pasa el 75 por 100 del petróleo que se consume en Europa.

ARANCELES COMUNITARIOS A EMPRESAS CONJUNTAS

El diario oficial de la Comunidad Económica Europea hizo público el 8 de marzo el reglamento por el que se declaran abiertos los contingentes arancelarios para los productos de la pesca procedentes de las empresas conjuntas españolas. La medida se refiere al período transitorio de siete años establecido en el Tratado de Adhesión.

El reglamento adoptado por la CEE afectará entre el 1 de marzo y el 31 de diciembre próximo a 66.300 toneladas de productos pesqueros. El reparto de estas cantidades entre las empresas afectadas

se efectuará por las autoridades españolas, debiendo éstas comunicar trimestralmente a la Comisión Europea, en un plazo máximo de quince días después de la terminación de cada trimestre, las cantidades importadas bajo este régimen contingentario.

De las 66.300 toneladas libres de derechos, la merluza congelada alcanza 18.690 toneladas; los pescados varios frescos, 13.120 toneladas; los calamares congelados 8.220, y los moluscos, 7.150.

Según establece el artículo 168 del Tratado de Adhesión, la eliminación de estos contingentes será progresiva, con un ritmo más lento al principio y más rápido al final, hasta llegar a cero en 1983.

BREVES

● ACUERDO CON ANGOLA

La Comisión Europea ha propuesto prorrogar por seis meses el acuerdo pesquero entre España y Angola. Con esta solución, los barcos españoles podrán seguir faenando en las mismas condiciones que actuales, hasta que se defina el acuerdo de pesca entre la CEE y Angola. Actualmente la Comunidad no tiene suscrito ningún acuerdo con dicho país africano.

● PLAN PARA GALICIA

La Consellería de Ordenación del Territorio de la Xunta de Galicia ha finalizado el Plan Especial de Puertos, que supone una inversión de 12.500 millones de pesetas destinados a la realización de obras de mejora en la infraestructura y modernización de los puertos gallegos. El Plan, que se desarrollará en dos fases, tiene que estar finalizado en 1992.

Del total de las inversiones, 10.064 millones de pesetas están destinados a puertos «planificados» con un volumen de descarga superior al millón de toneladas anuales, correspondiendo 5.542 millones a La Coruña, 2.400 millones a Lugo y 2.119 millones a Pontevedra.

Para los puertos de menor volumen de descargas, los «no planificados», se reserva una partida presupuestaria de 2.436 millones de pesetas, repartidos entre La Coruña (1.256 millones), Pontevedra (770 millones) y Lugo (409 millones).

● ESPACIO MARITIMO EUROPEO

España, a través del Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Abel Caballero, ha pedido en el Consejo de Ministros de Transportes de la Comunidad Económica Europea, la creación de un espacio marítimo europeo, donde los buques comunitarios de transporte de mercancías puedan operar en igualdad de condiciones con bandera propia.

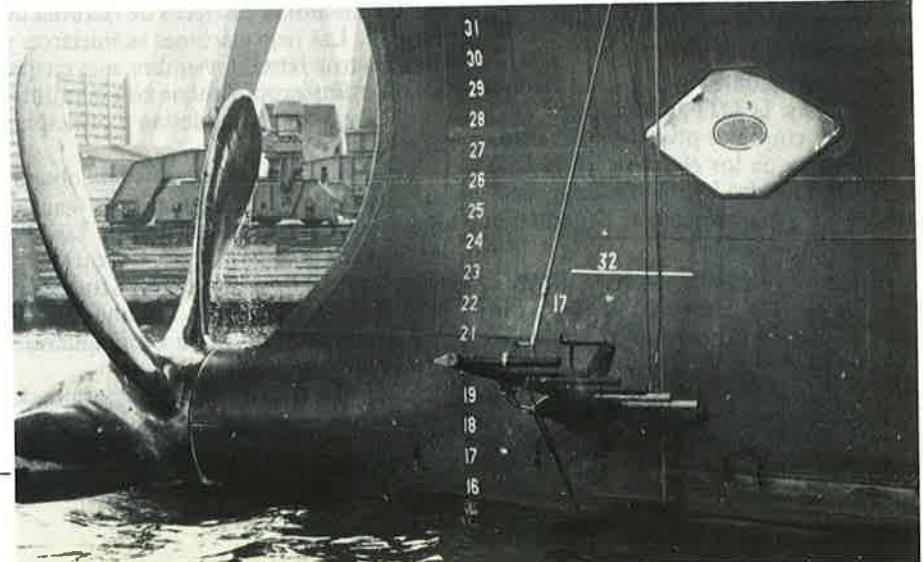
La aprobación de este espacio permitirá a la flota española acceder a unas aguas comunitarias que hasta ahora le estaban prácticamente vedadas. El tráfico marítimo de mercancías bajo bandera española se limita actualmente a las aguas jurisdiccionales propias.

La creación de un espacio marítimo europeo permitirá, asimismo, a nuestro país el relanzamiento de los planes de modernización de la flota española con todos los efectos favorables para los sectores españoles implicados.

Hasta ahora la iniciativa española cuenta con el apoyo de Francia y Luxemburgo.

● VIGO, SEDE DE LA CONFERENCIA INTERNACIONAL DE PUERTOS

Vigo será entre los próximos días 18 al 20 de junio, sede de la Conferencia Inter-



nacional de Puertos, de la que ha sido elegido presidente el alcalde de la ciudad, Manuel Soto.

La Organización de la Conferencia correrá a cargo del Consejo de Europa con la colaboración del Ayuntamiento de Vigo, que aportará alrededor de 5 millones de pesetas para gastos de organización.

En la reunión se tratarán los cambios operados en los transportes marítimos, las funciones de las colectividades locales y regionales en la política de gestión portuaria, el futuro de los puertos y la política europea portuaria.

● «CAJA NEGRA» PARA ACCIDENTES MARITIMOS

Los barcos contarán en un plazo de menos de un año de un registro similar a la «caja negra» de los aviones para averiguar las causas de los accidentes marítimos, según ha hecho público un portavoz de la aseguradora naval «Lloyd's».

Esta empresa, en colaboración con el Ministerio de Transportes de Gran Bretaña, lleva varios años estudiando la construcción de un ingenio que permitirá grabar toda la información vital para esclarecer un accidente naval. El profesor Ross Goodman, encargado del proyecto, ha afirmado que con sensores instalados por todo el barco han conseguido reunir información no sólo sobre el rumbo y velocidad del barco, sino también sobre el funcionamiento de las máquinas.

Hasta el momento, el invento ha sido probado en dos navíos, el «City of Plymouth» y el «Boniface». En ellos se ha estudiado todo el proceso, aunque queda por diseñar el contenedor, que, según Goodman, podría ser de aproximadamente un metro cúbico.

El siguiente paso será hacer pruebas masivas con el apoyo de la Organización Marítima Internacional.

● DISMINUYE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL

La flota mercante mundial disminuyó por tercer año consecutivo y no hay signos de recuperación en un futuro inmediato, según el informe anual elaborado por el «Lloyd's Register Shipping».

Según dicho estudio, el tonalaje conjunto de los barcos construidos en 1985 descendió en un 17 por 100 con respecto al año anterior, pasando de 15,5 millones de toneladas a 13.

Por lo que se refiere al total de la flota mundial, su tonalaje descendió durante 1985 a 416,3 millones, la segunda cifra más baja desde que existe el registro, después de la de 1978.

Según los datos elaborados por el «Register», Japón sigue siendo el mayor fabricante del mundo con un 49,8 por 100 de las nuevas órdenes de construcción, frente al 56,7 por 100 en 1984.

MARZO		
Fecha	Noticia	Medio
25-II	La empresa nacional Bazán anuncia su participación en la construcción de barcos para Indonesia.	P. Nacional
27-II	Se reanudan las conversaciones hispano-portuguesas para llegar a un acuerdo pesquero fronterizo.	P. Nacional
28-II	Tras dieciséis horas finalizan sin acuerdo las conversaciones sobre las zonas fronterizas de la desembocadura del Guadiana. Sólo se pactaron 45 licencias por cada parte en la pesca de cerco.	P. Nacional
2-III	Tres pesqueros libios «Yefren», «Mergeb» y «Brak», con base en Las Palmas y tripulación española, son detenidos por una patrullera marroquí.	P. Canaria
4-III	El pesquero santanderino «Unión Castreña» fue detenido por una patrullera francesa y acusado de faenar ilegalmente.	P. Vasca
4-III	Cuatro marineros murieron y otros dos desaparecieron en la explosión e incendio del petrolero griego «Galini» en las costas gallegas.	P. Gallega
5-III	Reunión en Lisboa de los secretarios de Pesca español y portugués para lograr un acuerdo en la desembocadura del Guadiana.	P. Nacional
5-III	Ocho pesqueros españoles son expulsados de aguas argentinas por faenar ilegalmente.	P. Nacional
5-III	El pesquero canario «Estrella del Mar» es multado por Marruecos con dos millones de pesetas.	P. Nacional
6-III	Sin acuerdo en las conversaciones hispano-portuguesas para lograr un tratado en la desembocadura del Guadiana. Se decide que sea la Comunidad Económica Europea la que medie entre ambas partes.	P. Nacional
6-III	La Cofradía de Pescadores de Gijón evaluó en treinta millones de pesetas los daños causados por el hundimiento del mercante «Castillo de Salas».	P. Nacional
7-III	El patrón del pesquero «Unión Castreña» es multado con diez millones de pesetas por las autoridades francesas.	P. Vasca
7-III	Liberados los tripulantes españoles de los pesqueros libios «Yefren», «Mergeb» y «Brak».	P. Canaria P. Nacional
7-III	La huelga de estibadores paraliza la actividad de los puertos españoles.	
8-III	Los pesqueros andaluces «Guardiola Perlé» e «Ifach de Calpe», capturados el 13 de febrero, son multados por las autoridades marroquíes con 1.200.000 y 800.000 pesetas, respectivamente.	P. Nacional
8-III	El Consejo de Ministros aprueba las ayudas para la modernización y reconversión de los pesqueros de nueve a doce metros de eslora.	P. Nacional
8-III	La CEE aprueba el Reglamento para los contingentes arancelarios de los productos de pesca procedentes de las empresas conjuntas españolas.	P. Nacional
9-III	Los astilleros Ascón reciben luz verde para ser vendidos a Santo Domingo, con lo que se inicia el definitivo proceso de reconversión.	P. Nacional
10-III	Los nueve tripulantes del carguero «Moncho Reboredo», incendiado en la Rada de Bizerta (Túnez), son retenidos por las autoridades tunecinas para prestar declaración.	P. Nacional
11-III	El astillero vigués Barreras anuncia la construcción de cinco pesqueros para el armador gallego Expata-Arrain, por los que facturará 2.250 millones de pesetas.	P. Nacional
15-III	Los ministros de Transportes de la Comunidad Económica Europea no llegaron a ningún acuerdo para resolver sus discrepancias en torno a la instauración de una política marítima común.	P. Nacional
18-III	La Comandancia de Marina de Huelva impone una fianza de 1,3 millones de pesetas al pesquero portugués «Sao Nelson», apresado en aguas jurisdiccionales españolas.	P. Nacional
19-III	El Consejero de Pesca de la Generalitat de Cataluña, Josep Miró i Ardevol recurre al Tribunal Constitucional para reclamar el traspaso de las cofradías de pescadores.	P. Nacional
19-III	La Federación Nacional de Cofradías de Pescadores pide más participación en la elaboración de los acuerdos internacionales de pesca.	P. Nacional
20-III	Los puertos españoles continúan paralizados en el séptimo día de huelga de estibadores.	P. Nacional
20-III	Visita oficialmente España el comisario de Pesca de la Comunidad Económica Europea, Antonio Cardoso.	P. Nacional
20-III	Ocho empresas nacionales y extranjeras optan al rescate del hundido «Castillo de Salas».	P. Nacional

Mujeres a bordo



Alfonso
Alonso-Barcón

EL MAR
SIGUE SIENDO
UNA PROFESION
MASCULINA

A mediados del año 1615, las precarias defensas costeras de Chile y de Perú fueron puestas en estado de alerta por la presencia, nada amistosa, de una flota holandesa compuesta por cinco navíos robustos y fuertemente artillados, gobernados por expertos marinos enviados allí bajo los auspicios depredadores de la Compañía de las Indias Orientales. La expedición de las Provincias Unidas venía pirateando de Sur a Norte desde su entrada en el Pacífico, varios meses atrás, y ya su primera acometida había provocado la movilización de los acostumbrados avisos marítimos y correos a caballo. En lo que concierne a sablazos filibusteros y a visitas de buena voluntad, las colonias españolas en el Mar del Sur atesoraban tanta y tan mal aplicada experiencia como las del Caribe. Cuentan que, enterado de lo que se le venía encima, el Virrey del Perú reclutó apresuradamente a todos los varones aptos para la lucha, sin olvidarse de los frailes; distribuyó vigías y guardia armada en tierra y ordenó la salida a la mar de la única fuerza naval que su imprevisión le permitía disponer: dos pequeños galeones de guerra y cuatro mercantes sin artillería, tripulados en su mayoría por gente que no era del oficio. El 17 de julio a media tarde se encontraron las dos flotas en aguas próximas a El Callao, dando comienzo un terrible y desigual combate que continuaría durante toda la noche y todo el día siguiente. Pero la suerte estaba decidida de antemano. Cuando el ocaso llegó por segunda vez, la endeble armadilla española había perdido tonelaje. Incendiada y dispersa, resultaba del todo incapaz para prestar el más mínimo auxilio a su almiranta, la **Santa Ana**, que hubo de verse combatiendo a solas con sus doce piezas contra todas las naves adversarias, hasta que no le quedaron mástiles, ni tuvo pólvora, ni soldados y marineros bastantes —habían sido doscientos—, ni resuello para mantenerse a flote. Ya caída la noche se fue por fin a pique el galeón, tras una pelea brutal, y cuatro supervivientes de su dotación fueron recogidos del mar por barcas holandesas. El hecho es bien conocido merced a la identidad de uno de los protagonistas de la sangrienta refriega. Sucedió que los vencedores com-

probaron, seguramente atónitos, que bajo las ropas masculinas de uno de aquellos cuatro prisioneros se ocultaba en realidad un cuerpo de mujer: Catalina Eraso.

Sin duda se trata de un episodio que impulsa gratas inspiraciones. Pero contra lo que se ha creído alguna vez, esa aventura de la **Monja Alférez** está muy lejos de constituir un caso único en la historia marítima. Desde mucho antes de que les fuese reconocido sin trabas su derecho a enrolarse, hubo bajo todas las banderas mujeres que se hicieron a la mar como tripulantes de cargueros y navíos de guerra, a menudo teniendo que esconder tras disfraces de varón su condición femenina, pero no pocas veces con ella bien a la vista y al mando del barco. A partir del siglo XVI el mar se enriqueció con la insólita experiencia de Ysabel Barreto, que vivió, ésta sí, una



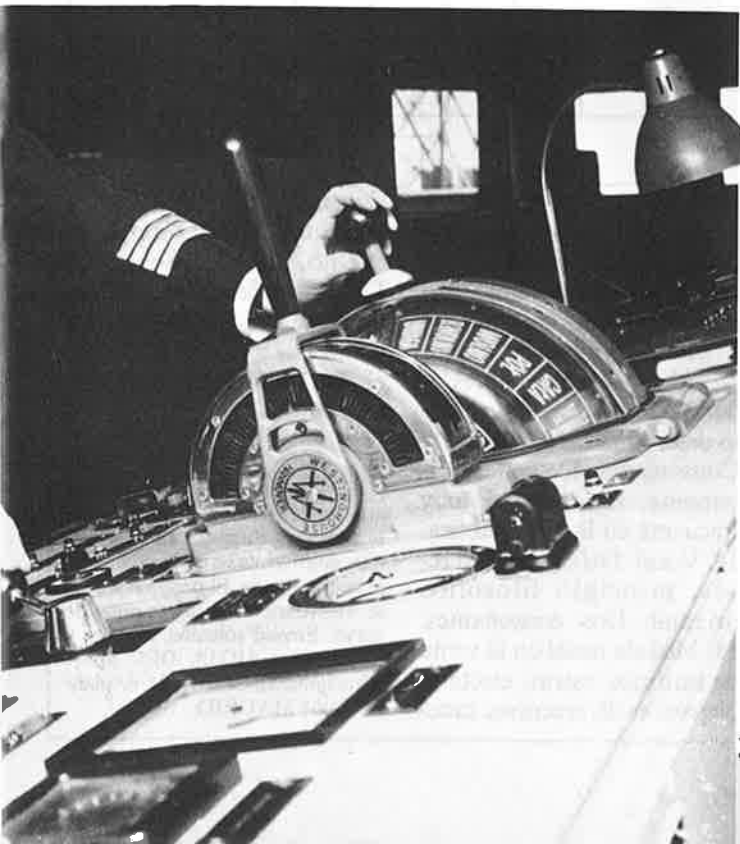
gesta única en la memoria naval del mundo, al asumir el mando absoluto de toda una flota y conducirla con pericia a través del Pacífico, siéndole otorgadas en Manila y Acapulco dignidades de almirante. Alguna vez hemos hablado de esta historia. Todo pasó porque alguien le contó al marido de Ysabel, mucho antes de que naciese Catalina Eraso, la leyenda del inca Tupac Yupanqui, que cruzó todo el mar en una balsa modesta y regresó con una inmensa fortuna. Al revés que Thor Heyerdahl, a quien cautivó la misma historia, a Alvaro de Mendaña le costó la vida. Pero perlas hay muchas más. Los ingleses recuerdan de cuando en cuando lo acontecido con **William Chandler**, marinero. Sirvió en los buques de Su Majestad durante largos años, parece ser que participando en batallas y viajes de exploración hasta que el declinar de su fuerza física le condujo a un puesto de trabajo en el arsenal de Portsmouth. En 1772 se descubrió que nombre, ropas e historial amparaban a **Mary Lacey**, una mujer que al final de su existencia se vio obligada a abandonar la realidad para vivir ante los demás la ficción de ser ella misma. A la luz de la superchería, el Almirantazgo decidió su retiro del servicio, asignándole una

pensión equivalente a la de un maestro carpintero de ribera. Algo que no sucedió con **Grace Darling**, que no tuvo necesidad de esconder su verdadera identidad para abrirse paso ante mares montañas junto a su padre, farero de las Farne, acudiendo con él en auxilio de un buque naufragado y consiguiendo culminar con éxito el que ha sido reputado como el rescate marítimo más famoso de todos los tiempos.

En la historia naval han quedado otros muchos testimonios igualmente dignos del recuerdo, y con toda probabilidad son aún más numerosos los hechos de mar protagonizados por mujeres que no conocemos ni conoceremos jamás, porque la muerte, el olvido o un disfraz a prueba de sospechas se interpusieron para siempre entre ellas y su seguro y público renombre. Pero por mucho que recordemos, investiguemos y aventuremos nunca podremos sino confeccionar una lista de luminosas excepciones, pues lo cierto es que la actitud de las mujeres frente al mar y su gobierno ha estado siempre presidida por una notable pasividad. Incluso allí donde el mar ha impuesto las condiciones de supervivencia la mujer juega todavía hoy un papel indispensable, pero de base, en

tierra. Suyo es el arenal cuando la bajar se lo presta y sin el trabajo que realiza muchos barcos no podrían salir a faenar, pero rara vez se embarca ella misma. Al igual que en las armadas y en las flotas mercantes, su presencia en los barcos pesqueros sólo muy ocasionalmente obedece a razones de técnica marítima. El mar sigue siendo una profesión masculina. Por inercia, si se quiere. Como otras muchas, pero acaso más que ninguna otra. De ahí que sigan siendo noticia destacada las mujeres que desempeñan responsabilidades de guardia y de mando en grandes buques. Su existencia no alcanza todavía mayor significado que el de constituir un reflejo tangencial de las modernas tablas de derechos, que ni siquiera al abrigo de los más avanzados pabellones han dado lugar más que a una respuesta tibia, a una afluencia tan escasa de mujeres profesionales a los roles marítimos que apenas rebasa, en ningún país del mundo, los contenidos estrictos de lo testimonial. Lamentablemente, en mi opinión.

Yo no he navegado con mujeres del mar, pero de alguna manera las mujeres estuvieron siempre presentes en todos mis embarques. Apurando despedidas o inaugurando reencuentros, embarcadas de hecho o clavadas en casi todas las memorias, en los mamparos de los camarotes y en las conversaciones de cámara. Las he visto en las caras al iniciarse un viaje y las he vuelto a percibir en el primer puerto remoto, al repartirse la correspondencia. Y también las he tenido a mi lado o en mi cabeza, girando conmigo alrededor del mundo durante guardias incontables, en medio de la soledad. Siempre. De alguna manera. En forma de nostalgia o de recuerdo inoportuno, tangibles o inventadas, y, con frecuencia, simplemente evadidas de las páginas de un libro, aunque ciertas, como **Anne Bonney** y **Mary Read**, mujeres de coraje que compartieron con el capitán **Kidd** y con el fiero **John Rackham** los rigores de la fama filibustera. Hermanadas con la célebre viuda **Ching**, pirata aguerrida y lacónica que operó en los mares de China, las ha rescatado la pulcritud de **Borges** para la historia universal de la infamia. En ella figuran, entre un proveedor de iniquidades y un inverosímil impostor. ■



La afluencia de mujeres profesionales a los roles marítimos es tan escasa que apenas rebasa los contenidos de lo testimonial.

CRUCIGRAMA

HORIZONTALES

1. Seguido del 14 vertical, título de una novela de Pío Baroja de ambiente marítimo (cinco palabras). 2. Persona encargada por las autoridades para que determine la capacidad, total o neta, de los buques. Desprendía olor. 3. Sepulcro de postín. Al revés, instrumento que utilizaban los verdugos para golpear a los condenados. 4. Superior. Cangrejo francés. Negación reiterada. 5. Lo contrario de dar. Gran enojo. Noveno. Consonante. 6. Parte de la filosofía no por muy mentada suficientemente tenida en cuenta. Cortaría la tela en dirección oblicua a la de sus hilos. 7. Consonante. Sujetaba. Todavía. 8. Familiarmente, soborne. La tierra es una. Dos consonantes. 9. Vocal. Liar. Uno. Asociación escolar. Consonante. 10. Sistema de navegación hiperbólica, que permite determinar la posición de un buque midiendo el intervalo de recepción de señales emitidas simultáneamente por dos emisoras cuya situación es conocida. Lado. Palabra latina que significa «en el mismo» y que se conserva en un giro que quiere decir «inmediatamente» (al revés). 11. Familiarmente, dejamos una cosa parada por largo tiempo. Prefijo. 12. Famosa obra de Virgilio dedicada a contar los inicios míticos del Imperio romano. Lorenzo ———, político europeo, famoso por su trabajo dirigente en la CEE. 13. En la baraja. Parecidas a una tela de seda caracterizada por sus dibujos de labor menuda. 14. Vocal. Corrientes. Consonante. Dos consonantes. 15. Lo contrario de dos. Nada. Experto en chismes. 16. Predecíalo.

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

VERTICALES

1. Pez pequeño de riachuelo utilizado normalmente como cebo. Cierta polémica acuerdo. 2. Monte convertido en célebre por Noé. Consonante. De nuevo esas asociaciones. Y otra vez ellas, aunque ahora sólo una. 3. Estuvieran a la misma distancia. Cierta partido político francés. 4. Los gallegos llaman así, familiarmente, a quienes tienen por nombre Xesús. Nacidas el mismo

año. Vocal. 5. El problema es ponerlas en práctica. De tiempos pretéritos. 6. Al revés, hogar. Consonante. Río catalán. Puerto de Almería. Vocal. 7. Ayudantes de campo. Al revés, cañada. 8. Alabanza. Pone proa a un punto determinado. A medias. 9. Consonantes. Deseo fervientemente. Enfermedad muy frecuente en la vida pública. 10. Vocal. Defendiera. Al revés, principio filosófico oriental. Dos consonantes. 11. Medida usual en la venta de sardinas, ostras, etcétera. Negación de creencias ante-

rioros. 12. Ejército del FLN argelino. Reza. Campeón. Prefijo. Dos consonantes. 13. Embrollen. Al revés, me desplazé a un punto determinado. Por ejemplo, La Moncloa. 14. (ver 1 horizontal). ■

NOTA: Entre las personas que acierten la solución del crucigrama se sorteará trimestralmente un premio, consistente en un radio-cassette estereofónico. El próximo sorteo se efectuará el próximo mes de mayo. Enviad solución, nombre y dirección a HOJA DEL MAR (Crucigrama), Génova, 24, 6.ª planta. 28004 MADRID.

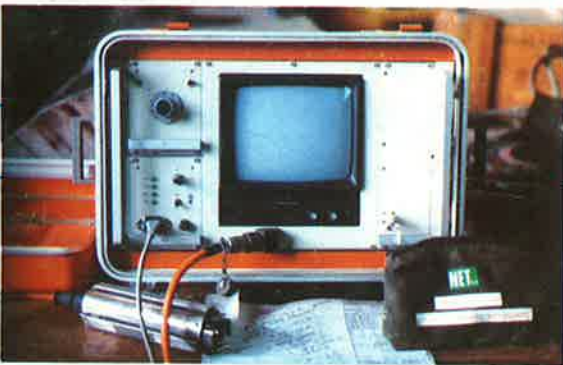
A FLOTE O EN NAVEGACION

En cualquier puerto

NET, s. a.



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



- ▶ Arenado y granallado convencional.
- ▶ Arenado húmedo a alta y muy alta presión.
- ▶ Desincrustación y eliminación de óxidos y pinturas por agua, sistema automatizado HR hasta 920 kg/cm^2
- ▶ Aplicación de todo tipo de revestimientos y pinturas.



OTROS SERVICIOS:

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



Central: VALENCIA
C/. Mendizabal, 123 - BURJASOT
Tel. 363 96 61 - Telex 61018 NET

Delegación: MADRID - Tel. 275 80 04

