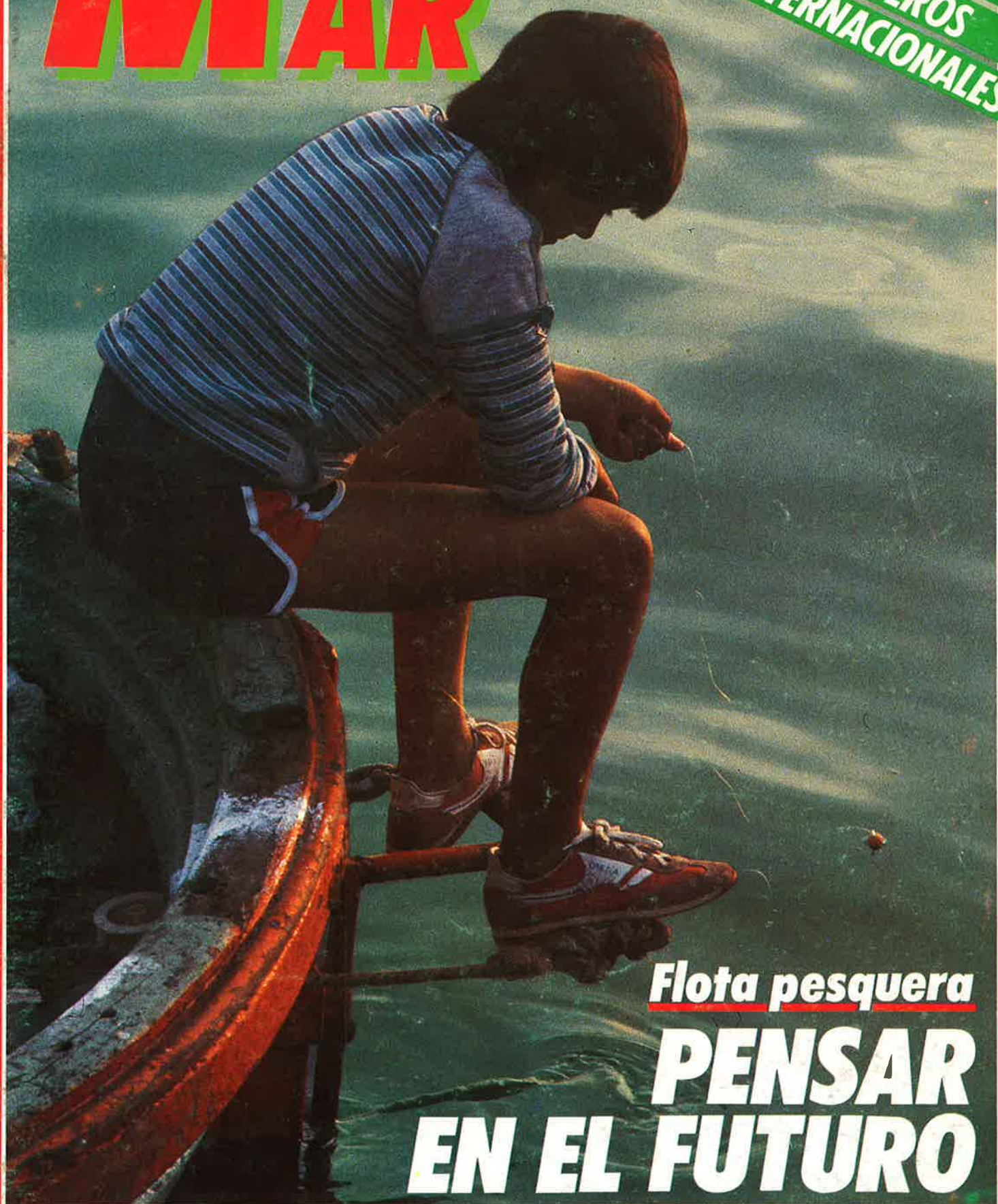


# MAR

HOJA DEL

N.º 242 — MAYO 1986

**INFORME**  
**ACUERDOS**  
**PESQUEROS**  
**INTERNACIONALES**



Flota pesquera

**PENSAR**  
**EN EL FUTURO**



# 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:** CONCHA H. CARAZO  
VIDAL MATE

**SECRETARIA DE  
REDACCION:** BLANCA MURO

HAN COLABORADO EN ESTE NUMERO:

José Manuel Montero-Llerandi (Sociología), Juan de Damborenea (Ecología), Alfonso Alonso-Barcón (Gremio de Mareantes), Antonio Girbés, Germán Gallego, Antonia Caro, Javier Candial y Luis Alonso Ocaña (Fotografía), Pilar García de la Barga Palacios (Biología), Carlos González del Pie y María Antonia F. Sainz (Economía).

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: 201-86-013-0

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 Monturrol, s/n - Tel. (964) 22 14 08 Ceuta: Avda. Cañonero Dato, 20 Tel. (965) 51 11 24 Gijón: Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n - Tel. (985) 32 51 03 Guipúzcoa: Casa del Mar. Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40 Huelva: Avda. Hispano-América, s/n - Tel. (955) 25 75 65 La Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal Tel. (981) 28 70 00 Las Palmas: Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58 Lugo: Río Neira, 23, 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.



AN sido varias las ocasiones en que HOJA DEL MAR ha traído a sus páginas la generalizada preocupación de las gentes del mar por todo cuanto se relaciona con la seguridad. En esta ocasión, la revista ha querido centrar el debate sobre el último eslabón de la seguridad marítima: el salvamento. Para ello, ha convocado a distintas fuerzas del sector a un debate del que el lector encontrará cumplida reseña en este mismo número.

**T**ANTO los representantes de la Administración, como los de los sindicatos y las organizaciones profesionales, han estado de acuerdo en que el panorama del salvamento marítimo español aún no alcanza los mínimos exigibles para un país de las características del nuestro. Los escasos medios existentes están confiados al voluntarismo y la abnegación de una asociación humanitaria, como es la Cruz Roja del Mar. La responsabilidad política recae sobre el Ministerio de Transportes, a través de una Subdirección General, y las funciones efectivas permanecen delegadas en la Armada, por la vía de las Comandancias de Marina, sobre las que revierten, además, las competencias que delega en ellas el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

**L**A unanimidad de los participantes en el debate sobre los problemas de fondo que aquejan al salvamento ha sido más que significativa. Nadie está ni siquiera mínimamente satisfecho con la realidad actual, pese a que los logros conseguidos parezcan im-

portantes en comparación con etapas anteriores, caracterizadas por la mayor ignorancia de aquellos aspectos no relacionados directamente con el capítulo económico de la actividad marítima. Y, lo que es más importante, todos los implicados coinciden en que la necesaria y profunda transformación de los servicios de salvamento se vincula ineludiblemente con la puesta en marcha de una administración marítima en la que se agrupen, delimiten y coordinen las diversas competencias que afectan al salvamento.

## editorial SALVAMENTO MARITIMO

**E**FECTIVAMENTE, los problemas específicos del salvamento marítimo, como todo aquello relacionado con la seguridad en el mar, sólo tendrá soluciones globales en el marco jurídico y político de una administración marítima dotada de los instrumentos administrativos suficientes para actuar eficaz y coordinadamente. Y es en ese marco donde sindicatos y profesionales podrán encontrar un interlocutor válido para su más que legítima preocupación por la seguridad y el salvamento en el mar.

**E**STAS reflexiones resultan especialmente relevantes cuando ya la COMINMAR ha enfilado la recta de final de sus trabajos para la reforma de los organismos de la Administración competentes en materia marítima, abriendo así el camino para que, en un futuro no muy lejano, las singulares características de la actividad marítima encuentren soluciones también específicas por parte del Estado, incluyendo el salvamento marítimo. ■



## LA SITUACION DE LA MUJER

Sr. Director:

En su número correspondiente al pasado abril, HOJA DEL MAR publicó varios artículos dedicados a analizar la situación específica de las mujeres en las comunidades pesqueras. Quiero dejar constancia, como militante que soy del movimiento feminista y como mujer educada en una zona estrechamente vinculada con la mar, de mi respeto por la seriedad y la finura con que han afrontado la cuestión. Eso no es nada frecuente, y hay que decirlo.

Ya sé que ustedes se limitan a hacer una revista (lo que no es poco) y que no pueden ir más allá. Pero yo me pregunto si algún día podremos pasar del estadio de las palabras al de los hechos. No es nada fácil, pero es en ese terreno en el que, a fin de cuentas, se desenvuelve la vida de las mujeres. «Están relegadas», dicen ustedes. Y es cierto. Pero, ¿nos basta con decirlo? ¿No va siendo hora ya de actuar para que deje de ser así?

Hablan ustedes de que es «todo un entramado» el que frena la emancipación de las mujeres en las comunidades pesqueras (y en el resto de la sociedad, añadiría yo). Estoy de acuerdo con ustedes en eso. Pero los entramados se rompen abriendo boquetes: haciendo un agujero y tirando luego de los cabos rotos. Cada cual tiene su parte de responsabilidad en ello, y de nada vale refugiarse en lo complejo que es todo para justificar quedarse mano sobre mano. Insisto en que no creo que sea eso lo que hacen ustedes: al contrario, ya han puesto su

contribución con esos artículos. Una contribución que espero continúe. Pero deben animar, desde la tribuna de que disponen, a que ese trabajo se ahonde, se lleve más lejos.

Cuando se evoca la Declaración Universal de Derechos Humanos y se dice que «todos somos iguales», siempre hay algún gracioso —algún realista— que contesta: «Sí; pero unos son más iguales que otros». Empecemos por ser coherentes, y cambiemos la contesta-

ción: «Sí; pero unos son más iguales... que otras». A partir de ahí, demostremos que quisiéramos que los buenos propósitos de esa Declaración se hicieran realidad.

M. L. HERNANDEZ  
Alicante

## ACCIDENTES MARITIMOS

Sr. Director:

Le escribo bajo la impresión que me ha producido la lectura del informe sobre los

## CARTA DEL MES

### UN AÑO DE ALGECIRAS

Señor Director:

**Se cumple en estos días un año de la catástrofe de la bahía de Algeciras, que tantas víctimas causó y que tantos daños materiales produjo. Un año, y aún siguen sin conocerse las verdaderas razones del accidente, con sus consecuencias: responsabilidades morales, civiles y penales, si es que las hay. Por lo que tengo entendido, hay una Comisión encargada de la investigación de los hechos, pero esa Comisión no ha emitido su dictamen. Habrá que suponer que se trata de una materia de gran complejidad y de difícil resolución, y que eso justifica la lentitud de la gestión.**

**Con todo, creo que es urgente que el asunto salga del letargo aparente en que se encuentra, y que lo haga con toda la luz y la publicidad que las vidas perdidas y los males causados reclaman. Porque lo cierto es que este país tiene ya una demasiado larga tradición de catástrofes que acaban diluyéndose en el silencio (o en las medias voces, que en ocasiones son más engañosas y corruptas que los silencios). Un nuevo silencio haría sospechar a la ciudadanía —quién sabe con qué grado de justeza— que son las complicidades las que terminan por imponer su ley a la propia Ley.**

**Confío en que este caso no contribuya a reforzar esa impresión.  
Atentamente,**

Justo R. OLIVARES  
Cádiz

accidentes marítimos en España publicado como folleto aparte con el número 241 de HOJA DEL MAR. Si la presentación llama ya la atención, por la importancia de las conexiones que denuncia entre la llamada «lógica del beneficio» y la existencia de los accidentes como una constante de nuestra realidad marítima, el texto del informe de José-Manuel Montero Llerandi me ha parecido sencillamente abrumador. Porque, según veo en él, no se trata de opiniones más o menos fundadas, sino de datos irrefutables, tomados de estadísticas oficiales y, por lo que parece, debidamente contrastados.

Me alegra sinceramente comprobar que es la publicación de un organismo oficial la que toma a su cargo el análisis crítico de esta situación. Y mi alegría es doble cuando compruebo que es la propia publicación la que, hablando sin duda en nombre del conjunto del Instituto Social de la Marina, afirma su interés en no esconder la cabeza bajo el ala, sino afrontar la realidad con valentía. Hablando así, el ISM está demostrando que, dentro de la confusión administrativa que rodea todo cuando con el mar se relaciona, hay al menos un organismo que está dispuesto a coger el toro marítimo por los cuernos.

Si el ISM se comporta de ese modo, tengo el convencimiento de que encontrará el apoyo de cuantos vivimos honestamente de, en y por el mar.

Agradeciéndole vivamente la publicación de estas líneas, le saluda atentamente,

Angel ARZALLUZ GOITIA  
Portugalete (Vizcaya)



EDITORIAL .....	3
CARTAS DE LOS LECTORES .....	4
CRUCIGRAMA .....	74

## REPORTAJES

APESCO-CEEPESCA: La guerra de las licencias .....	12
REJUVENECER LA FLOTA .....	16
CUMBRE PESQUERA EN SANTANDER .....	20
NORMANDIE: Un buque de leyenda .....	24
EN BUSCA DE NUEVOS CALADEROS .....	30
BARBATE: «Esto no puede seguir así» .....	32
EL TIEMPO DE LAS ALMADRABAS .....	40
PAISES COMUNITARIOS: RFA .....	52
HISTORIA DE UNA SENTENCIA .....	65

## DEBATE

MESA REDONDA SOBRE SALVAMENTO MARITIMO .....	6
--	---

## SECCIONES

INFORME: La CEE toma el relevo .....	47
ECOLOGIA: Corrosión marina .....	56
SOCIOLOGIA: Mujer y trabajo (III) .....	60
SUCEDIO EN TREINTA DIAS .....	68
GREMIO DE MAREANTES .....	72

**Mayo**  
1986

EN PORTADA



La preocupación por el futuro de la pesca española, hondamente sentida por sus protagonistas, es denominador común de no pocos de los artículos que integran el presente número: sea en términos generales (renovación de la flota, nuevos caladeros, integración en la CEE) o en términos concretos (APESCO-CEEPESCA, Barbate). Bajo todos ellos late la misma necesidad de encarar el porvenir sin desesperanza, pero con frío realismo.

(Foto portada:  
Antonio Girbés)

N.º 242

**T**ODOS conocemos la realidad de nuestro salvamento marítimo. Y todos sabemos que esa realidad está muy lejos de lo deseable. El salvamento es el último eslabón de la seguridad en el mar, y es preciso reconocer que, en el caso de nuestro país, aún nos queda un largo camino por recorrer. ¿Cuáles son las causas que nos han conducido a esta situación? Sería muy largo hacer un recuento de ellas y, seguramente, consumiríamos el tiempo de este debate. Lo importante es reconocer que todos los aspectos de la actividad marítima son muy mejorables. En el caso del salvamento, nos encontramos con dos graves dificultades: la carencia de medios y la dispersión de competencias y funciones que padece la Administración. Yo confío en que los trabajos de la COMINMAR contribuyan a solucionar algunas de estas dificultades, aunque es indudable que, mientras tanto, no podemos quedarnos cruzados de brazos.»

A esta primera intervención de Luis Pérez Rojas, subdirector general de Seguridad Marítima y Conta-



# SALVAMENTO M

minación, con la que se abría el debate, contestó Juan Balcázar, de UGT. El sindicalista puso en duda los argumentos de Pérez Rojas, estimando que la Administración, además de contar con pocos medios, no utilizaba adecuadamen-

Nadie está contento con el sistema de salvamento marítimo español. Los sindicatos acusan a la Administración de falta de voluntad política para ponerlo en marcha y de impedir la participación sindical. La Administración aduce falta de medios. Los profesionales se quejan de estar marginados y la Cruz Roja del Mar asegura «hacer lo humanamente posible, pese a la falta de recursos». Al final, una conclusión prácticamente unánime: no basta con el voluntarismo y abnegación de unos miles de





te los existentes. «*La Administración vive de espaldas al mar y, por tanto, de espaldas al salvamento —aseguró Balcázar—. ¿Cómo puede suceder que un barco rompa amarras en Gijón y nadie sea capaz de intervenir para evitar que se produzca el accidente? Se han dejado responsabilidades en manos de las Comandancias de Marina. Y allí están marineros de guerra, que tienen una especialización distinta a la que es necesaria, y que tienen otras misiones que cumplir. Se nos dice que todos tenemos que hacer más segura la actividad marítima, pero, mientras tanto, no se avanza hacia una Administración civil, hacia la definición de competencias, ni hacia la unificación de criterios. Y siempre nos encontramos con la misma excusa: que no hay dinero. Pues bien; tiene que haber dinero, tiene que dedicarse dinero al mar. Da la impresión de que no existe la voluntad política de arreglar el caos marítimo, y que ello se debe a una total falta de sensibilidad de la Administración hacia los problemas del mar.*»

«*No se puede decir que toda la Administración se muestre insensible ante los problemas del colectivo marítimo —rebatió Fernando Álvarez, jefe del Servicio de Medicina Marítima del Instituto Social de la Marina—. No es el momento ni*

# MARITIMO: S.O.S.

voluntarios adscritos a una entidad humanitaria. Es necesario que el Estado asuma definitivamente sus responsabilidades, en el marco de una Administración marítima de carácter civil, capaz, a su vez, de gestionar un modelo de salvamento a la altura de los existentes en los países desarrollados, en los que el salvamento está en manos de profesionales, en tanto la Armada y las organizaciones de voluntarios asumen importantes funciones de carácter auxiliar.

*el sitio para ponerse hablar del 'Esperanza del Mar' en el banco sahariano, ni de los 24.000 reconocimientos previos al embarque que ya se han realizado, ni de la puesta en marcha del Centro Radio-Médico, ni de otras muchas realizaciones ciertas de*

este Instituto. Pero, por ejemplo, los seis programas que ya funcionan en el ISM para atender necesidades concretas y perentorias del sector demuestran que sí

Montero, de UGT—, está la cuestión de los presupuestos insuficientes. Si hay dinero para otras cosas, tiene que haberlo también para el mar. Y, en segundo lugar, esa Administración civil que está en el ambiente, pero que no se concreta. Hay que dejarse de divagaciones: es imprescindible que exista una

teria llega al límite de lo técnico. No se puede gestionar más que lo que hay disponible. Todo está supeditado a la reforma, pero ya he dicho antes que no nos cruzamos de brazos. Y nosotros no nos limitamos a decir lo que vamos a hacer, sino que lo hacemos. Ahí está la Torre de Control de Tarifa, y el re-

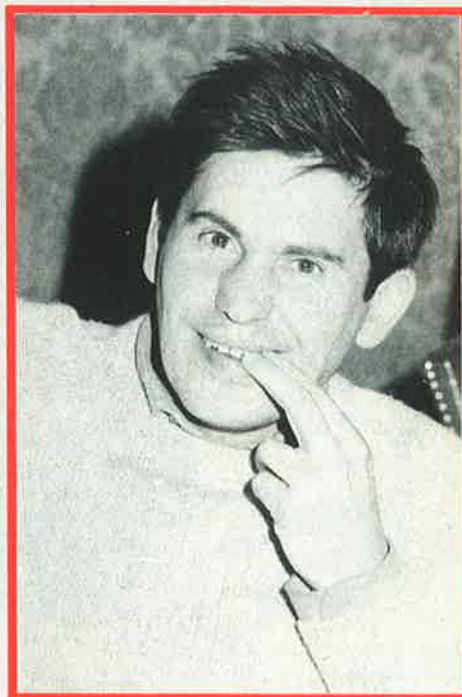
el día en que se inauguró.» «Parece mentira —apoyó Luis María Franco, de UGT—, pero las cartas de radar no coinciden con las de navegación, así que los profesionales que están allí se limitan a cobrar su sueldo a fin de mes. Y esto es muy significativo. Hay que terminar con la excusa de



Fernando Alvarez.



Juan Balcázar.



Ricardo Olmo.

“EL ISM SI HA DADO PRUEBAS DE VOLUNTAD Y SENSIBILIDAD REALES”

“HACE FALTA VOLUNTAD POLITICA PARA AFRONTAR EL ACTUAL CAOS”

“LOS PLANES DEBEN CONTAR CON LA VOZ DE LOS SINDICATOS”

existe sensibilidad y voluntad. Y demuestran que, aunque con unos medios económicos muy limitados, se pueden hacer muchas cosas.»

No estuvieron de acuerdo los sindicalistas con que determinados aciertos de gestión significaran un nuevo talante en el conjunto de la Administración. «En primer lugar —acusó José

Administración civil bien dotada. Y es imprescindible que exista cuanto antes, porque de ello va a depender no sólo el futuro de la actividad marítima, sino de toda la economía del país.»

«Hay que ser realistas —sugirió Luis Pérez Rojas—. Debo decir que mi responsabilidad en esta ma-

molcador que se está construyendo.»

La simple mención de la Torre de Tarifa y la del futuro remolcador desataron una lluvia de críticas sobre el representante de la Dirección General de la Marina Mercante. «¿La Torre de Tarifa? —preguntó José Montero—. ¡Pero si no funciona! Está inutilizada desde

que no hay medios suficientes, porque luego resulta que los medios existentes no se utilizan adecuadamente. Ahora se quiere construir la Torre de Finisterre. ¿Cómo se van a conceder medios para otra Torre si no se ha sido capaz de hacer funcionar la que ya existe?»

«Estoy de acuerdo con lo planteado por UGT



—corroboró José Antonio Madiedo, del COMME—. *El auténtico problema de fondo es la organización, y no la falta de medios. Existe un bajo nivel de voluntad política. Y eso es muy grave, sobre todo si consideramos todos los compromisos y convenios internacionales que tiene firmados el Estado*

*mos, frente a esas responsabilidades del Estado? Pues un panorama de caos y confusión, de dispersión de competencias, de carencia de medios, de delegación de funciones en la Armada. Nos encontramos con que cada nueva ley viene a aumentar la desorganización existente entre Administración cen-*

*establecer una organización eficaz y en manos de profesionales.»*

Luis María Franco mostró cierto escepticismo ante planteamientos demasiado ambiciosos en sus objetivos: *«Las competencias pueden estar muy bien definidas, y resultar después que tampoco sirven. El problema*

*ganismos distintos hayan ido a socorrer un buque. El ejemplo habitual es que no vaya nadie.»*

Las tesis de Madiedo fueron defendidas también por Ricardo Olmo, del Sindicato Libre de la Marina Mercante. *«No es positivo que compitan distintos organismos en las mismas com-*



Luis Pérez Rojas.



Angel Díaz del Río.



José-Antonio Madiedo.

**“NOS FALTAN MEDIOS, Y LAS COMPETENCIAS ESTAN MUY DISPERSAS”**

**“NUESTROS VOLUNTARIOS HACEN UNA LABOR DIGNA DE ENCOMIO”**

**“LO URGENTE ES ACLARAR EL CAMINO Y COMENZAR A CAMINARLO”**

*español, y con los que no está cumpliendo adecuadamente.»* A continuación, José Antonio Madiedo realizó una enumeración tan detallada como exhaustiva de los acuerdos internacionales suscritos por España, y sobre cuyo cumplimiento albergaba serias dudas el representante del COMME. *«¿Y qué nos encontra-*

*tral, periférica, comunidades autónomas, Cruz Roja del Mar, Armada, Protección Civil...»*

*«Lo primero y más importante —continuó Madiedo— es definir un modelo de organización, precisar las competencias, aclarar las cuestiones técnicas, determinar las zonas de búsqueda y salvamento... En definitiva:*

*no está en la lucha por las competencias. El problema está en que aquí nadie hace nada. Nadie quiere asumir los riesgos. Se discute sobre si debe ser la Cruz Roja o la Dirección General de Marina Mercante la que debe acudir a un salvamento, y, mientras tanto, no acude nadie. Lo difícil es poner un ejemplo en el que cuatro or-*

*petencias. Resulta imprescindible la puesta en marcha de un organismo adecuado, que asuma el conjunto de las funciones.»*

En una larga intervención, el presidente de la Cruz Roja del Mar, almirante Angel Díaz del Río, hizo un repaso de las diferentes organizaciones de salvamento que funcionan



en el mundo, mostrando especial admiración por sistemas como el norteamericano, el inglés y el francés. «En una reciente cuestación, los voluntarios británicos recogieron donaciones por valor de 23 millones de libras. ¡Quién me diera a mí un 10 por 100 de esa cantidad! Nuestros 5.000 voluntarios llevan a cabo una labor admirable, pero la Cruz Roja del Mar no puede acudir a todo. Nuestros recursos son limitados. Estoy de acuerdo con la UGT en que vivimos de espaldas al mar. A mí me asusta comparar nuestra mentalidad con la de países como Inglaterra. A nosotros se nos acusa de dedicarnos sólo a las playas, y es injusto. Puedo aportarles documentación que prueba la tarea de la Cruz Roja y la abnegación de los profesionales que trabajan con nosotros como voluntarios. Pero, lamentablemente, con los medios que tenemos no podemos llegar más lejos.»

El esfuerzo y sacrificio de los voluntarios de la Cruz Roja fue unánimemente reconocido por los participantes en el debate. «Sin embargo —señaló Juan Balcázar—, eso no implica que dejemos de exigir sus responsabilidades a la Dirección General de la Marina Mercante. Es cierto que los medios son escasos, pero ¿por qué los gestiona la Cruz Roja? La labor de la Cruz Roja puede ser encomiable, pero no soluciona los auténticos problemas. En todos los países civilizados, las organizaciones de voluntarios, como la CRM, son auxiliares del sistema de salvamento, y no al revés, como sucede en España. Lo mismo sucede con la Armada, que ya tiene bastante con sus misiones específicas, y que debe-

ría asumir un papel de colaboración en el salvamento, pero no sustituir las responsabilidades de la Administración civil.»

Aún fue más allá Balcázar en su crítica: «Es cierto lo que decía el almirante sobre la mentalidad británica, por ejemplo, en lo referente a la actividad marítima.

La vida de cualquier ciudadano tiene el mismo valor, sea veraneante o marino. Lo que sucede es que nosotros, como marinos profesionales, tenemos la responsabilidad de trabajar en favor de nuestra actividad profesional.»

Sobre el carácter voluntario de la Cruz Roja del Mar, José Antonio Madie-

que el Estado no haga dejación de sus responsabilidades en una organización de voluntarios. Lo que deseamos los marinos profesionales es dejar de ver fotografías sobre el rescate de cadáveres. Lo que queremos ver es fotografías que reflejen cómo se rescata a compañeros vivos».



José Montero.



Luis María Franco.

“LA FALTA DE MEDIOS NO DEBE SERVIR DE EXCUSA PARA TODO”

“SI NO HAY INSPECCION EFICAZ, EL SALVAMENTO FRACASA”

Pero es que en el Reino Unido se considera al marino como a un señor, mientras que aquí se ha convencido a la opinión pública de que el marino es un borracho y un mujeriego. Por eso no hay voluntarios. Quisiera aclarar también que me parece encomiable que la Cruz Roja se dedique al salvamento de veraneantes en las playas.

do precisó que «la Cruz Roja tiene adscritos, con sus correspondientes retribuciones, un almirante, dos capitanes de fragata, dos capitanes de navío y un capitán de corbeta. No tengo nada que objetar, pero creo que es conveniente aclararlo. Tampoco hay nada que objetar sobre el papel complementario de la Cruz Roja, siempre

«Quisiera hacer una serie de precisiones sobre todo lo que aquí se está hablando —informó Luis Pérez Rojas—. Por ejemplo, señalar que no hay dejación de responsabilidades. En salvamento marítimo, el organismo competente es el Ministerio de Transporte, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, y de la



*Subdirección General que yo ocupo. Otra cosa es que el único medio del que disponemos en la actualidad es un remolcador arrendado. Son las Comandancias de Marina sobre las que están delegadas las competencias de coordinar los medios de salvamento existentes en la periferia.»*

Sobre la determinación de un modelo para la organización del salvamento Marítimo, Luis Pérez Rojas informó que ya existían unas directrices generales: «En primer lugar, con la creación de un Departamento de Salvamento y Búsqueda Marítima perfectamente definido. En segundo lugar, con la formación de un Centro de Coordinación, desde el que se planificará toda la actividad. Y, finalmente, con la puesta en marcha de unos centros regionales que se responsabilizarían de coordinar los medios propios y auxiliares existentes en su área. Estas regiones serán la Norte, la del Estrecho, la Mediterránea y la Canaria. Al frente de cada región debería contarse con un remolcador como unidad básica.»

Tras una breve intervención del almirante Díaz del Río, en la que defendió el carácter de profesionales del mar de los voluntarios de la CRM, y aseguró disponer de fotografías en las que se rescataba a personas con vida, Juan Balcázar criticó nuevamente al subdirector de Seguridad y Contaminación. «Es bueno que exista ese plan al que se refiere Pérez Rojas —dijo el sindicalista—, pero es malo que los sindicatos tengamos que enterarnos en el transcurso de mesas redondas como ésta.»

Ricardo Olmo opinó que el plan anunciado era aceptable «en principio», pero expresó su preocupación por que las zonas marítimas coincidieran más con

las actuales regiones militares que con el mapa político de España, cuyos componentes básicos son las comunidades autónomas.

La importancia de los servicios de inspección fue destacada por Luis María Franco: «Si no hay un sistema de inspección eficaz, tampoco lo habrá de salvamento y, en cualquier caso, su funcionamiento tendría unos costes muy elevados. Estoy de acuerdo con Balcázar en que no es éste el mecanismo para dar a conocer los planes sobre salvamento. Y, sobre la falta de medios y de presupuesto, quisiera decir que cuando aceptás-

mandancias de marina coordinan los medios disponibles. Si el accidente se produce cerca de Vigo, interviene el remolcador.»

«Lo único que funciona de verdad —aseveró José Montero— es el aviso que se da a los buques que navegan en la zona del siniestro. En los Estados Unidos, a la llamada de socorro responde directamente el Coast Guard. Pero, si las propias sonoboyas, que están homologadas por la Administración, no funcionan, ¿cómo van a funcionar otras cosas?»

Fernando Alvarez Blázquez aprovechó su siguien-

## «EL MODELO EXISTE: ES EL DE GRAN BRETAÑA, USA, FRANCIA. SE TRATA DE PONER LOS MEDIOS PARA APLICARLO»

teis los cargos ya sabíais con lo que ibais a contar.»

«No se trata de un plan —especificó Pérez Rojas—, sino de un esquema de trabajo. Y me gustaría aclarar al Sindicato Libre que la distribución de zonas no tiene ningún carácter antiautónómico, sino que está relacionada con criterios de coordinación.»

«Hablando de coordinación —intervino José Montero—. Cuando un buque lanza una señal de socorro, y ésta llega al centro Diana de Madrid, ¿qué operativo se pone en marcha?» «Del centro Diana se informa a la Comandancia de Marina correspondiente —respondió Pérez Rojas— y, paralelamente, se avisa al Almirantazgo de la zona. Las co-

te intervención para aclarar que «cuando se acepta un cargo sí se sabe lo que se acepta, y creo que el Programa de Medicina Marítima, por poner un ejemplo de nuestra competencia, es una buena prueba de ello.»

«Efectivamente —admitió Luis María Franco—; el ISM está haciendo esfuerzos. Esta mesa redonda es un ejemplo, pero no es aquí donde debieran discutirse estos problemas. Claro que, al final, lo importante es que alguien haga algo.»

Tanto los sindicalistas presentes como el representante del COMME estuvieron de acuerdo en señalar la necesidad de que la Administración establezca el diálogo con las fuerzas del sector cuando se debaten

planes de seguridad y salvamento. «Resulta que los sindicatos llevamos años denunciando los problemas de la seguridad y el salvamento y, cuando se establecen planes, nadie nos llama para que demos nuestra opinión», se quejó Ricardo Olmo. «Tampoco se cuenta con los profesionales —denunció José Antonio Madiedo— a la hora de diseñar los buques en los que vamos a tener que trabajar y pasar una parte importante de nuestras vidas.»

También hubo acuerdo en lo que se refiere a otra necesidad: la de elaborar estudios sociológicos y médicos sobre las condiciones de vida y trabajo a bordo. «Esos estudios ya están en marcha, y de algunos se dispone de resultados pero, lastimosamente, no existen datos anteriores que permitan establecer unas comparaciones utilísimas para la prevención», informó Fernando Alvarez.

Ya dentro del capítulo de conclusiones, hubo práctica unanimidad al considerar que, en materia de salvamento marítimo, «está todo inventado», y que los modelos de países desarrollados pueden servir como punto de referencia para España. Pero, para llevar eso a la práctica «es imprescindible la existencia de una Administración marítima civil, que ponga en marcha un servicio de salvamento gestionado por profesionales, en el que las organizaciones de voluntarios y la propia Armada tengan una función auxiliar». «Sólo así —resumió José Antonio Madiedo— estará el Estado en condiciones de cumplir sus compromisos. Indudablemente, no es algo que se pueda conseguir de la noche a la mañana. Pero lo importante es tener claro el camino y comenzar a recorrerlo.» ■

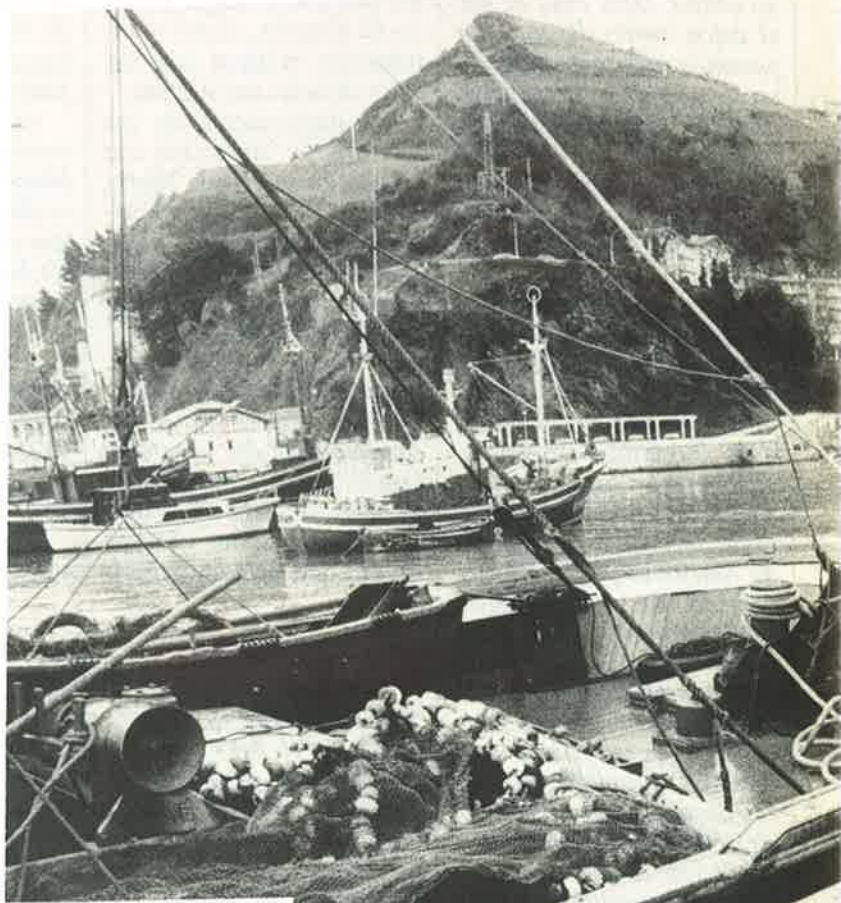


# APESCO-CEEPESCA

*La elaboración de los planes de pesca que se remiten periódicamente a Bruselas, junto a la actual distribución de derechos para la actividad en los caladeros comunitarios, ha sido motivo de enfrentamientos y polémicas entre armadores del Cantábrico y Galicia.*

*La Asociación Profesional de Empresarios Pesqueros Comunitarios (APESCO), integrada principalmente por armadores de Ondárroa y La Coruña, reclama una nueva distribución de los derechos.*

*Frente a ellos, los armadores de Vigo y Pasajes, agrupados en torno a CEEPESCA, se oponen a cualquier cambio que lesione sus derechos adquiridos. Y la Administración Pesquera, que ha tratado de mediar en el conflicto, considera que la solución al mismo tiene que surgir de un acuerdo entre las partes afectadas.*



**Ondárroa, Pasajes: dos puertos, dos concepciones, dos conjuntos de intereses enfrentados. Unos hablan de redistribución de derechos, de despilfarro de licencias. Los otros contestan que lo que tienen lo han pagado caro.**

# LA GUERRA DE





**E**L actual conflicto entre armadores del Cantábrico y Galicia tuvo su origen durante los primeros años de la década de los 80, cuando los responsables de la política pesquera de la CEE comenzaron a reducir drásticamente el número de licencias para los buques españoles. En sólo cuatro años, de 1980 a 1984, el cupo de permisos para faenar en aguas comunitarias descendió de doscientas licencias a cien. Esta situación dio lugar a que anteriores administraciones pusieran en vigor medidas encaminadas a lograr una reducción de flota. Se trataba entonces de adecuar el número de unidades que operaban en el ámbito geográfico de la Comisión de Pesca del Atlántico Nordeste (NEAFC), aumentar los rendimientos de los buques, mantener el empleo y, en definitiva, favorecer también una renovación y modernización del sector. Para ello, se aprobó el Real Decreto de 28 de marzo de 1980 sobre ordenación de la actividad pesquera, y se complementó con la Orden de 12 de junio de 1981, que se refería expresamente a las flotas de altura y gran altura en los límites geográficos de la NEAFC.

Según la citada orden ministerial, el censo de los barcos que operaban en junio de 1981 en esos caladeros se elevaba a 415 unidades, de las cuales 94 correspondían a Pasajes —con un coeficiente del 22,25 por 100—; 45 a Norpesc, con el 10,42 por 100; 72 a Ondárroa, con el 17,6 por 100; 6 a Bilbao, con el 1,5 por 100; 21 a Santander, con el 4,73 por 100; 2 a Gijón, con el 0,5 por 100; 111 a La Coruña, con el 26,74 por 100; y 64 a Vigo-Marín, con el 16,2 por 100. El total de los derechos iniciales en poder de la flota era entonces de 460.

De acuerdo con la normativa elaborada por la Administración, una parte importante de la flota acometió el proceso de modernización y reconver-

# LAS LICENCIAS



# APESCO-CEEPESCA

sión, procediendo al desguace, cambio de listas, o exportación de buques. Esta respuesta se dio preferentemente en puertos como Pasajes y Vigo. Sin embargo, otros puertos consideraron más adecuada una actitud de resistencia frente a las crecientes limitaciones impuestas por la Comunidad Económica Europea, de manera que no sólo no disminuyeron su número de barcos, sino que, incluso, llegaron a aumentarlo. De esta manera, en 1985, Ondárroa ya contaba con 79 unidades y La Coruña con 90, mientras que Pasajes reducía su flota a 50 unidades.

Como consecuencia de este proceso, los puertos que habían optado por la reducción de flota, con sus consiguientes costes sociales y económicos, lograron ir acumulando derechos de pesca, a repartir entre un número menor de embarcaciones. Mientras tanto, la política de resistencia frente a la pérdida de los llamados derechos históricos condujo a no pocos apresamientos, incidentes y fuertes sanciones.

Tras el acuerdo para su ingreso en la CEE, España dispone de derechos para 300 barcos. Si a esa cifra se suma el hecho de no contabilizarse el tiempo invertido por los buques en sus viajes de ida y vuelta a los caladeros, resulta que las posibilidades reales de pesca simultánea superan las 200 unidades.

De acuerdo con los derechos iniciales en poder de los armadores españoles, y según las condiciones fijadas en el Tratado de Pesca, el panorama del sector es radicalmente distinto para aquellos puertos que, mediante la reducción de su flota, acumularon los suficientes derechos, en comparación con los que prefirieron mantener su número de buques. Estos últimos, caso de Ondárroa y La Coruña, se encuentran con mayores dificultades a la hora de participar en la actividad pesquera de la CEE, en la que, además, cualquier conato de furtivismo será duramente penalizado.

En estas circunstancias, los planes de pesca presentados en Bruselas están basados en la distribución de los derechos según la normativa existente. Ello supone que mientras unos barcos disponen prácticamente de pleno empleo durante todo el año, otros tendrán que permanecer amarrados durante parte de la campaña, ante la imposibilidad de acceder legalmente a esos caladeros. Esta situación, en la que sólo pueden faenar 300 barcos de los 460 con derechos iniciales, ha sido el detonante del conflicto. Un conflicto que alcanzó su momento de mayor crispación con el cierre de un centenar de personas en los locales de la Secretaría General de Pesca Marítima, en Madrid, de donde fueron de-

salojadas por la Policía Nacional.

Junto con las organizaciones habitualmente presentes en el sector, dos nuevas agrupaciones han tenido un destacado protagonismo en las conversaciones mantenidas hasta el momento. Por un lado, la Asociación Profesional de Empresarios Pescadores (APESCO), que propugna una redistribución de los derechos, y en cuya Junta Directiva se encuentran, entre otros, Jesús Etchevers, de La Coruña, y José Ramón Gorrixtio, de Bilbao. Por el otro lado, CEEPESCA mantiene la postu-

ra opuesta, defendiendo la actual situación. La Administración pesquera, por su parte, considera inadecuado tomar una decisión si los armadores no se han puesto previamente de acuerdo.

Los armadores agrupados en APESCO, y que pertenecen básicamente a los puertos de Ondárroa, Lugo y La Coruña, consideran que la actual situación es insostenible y aseguran que no puede admitirse que una parte de la flota permanezca amarrada por falta de licencias, mientras existen barcos con derechos para faenar por encima de sus posibilidades reales. Según los representantes de APESCO, algunos buques pertenecientes a CEEPESCA tie-

## **E**S UN CONFLICTO H





nen derechos para más de doce meses al año, y una redistribución de los derechos podría aliviar la situación de unos 190 buques que actualmente tienen que permanecer inactivos durante un tiempo, al carecer de licencias para los caladeros comunitarios.

Según fuentes del sector, durante los últimos meses ha venido funcionando un «mercado negro» de licencias, en el que se ha llegado a pagar 17 millones de pesetas por un derecho utilizable durante siete meses, lo que significaría que el precio de un derecho para todo el año rondaría, de acuerdo con esa proporción, los 23 millones de pesetas. Algunos medios estiman que sería necesaria la redistribu-

ción de sesenta licencias para satisfacer la actual demanda, lo cual supondría un montante total de unos 1.200 millones de pesetas. Sin embargo, la Orden de 1981 no permite la venta de los derechos.

Los armadores agrupados en APESCO han solicitado a la Administración la derogación de la Orden de 1981 y que todos los derechos queden a disposición de la Secretaría General de Pesca Marítima, de modo que sean valorados de acuerdo con su utilización, abonándose a los armadores que los disfrutan actualmente las cantidades que correspondan. También solicita APESCO el establecimiento de líneas de crédito y aportaciones de la Administración para el desarrollo de esa

operación. Con esos préstamos se procedería, según APESCO, a la venta de buques y a la concentración de empresas. En cualquier caso, los armadores de Ondárroa y La Coruña consideran imprescindible la participación de la Secretaría General de Pesca Marítima en la solución del contencioso.

Frente a las posturas mantenidas por APESCO, los armadores agrupados en torno a CEEPESCA se oponen rotundamente a la redistribución de las licencias, considerando esta posibilidad como una auténtica expropiación. De acuerdo con sus criterios, la actual situación es el resultado de un proceso durante el cual sus empresas tuvieron que adaptarse a la realidad comunitaria mediante un gran esfuerzo económico, mientras otros puertos optaron por hacer caso omiso de las nuevas condiciones europeas y pretenden ahora rentabilizar el sacrificio de los que redujeron sus flotas.

CEEPESCA rechaza que haya barcos con más de doce meses con derechos de pesca, y señala que *«los planes para Bruselas están totalmente ajustados. No sobran derechos. Es cierto que tenemos unas buenas condiciones para ejercer la pesca en los caladeros comunitarios pero eso es, simplemente, la compensación a un esfuerzo que hemos desarrollado en los años precedentes»*. Según responsables de CEEPESCA en Pasajes, el proceso de renovación y reconversión de flota supuso para ese puerto la pérdida de unos 2.000 puestos de trabajo y un gasto de unos 3.000 millones de pesetas. También insiste CEEPESCA en que la CEE tiene una serie de especies sometidas a TACS, por lo cual los armadores con problemas de derechos tendrían que proceder a una reducción y modernización de flota, ajustando más el número de barcos hasta unas cifras cercanas a las 230/240 unidades.

En CEEPESCA están agrupados, según informan sus dirigentes, la totalidad de armado-

res de Pasajes, Gijón, Santander y Vigo, más un 50 por 100 de los de La Coruña y el 30 por 100 de los de Ondárroa.

Por su parte, la Secretaría General de Pesca considera que el conflicto debe resolverse en el ámbito de las propias organizaciones de armadores. Para la Administración pesquera, debe existir primero un acuerdo entre los armadores cuyos derechos están reconocidos y consolidados y aquellos que, en su momento, no pusieron en marcha los medios para conseguirlos. Desde esta perspectiva, el secretario general de Pesca Marítima, Miguel Oliver, ha propiciado diversos encuentros entre ambas partes, sin que en los primeros de ellos se haya llegado a resultados positivos, pese a la promesa de la Administración de arbitrar las medidas necesarias para poner en marcha los acuerdos que pudieran obtenerse.

Al cierre de este número, se mantenía el desacuerdo entre las organizaciones empresariales APESCO y CEEPESCA sobre la distribución de derechos para faenar en aguas de la Comunidad Económica Europea. En algunos puertos, como los de Ondárroa y La Coruña, donde los armadores de APESCO cuentan con mayor número de afiliados, se produjeron amarres de la flota, bloqueo a las actividades de descarga de pescado y numerosos enfrentamientos.

La Secretaría General de Pesca solicitó, a finales de abril, un dictamen de la Dirección General de Servicios Jurídicos del Estado, para conocer entre otros puntos las consecuencias del Tratado de Adhesión de España a la CEE sobre la normativa de 1981 por la que se regulaba el sistema de los derechos de pesca. En principio, hasta que no se conozca este dictamen, no se reanudarán las negociaciones entre ambas partes, negociaciones que habían sido propiciadas por la Administración. ■

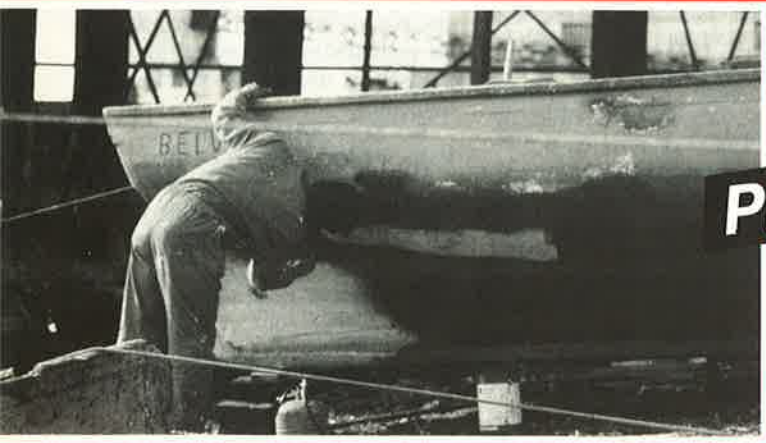
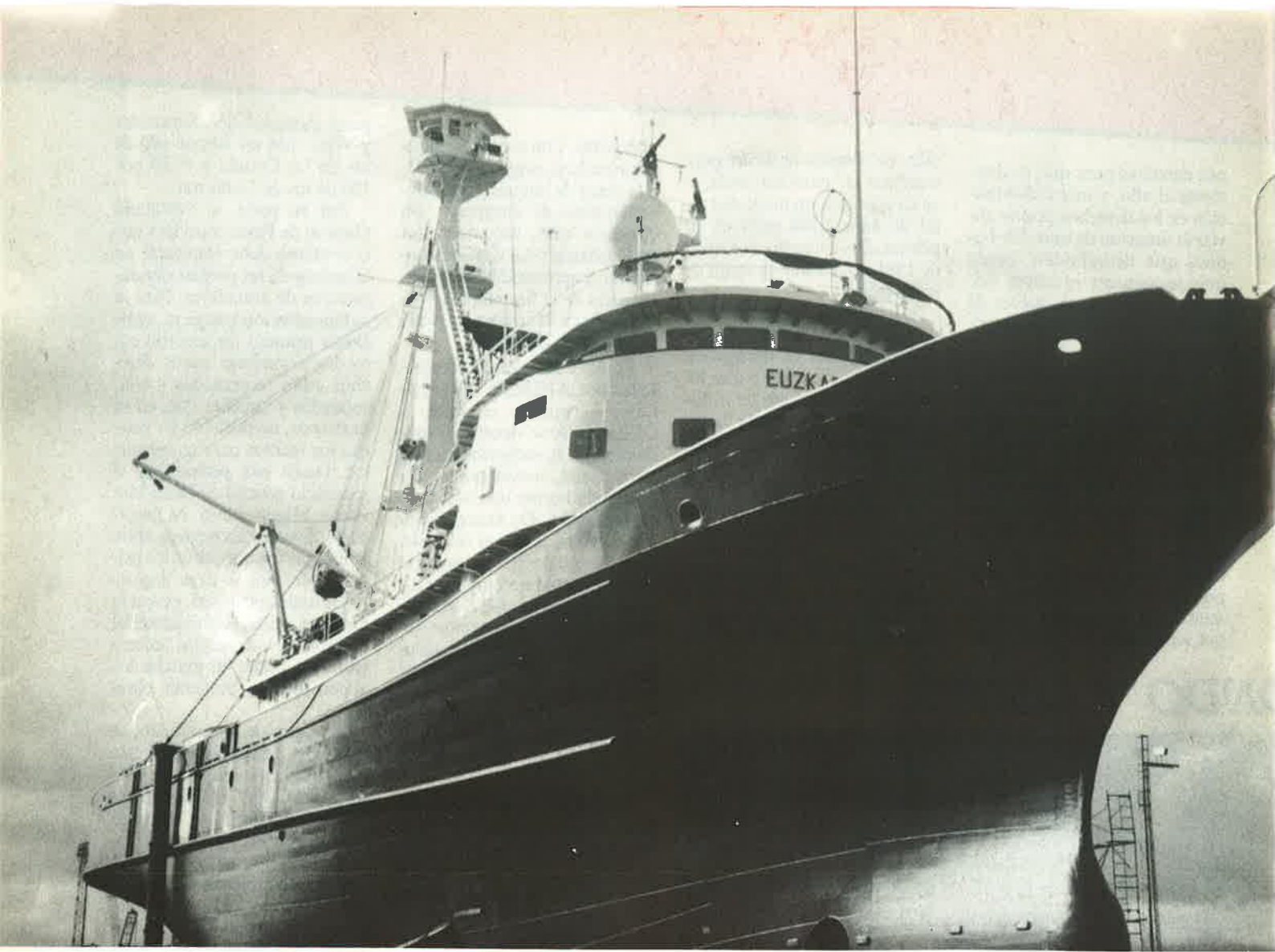
V. M.

## ONDO Y DIFICIL



**Miguel Oliver aspira a que sean los propios armadores los que encuentren la solución. La Administración pondrá los medios para que esa solución pueda convertirse en realidad, una vez acordada entre los protagonistas del litigio.**





**PESCA:  
PROGRAMA  
PARA  
1986**



# REJUVENECER LA

Hubo un tiempo en que los astilleros locales pudieron trabajar a tope, gracias a una política de expansionismo desenfrenado y sin visión de futuro. Ahora toca sacar las castañas del fuego que entonces se avivó alegremente.





**La Secretaría General de Pesca ha presentado ante la Dirección General correspondiente de la Comunidad Económica Europea su «Programa de Orientación del Sector de la Pesca en España - 1986». El Programa, que en estos momentos está siendo estudiado por la División de Estructuras de Bruselas, parece haber sido objeto de una acogida particularmente favorable. En él se prevé la desaparición de un centenar de embarcaciones y la construcción de otras tantas nuevas, como primer paso para un intento global de rejuvenecer la flota pesquera española.**

# A FLOTA

# D

E acuerdo con el Reglamento 2908/83 de la Comunidad Económica Europea, la Secretaría General de Pesca presentó recientemente en Bruselas el Programa de Orientación del Sector de la Pesca en España-1986, que en este momento es objeto de estudio por la División de Estructuras de la Dirección General de Pesca de la CEE. Este programa, a grandes rasgos, prevé la eliminación de 100 barcos, dentro del plan para la reducción de flota, y la construcción de otras 100 nuevas unidades, en conformidad con la normativa de modernización, previa aportación de otros tantos barcos para el desguace, la exportación o el cambio de lista pesquera. Para este conjunto de actuaciones, la Administración española dispone de un total de 1.650 millones de pesetas, a los que se sumarán las cantidades concedidas por la CEE para estos fines.

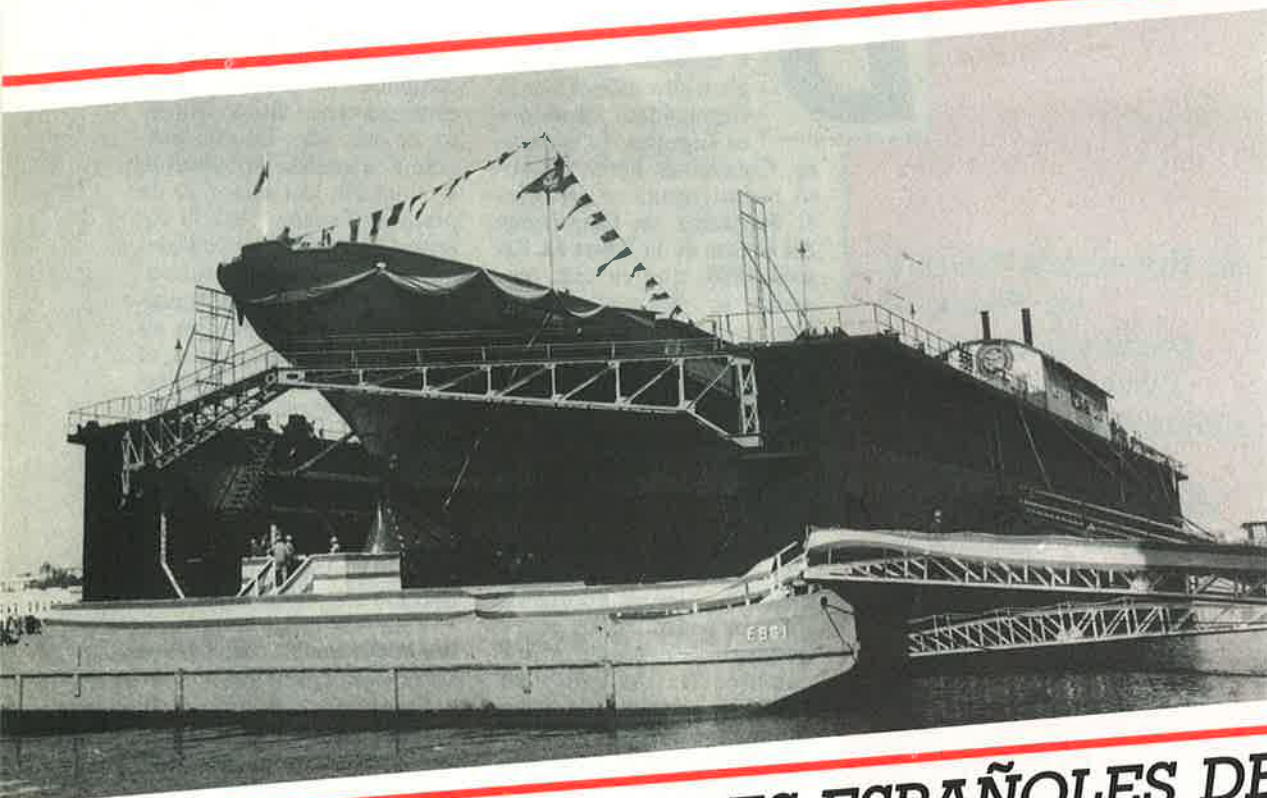
Metida ya a todos los efectos en la CEE (aunque de forma progresiva en algunos casos, como en lo tocante a mercados o precios), España puede participar, y de hecho participa ya, en el conjunto de la Política Pesquera Común, que en nuestro caso tiene especial importancia en materia de estructuras. Existen unos recursos disponibles, que es posible obtener, pero para ello se hace indispensable la presentación de los estudios correspondientes, que justifiquen la entrega de apoyos económicos. Al igual que se hizo en el caso de la acuicultura, la Administración española presentó antes del 31 de diciembre de 1985 un avance del Programa para la Orientación del Sector de la Pesca en España, con el compromiso de que en los meses posteriores se completarían los informes. Esos datos se entregaron en Bruselas en el mes de febrero y parece que las impresiones sobre su aceptación por los responsables de Bruselas son muy favorables.

La Administración española ha presentado un programa que cuenta con un desarrollo y unos objetivos que

se concretan en el año en curso. A partir de ahora, se está trabajando ya en la confección de un Plan que tenga carácter plurianual y que, de cumplirse lo previsto, sería entregado en el último trimestre de este año. En este programa se analiza globalmente la situación del sector de la pesca en España. Para la solicitud de ayudas, se consideran cinco posibles actuaciones: la mejora de las condiciones de vida, la mejora de las cuentas de explotación, el ahorro de consumo, la evitación del sobreesfuerzo pesquero y la eliminación de unidades no aptas. La Administración española ha optado por centrar su política, inicialmente y para este año, solamente en dos puntos: la reducción del esfuerzo pesquero sobre los caladeros y la eliminación de los barcos que ya no resultan aptos.

Según manifestaciones del director general de Ordenación Pesquera, Rafael Jaén, este primer programa que se presentó en Bruselas tenía una gran importancia, por representar, a estos efectos, nuestro bautizo en la CEE. Constituye un punto de partida para lograr una mayor experiencia que nos permita conocer mejor los mecanismos y el funcionamiento de la CEE pesquera. El documento presentado por España es bastante completo: tal vez no tanto como lo que hubiera podido ser, de contar con más tiempo para su elaboración, pero muy superior a los trabajos que suelen presentar las administraciones de otros países. La administración comunitaria tiene centrado su esfuerzo, y también sus ayudas, en los barcos que tienen entre nueve y 33 metros. La Administración pesquera española, según señala Rafael Jaén, pretende ir creando un ambiente en Bruselas favorable a la inclusión en este proceso de los buques mayores de 33 metros, tipo de buques que actualmente en España llevan sus procesos de renovación a través de líneas de





La flota pesquera española, vista desde los criterios que prevalecen en la Europa comunitaria, necesita de un particular esfuerzo de rejuvenecimiento. De ahí que se incentive la sustitución de embarcaciones vetustas por otras nuevas.

## LOS ARMADORES ESPAÑOLES DEBEN EQUIPARARSE A LOS OTROS DE LA CEE

crédito abiertas en el Banco de Crédito Industrial, y que, hoy por hoy, no pueden acceder a las ayudas comunitarias.

Durante los últimos meses, la Secretaría General de Pesca ha puesto en marcha ciertas disposiciones, situadas en línea con los programas que para los mismos fines existen ya en la Comunidad Económica Europea. «Ofrecemos —señala Rafael Jaén— todo el abanico de posibilidades que están en vigor en la CEE, para que nuestros armadores puedan beneficiarse de las mismas ayudas que los del resto de los países comunitarios. Siguiendo estas vías, será posible descongestionar el sector, sin que éste pierda capacidad de capturas, al tiempo que favoreceremos la reactivación de los astilleros, y sin que se pierda empleo.»

El amplio documento presentado en Bruselas como Programa para la Orientación del Sector de la Pesca-86 parte de una descripción de la situación española. Nuestro ingreso en la CEE supone incrementar en un 70 por 100 las TRB y en un 32 por 100

el número de barcos. España ocupa el número cuatro entre los países del mundo por el número de sus barcos industriales. Por sus TRB se convierte en el tercero, si se tienen en cuenta los volúmenes de las empresas conjuntas. En 1985, nuestra flota desembarcó 1.112.000 toneladas en los puertos españoles, por valor superior a los 211.000 millones de pesetas. El 65 por 100 de las ventas se comercializan en fresco o refrigerado, el 17 por 100 en congelado, el 19 por 100 va para harinas y el 2 por 100 para salado. Analizando las series históricas de los desembarcos de nuestra flota, observamos que éstos tienen tres características: la estabilidad de las cantidades, el fuerte crecimiento de su valor y las relaciones peculiares que tienen con los mercados internacionales. Respecto a la población activa, la crisis económica entrañó una disminución, pero no generó un elevado paro estructural.

El Programa presentado ante la CEE parte de que la flota pesquera de España, según el censo de 1985, cuenta con 17.622 unidades, con 720.000 TRB y 105.000 tripulantes. El 75 por 100 de los buques son de menos de 20 TRB. Entre las 20 y las 1.000 TRB se encuentra el 15 por 100 de la flota, y el 9 por 100 entre las 100 y las 500 TRB. Solamente el 1 por 100 tiene más de 500 TRB. Por actividades, los arrastreros en fresco suponen el 14 por 100 de los buques, los congeladores de arrastre el 2,5 por 100, los bacaladeros el 0,5 por 100, los de cerco al fresco el 11,3 por 100, la de arrastre el 68 por 100 y los congeladores de cerco el 0,4 por 100. Los buques-factoría solamente son cuatro. Por edades, el 52,1 de nuestra flota tiene más de 20 años. Tan sólo el 7,7 por 100 tiene menos de cinco años. La concentración más importante de flota pesquera se produce en Galicia con el 31,9 por 100 del número total de bar-

cos, seguida de Cantabria, con el 15,5 por 100. En Canarias está el 12,2 por 100 de las unidades de la flota.

El volumen de los desembarcos en los puertos españoles en los últimos años ha permanecido estacionario. Tomando la serie de las cinco campañas precedentes, se pone de manifiesto una reducción en Cantabria, que pasó del 18,22 por 100 en el conjunto estatal en 1980 al 12,96 en 1985. La denominada «Región Noroeste», en el mismo período, pasó del 31,90 por 100 al 42,01 por 100. La Zona Suratlántica bajó del 15,88 al 12,31 por 100 y Canarias también redujo sus desembarcos del 14,26 al 10,90 por 100. En el resto de las zonas, la actividad se mantuvo estabilizada. En los desembarcos de pescado congelado, el mayor peso (69,11 por 100) corresponde a la Región Noroeste con un crecimiento de 13 puntos sobre las cifras de 1980.

Los datos contenidos en el Programa remitido por la Administración española a Bruselas ponen de manifiesto algunos de los principales rasgos que caracterizan al sector: el elevado número de barcos



que componen la flota, la edad de sus unidades y la gran dependencia de los caladeros exteriores. Sobre la base de estos datos se asientan algunas de las más importantes propuestas de actuación que se hacen para 1986, las cuales, según parece, han sido recibidas favorablemente en la CEE. Por su parte, los responsables españoles de Pesca están desarrollando un proceso legislativo paralelo a las actuaciones que deberá apoyar la Comunidad, según se prevé en sus propias disposiciones.

Con la flota como protagonista, hay actualmente en marcha tres procesos de cambio que se centran en las siguientes previsiones incluidas en el Programa enviado a Bruselas:

**Construcción y modernización.** Es un proceso iniciado en 1984 por la Administración española, complementado en 1985 con el Real Decreto de 4 de diciembre, que sigue la normativa comunitaria del Reglamento 2908/83 y su posterior desarrollo en los últimos meses.

Según las estimaciones hechas por la Administración, este año la aplicación de esta normativa puede suponer la renovación de 100 barcos, con 8.500 TRB. De esa cifra de embarcaciones, 15 corresponderían a Cantabria, con cuatro arrastreros congeladores, cinco arrastreros en fresco, tres de cerco y otros tres de palangre. En la zona Noroeste, el plan de renovación supondría la construcción de 25 barcos para el litoral de Galicia y caladeros internacionales. De esta cifra, ocho serían arrastreros congeladores, siete arrastreros de fresco, cinco barcos de cerco y otros cinco de palangre. En Andalucía se estima que el proyecto se concretará en 25 barcos para su propio litoral y para el trabajo en aguas de Marruecos. De estas unidades, cinco serían arrastreros congeladores, ocho arrastreros de fresco, siete barcos de cerco y cinco de palangre. En el Mediterráneo, los barcos renovados serían 30: 15 arrastreros de fresco y 15 buques de cerco. Finalmente, en Canarias, los barcos afectados serían cinco: dos arrastreros congeladores, un arrastrero

de fresco y dos barcos de cerco.

**Reducción de flota.** Junto con las disposiciones de modernización y reconversión, el Programa presentado en Bruselas establece también unas previsiones para este año sobre retirada definitiva de barcos. Este Plan de Reducción, previsto en la directriz 83/515 de la CEE, puede suponer en 1986, según los cálculos de la Administración española, la eliminación de unos 100 barcos de pesca, con 6.000 TRB. Este Programa de reducción de flota, que se limitaría en 1986 a estas unidades, se extendería progresivamente a todos los barcos con edades superiores a los 25 años. Su destino puede ser el desguace, la exportación u otros usos que impliquen su abandono

los armadores españoles con buques de pesca cuya eslora sea igual o superior a los 12 metros. Se entiende por «cese definitivo de actividad» que el barco no vuelva a ser utilizado para este fin, sea por la vía del desguace, de la exportación a un país diferente de la CEE u otra aplicación que implique el abandono de la lista tercera. La prima de paralización será de 85.000 pesetas por TRB, a la que se sumará el 50 por 100 de esta cantidad, que aportará la CEE. Tendrán derecho a los beneficios de esta Orden los barcos que hayan pescado durante 100 días en los doce meses precedentes a la solicitud de ayuda. El armador deberá entregar toda la documentación del barco. La Or-

Para la concesión de este tipo de ayuda se fijan varias posibilidades, teniendo en cuenta los días de paralización del buque. La prima por inmovilización se calculará sobre la base del 12 por 100 como máximo del coste de compra o valor asegurado del barco para una actividad media de 250 días al año. Esta prima diaria sólo se podrá conceder a los barcos que hayan pescado 120 días al menos durante los 12 meses precedentes a la solicitud. Igualmente se concederá ayuda financiera para inmovilizar barcos por un plazo mínimo de 45 días. El plazo para la presentación de las solicitudes finaliza el próximo 31 de mayo.



Es innegable que, en algunos casos, la avanzada edad de las embarcaciones plantea problemas prácticamente insolubles. En esos casos, resulta inevitable plantear su sustitución.

## SON TRES LOS PROGRAMAS YA EN MARCHA

de la lista tercera. El Programa presentado por España coincide con los criterios seguidos por la CEE en los últimos años.

De esas 100 unidades cuya eliminación está prevista, 10 corresponderían al Cantábrico, 13 al Noroeste, 26 a Andalucía, 43 al Mediterráneo y ocho a Canarias.

A la vez que se presentaba ese programa en Bruselas, el Ministerio de Agricultura y Pesca ultimaba la correspondiente Orden por la que se fijan las condiciones que exige la paralización definitiva. A esta disposición, publicada ya en el *Boletín Oficial del Estado*, se pueden acoger todos

den recuerda una anterior norma polémica del Ministerio de Hacienda, que exige para acceder a las ayudas oficiales la demostración de que el solicitante está al día con la Administración en todos sus compromisos fiscales.

**Paralización temporal programada.** La tercera de estas figuras, prevista en una reciente Orden ministerial, aunque no en el Programa presentado en Bruselas, está referida al paro programado de una determinada flota, siguiendo también en esto la legislación comunitaria en esta materia. De esta forma se pretende reducir la sobreexplotación de los caladeros y posibilitar su recuperación.

Las comunidades autónomas con competencias en materia de pesca serán las encargadas de seleccionar las peticiones y conceder las ayudas de acuerdo con esta Orden.

En resumen, tres líneas abiertas de ayuda, tanto de la Administración española como de la comunitaria, orientadas fundamentalmente a conseguir dos objetivos: proteger y potenciar los caladeros propios y rejuvenecer la flota. El programa para este año se puede considerar un avance de la política que apunta para los próximos años, tanto del lado interior como del comunitario. ■

Vidal MATE



**R**EPRESENTANTES de las Administraciones y del sector pesquero de la Comunidad Económica Europea participaron los días 29 y 30 del pasado mes de abril en las Jornadas de Pesca organizadas por la Secretaría General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Durante dos días, más de un centenar de personas se dieron cita en Santander con dos objetivos prioritarios: facilitar el conocimiento entre las Administraciones y los sectores privados de los diferentes países y analizar la política pesquera de la Comunidad con visión de futuro.

Las Jornadas fueron inauguradas por el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Carlos Romero. Disculpó su asistencia a la clausura el Comisario de Pesca de la CEE, el portugués Antonio Cardoso. Como telón de fondo de los dos días que duraron las conversaciones, la polémica entre los armadores de

Ceepesca, que participaron en las Jornadas, y los de Apesco, que permanecieron en el vestíbulo del hotel donde se desarrollaban las sesiones, con más de 70 barcos fondeados en la bahía del Sardinero en actitud de protesta.

A escasos meses de la adhesión española a la Comunidad Económica Europea, la Administración de Madrid había puesto especial interés en la organización de estas Jornadas de Pesca, como marco inicial para el debate de la situación del sector en la CEE. España ocupa un lugar destacado en el conjunto de los países comunitarios en materia pesquera, posición que se trataría de reflejar también en los foros de debate. Desde esta perspectiva, se trabajó para que en Santander se dieran cita durante dos días los elementos más destacados de la Política Pesquera Común (PPC). Al final, no se contó con una parte de las representaciones deseadas, aunque las Jornadas constituyeron un paso positivo en el proceso de



**Jornadas de debate pesquero comunitario en S**

# «HACE FALTA OTRA POLITICA COMUN PESQUERA»

*Se trataba de ofrecer un foro para la discusión entre representantes de las administraciones y los sectores pesqueros de los diversos Estados miembros de la CEE, y también de los propios organismos rectores comunitarios. Organizadas por la*

*Secretaría General de Pesca Marítima española, las Jornadas de Santander, celebradas a finales de abril, supusieron un paso más en el camino de la clarificación y el entendimiento. Un camino que se mostró una vez más difícil y arduo.*



# RA. PESCA Y ALIMENTACION



antander

conocimiento mutuo y en la discusión que necesita la actual PPC de cara a su modificación en el futuro próximo.

La política de mercados, las empresas mixtas y los acuerdos internacionales con terceros países son los principales motivos de preocupación en el sector pesquero español, y para ello se trata de buscar las mejores soluciones en el marco de la Política Pesquera Común. Estas cuestiones fueron los ejes de las Jornadas, partiendo de la aparición de un nuevo marco desde el pasado 1.º de enero, tras el ingreso de España en la CEE, marco que no podrá dejar de modificarse, a través de las pertinentes negociaciones, contando con las experiencias excepcionales que puede aportar España, sobre todo en política exterior de búsqueda de nuevos caladeros. Una Administración española y un sector que se mostraron coincidentes en su insistencia frente

a la escasa representación pesquera comunitaria, para que la CEE tenga en cuenta las características especiales y el potencial de nuestra flota. Entretanto, el portavoz enviado por Bruselas, John Pearson, abogaba por la puesta en marcha de negociaciones permanentes para que los doce Estados miembros participasen en el necesario proceso de reformas.

Para el ministro español del ramo, las Jornadas de Pesca centran su interés en facilitar el conocimiento entre las Administraciones y los sectores pesqueros de todos los países de la Comunidad Económica Europea, como única vía de avance. Las negociaciones de Bruselas —apuntó— se deben completar con contactos directos con las realidades pesqueras, para que la nueva normativa que emane de los organismos comunitarios tenga unas bases mucho más cercanas a las situaciones concretas de cada Estado y, en este

caso, a España. Carlos Romero, en una línea en la que ya ha insistido en diferentes ocasiones en los últimos meses, puso sobre el tapete la necesidad de completar la Europa Azul, ampliándola hacia el Mediterráneo y superando todos los problemas que podría acarrear la paralización del proceso. Recordó el potencial y la experiencia española en no pocos terrenos (política pesquera fuera de nuestras aguas, empresas mixtas, acuerdos bilaterales o multilaterales y otras fórmulas de colaboración), experiencia que, a su juicio, no se puede tirar por la borda y que debe ser ajustada a la nueva realidad de la CEE. El responsable del Ministerio español señaló que, en estas materias, las fórmulas españolas no tienen por qué ser las únicas, abriendo así una perspectiva de diálogo y negociación. Insistió, no obstante, en la necesidad de buscar salidas que consoliden los pilares más importantes que

**Las Jornadas de Pesca organizadas por la Secretaría General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, contaron con la presencia del ministro español del ramo, que asistió a su inauguración y expuso las posiciones defendidas por la Administración española ante los organismos concernientes de la CEE.**



sostienen el actual marco comunitario.

Juan Antonio Tovío, presidente de **Interpesca** y de **Pesca Galicia**, hizo una defensa encendida de las empresas mixtas, un canto a su eficacia y un alegato en pro de su futuro, para que tengan la misma utilidad en el marco comunitario que la ya demostrada en España.

El representante español situó a las empresas conjuntas como la respuesta concreta de la Administración española a la nueva política del mar, definida en el Real Decreto 2517/76, modificado por otro del 30 de abril de 1985. Con respecto a esta normativa, la CEE dio respuesta con el Reglamento 2909/83, cuando ya habían pasado varios años desde el establecimiento del nuevo orden en el mar. Para Juan Antonio Tovío, mientras la legislación española ha sido de una gran utilidad para nuestro sector, la Comunitaria se ha manifestado totalmente incapaz de dar una respuesta adecuada, como lo demuestra el hecho de que en España haya 104 empresas pesqueras conjuntas por ninguna en los otros países de la CEE. La —a su juicio— ineficacia del actual Reglamento se ha reflejado igualmente en el número de unidades que forman las flotas pesqueras en la Comunidad y en el abandono de caladeros en terceros países, en tanto que en España han ido en aumento. Por estas razones, —señaló— los armadores españoles invitan a la CEE a reflexionar sobre este punto, para que de cara al futuro se proceda a la adecuación de la legislación sobre empresas pesqueras conjuntas en conformidad con el modelo español.

El artículo 168 del Tratado de Adhesión prevé un período de siete años para eliminar las cantidades globales de las capturas que pueden entrar en el mercado comunitario con derecho nulo. Para Juan Antonio Tovío, en 1989 ya se van a producir problemas graves en estas empresas, al reducirse su mercado a solamente 46.400 toneladas. Por este motivo, la Administración y el

sector pesquero español han de realizar un esfuerzo más, ahora ya dentro de la CEE, para convencer a sus colegas comunitarios de la importancia de este instrumento, en beneficio de los propios consumidores de la Comunidad.

Carlos Gago, gerente del grupo de empresas «**Gabriellitos**», hizo una dura crítica a la Comunidad en todos los aspectos referidos a los mercados pesqueros, hasta el punto de preguntarse qué aportaba de positivo nuestro ingreso en la CEE. No se entiende por qué, en una Comunidad con



déficit en muchos productos —dijo—, se aprueban mayores contingentes para las entradas de terceros países, en tanto se siguen diferentes criterios cuando se trata, por ejemplo, de las ventas que puedan hacer las empresas mixtas españolas desde otros caladeros.

Según el ponente español, se ha hecho una política de mercados pensando solamente en los países de la anterior Comunidad, en las especies dominantes en su Política Azul, que es fundamentalmente del norte, y se pasaron por alto intereses de otros caladeros y mercados.

Pilar García Doñoro, subdirectora general de Relaciones Pesqueras Internacionales (zona norte), ofreció una panorámica de la política de acuerdos bilaterales o multilaterales seguida por los gobiernos de España en las últimas décadas, política que ha apuntado a sostener la actividad de la flota, el empleo y las capturas indispensables para un país como el nuestro, que re-



gistra un consumo de pescado anual *per cápita* de unos 38 kilos. La Administración española defiende el mantenimiento de esta política, aunque cada vez sea más difícil la firma de determinados acuerdos, dado su elevado coste y el desarrollo de las pesquerías que se ha producido ya en los países en cuestión.

Entre las ponencias debatidas en estas Jornadas de Pesca, destacó finalmente la intervención de Pietro Monselli, miembro italiano del Comité Económico y Social de la CEE. El representante de este organismo comunitario hizo amplias críticas a la Política Pesquera Común de los últimos años que, en su opinión, debería experimentar profundas modificaciones. Existe una grave preocupación por los recursos —dijo—, con errores de cuantificación que es preciso corregir. Abogó por el mantenimiento de la política de acuerdos con terceros países, relacionando los recursos y los caladeros con los

mercados. La política de estructuras le mereció también críticas por insuficiente, y propuso entre otros puntos la revisión del reglamento sobre renovación o modernización de flota, la eliminación del techo de los 33 metros, la adopción de nuevos criterios para con las empresas conjuntas, la asignación de más recursos a las campañas experimentales, las paradas temporales de los barcos y las definitivas. Las medidas propuestas en su día las valoró como coherentes desde el punto de vista social, aunque nunca tuvieron, a su juicio, un desarrollo adecuado, por lo que consideró inaplazables algunos cambios importantes.

Existía el deseo de que las Jornadas de Pesca de Santander constituyeran un marco para el debate desde la nueva perspectiva comunitaria. La Administración española, con la práctica unanimidad del sector, planteó todos los aspectos que hoy preocupan en materia de pesca, tratando de abrir un debate con los otros países de la CEE. En realidad, son cuestiones planteadas ya muchas veces en Bruselas por la Administración española, aunque fuera como país candidato a la adhesión. En este momento, como un miembro más, el Estado español ha iniciado un camino que pretende continuar en el futuro, ante la reforma de la política de estructuras que se debe debatir en los próximos meses.

Las Jornadas no eran el marco para obtener una respuesta al conjunto de los pro-





**A las Jornadas de Santander asistieron Pietro Monselli, miembro italiano del Comité Económico y Social de la CEE, y el británico John Pearson, director de Recursos de la División General de Pesca de la Comunidad, entre otros representantes españoles y del resto de la CEE.**

tuyen ya viejas reivindicaciones. En 1987 debe estar en marcha en la CEE una nueva política de estructuras; en ella pueden introducirse modificaciones que supongan salidas aceptables en asuntos de vital importancia para el sector español, como es el caso de las empresas conjuntas. Pearson no fue muy explícito en este punto. Manifestó que las empresas mixtas podrían mantenerse, aunque ello implica la búsqueda de soluciones que



blemas planteados. Se trataba simplemente de conocer posiciones, sondear estados de ánimo y, sobre todo, de llevar a cada delegación el conocimiento de los planteamientos defendidos por España y el convencimiento de que se trata de objetivos defendibles por toda la CEE por ser beneficiosos para el conjunto de los Estados miembros. Diversos representantes de Italia, Irlanda, Reino Unido y Portugal estuvieron de acuerdo con los de España en la conveniencia de avanzar conjuntamente y sin confrontaciones en el desarrollo de una Política Pesquera Común más amplia, teniendo en cuenta la nueva situación que plantea la Europa de los doce. Ante el pesimismo manifestado por una parte del sector industrial español, portavoces del Reino Unido y de Irlanda señalaron que situaciones similares se habían producido en su día tras el ingreso de sus respectivos países. En líneas generales, parecía prevalecer el interés de adaptar el marco de la Comunidad, de buscar un nuevo encuadramiento y de adecuar al conjunto de la normativa comunitaria todo lo que tiene de positivo la realidad española. Dada la ausencia del comisario de Pesca de la CEE, Antonio Cardoso, que excusó su asistencia al acto de clausura, la voz de Bruselas en estas Jornadas estuvo representada por el director de Recursos de la División General XIV (Pesca), el inglés John Pearson, quien utilizó en todo momento el lenguaje característico de

la Comunidad en estas ocasiones: pronunciamientos generales, defensa de lo existente y buena disposición de apertura para las futuras negociaciones entre los doce. A la vista de las duras posiciones de la representación del sector español en las Jornadas, John Pearson señaló a HOJA DEL MAR que, más que lamentarse, el sector debería preguntarse qué es lo que se puede hacer para superar las dificultades, para mejorar la organización y el conjunto de la Política Pesquera Común. Pearson insistió en que España ha entrado en una CEE que cuenta ya con una PPC y recordó las condiciones fijadas en el Tratado de Adhesión. El representante comunitario insistió en la necesidad de establecer negociaciones a partir del marco actual, para lograr ajustes que respondan a las necesidades de los doce, incluidas las exigencias planteadas por el sector español en estas Jornadas, y que consti-

deberán salir, si salen, del proceso negociador de Bruselas.

Respondiendo a las peticiones planteadas por España, Pearson alegó que la CEE la forman doce miembros y que se han de tener en cuenta los intereses de todos los Estados. España y Portugal, que son quienes animan las reformas, están ya dentro y, en opinión de Pearson, deben empezar por aceptar las actuales reglas de juego, trabajando positivamente para avanzar en la política pesquera. Reconoció a España su potencial en este sector en materia internacional, aunque entiende que la CEE puede lograr mejores acuerdos que los firmados por España en el pasado, dado que juega con unos mercados y unas ofertas de más interés para los terceros países. De cara al futuro de la política pesquera, Pearson advirtió que en los próximos años no habrá en la CEE grandes alegrías presupuestarias.

La idea global de las Jornadas y su interés para España, fue expuesta en el acto de clausura por el secretario general de Pesca Marítima, Miguel Oliver. Afirmó que hemos entrado en una CEE en la que existía una política pesquera basada en los intereses de los países del norte. A esa política ha de adaptarse el sector español, sin que ello suponga renunciar a luchar por una nueva política, que abarque otros muchos aspectos de interés para España.

Nuestro país —expuso Miguel Oliver— debe exigir que no haya regresividad en ninguno de los acuerdos bilaterales anteriormente existentes. La fórmula de las empresas conjuntas es un aspecto positivo de la política pesquera española —dijo— y sería un error que la CEE no utilizase estos instrumentos para desarrollar la flota, aumentar los recursos y ligar los planes de pesca al acceso de los mercados. La Comunidad tiene un gran déficit en este sector y le es indispensable mejorar su política global, logrando una mayor coordinación entre la política de pesquerías y el consumo. En esta línea, Miguel Oliver señaló la urgencia de una redefinición de la política de estructuras, que desarrolle, según ya había señalado el representante del CES, Pietro Morselli, normas referidas a cuestiones tales como campañas experimentales, eliminación del límite de 33 metros de los barcos para acceder a las ayudas, etc. Miguel Oliver finalizó apuntando la conveniencia de proseguir con estos encuentros, donde cada uno de los Estados ponga sobre la mesa sus planteamientos de cara a la negociación de la reforma de la Política Común de Pesca en la CEE. Las Jornadas de Santander han servido, especialmente, para que España exponga a los representantes del resto de los países de la CEE y a la administración de Bruselas los puntos que en su opinión se deberían modificar para un funcionamiento más correcto del sector. ■

Vidal MATE



## EL MAS FABULOSO DE LOS NAVIOS



# EL «NORMANDIE», U

A las 7 de la tarde del miércoles 29 de mayo de 1935, el «Normandie», el mayor, más rápido, más seguro, más lujoso, más apabullante de los navíos transatlánticos que jamás hubiera existido, partía de El Havre (Francia) proa a Nueva York. Fue un acontecimiento histórico. Tanto a su salida, precedida de grandes festejos, como a su arribada al puerto norteamericano, las multitudes lo agasajaron. Evocamos el hito y sus circunstancias.







**E**RAN estas fechas, hace 51 años. En el puerto francés de Saint-Nazaire todo estaba a punto. Habían sido necesarios cinco años de trabajo intenso, a marchas forzadas, pero el destilado del esfuerzo técnico y el delirio del gigantismo nacionalista habían tomado ya la forma del mayor, más seguro, más confortable, más rápido, más apabullante de los transatlánticos del mundo: el «Normandie», dispuesto para zarpar. Las pruebas —seguridad, velocidad, confort— resultaron plenamente satisfactorias. Sólo quedaba poner fecha al evento, y eso fue precisamente lo que los responsables navieros, en conformidad con las autoridades francesas, procedieron a hacer: el gigante partiría para América el 29 de mayo.

Era un acontecimiento técnico, un hito de la navegación, pero tenía también una obvia dimensión política. El presidente Lebrun, a la sazón incómodamente instalado en la cabecera de la República, vio pronto en el «Normandie» un instrumento para atizar el orgullo nacional y granjearse solidaridades: a falta de pan, da-

modo que *madame* Lebrun fue nombrada madrina del barco, y el propio presidente, derrochando sonrisas y cumplidos, púsose al frente del programa de actos y festejos que precedió a la primera y espectacular salida de puerto del «Normandie».

El día festivo fue el 23 de mayo, y la celebración resultó ciertamente espléndida. Desde la llegada del cortejo presidencial a la estación marítima del Havre hasta la fiesta de gala, precedida ésta de una copiosísima cena a bordo, el pueblo de la importante ciudad portuaria francesa asistió atónito al despliegue de lujo, fastuosidad y ceremonia que enmarcó la histórica fecha. Gobierno, cuerpo diplomático, autoridades civiles y militares, celebridades del arte, la cultura y el espectáculo... Los rutilantes salones del «Normandie» rivalizaron aquella noche con los de la capital. Allí estaba, no ya el *tout Paris*, sino la *toute France*.

Ya pasada la resaca del evento, seis días después, y en medio del júbilo circunstancial de los miles de curiosos congregados, el «Normandie» abandonó el puerto, rumbo a Nueva York. Eran las 7 de la tarde del

# N HITO HISTORICO

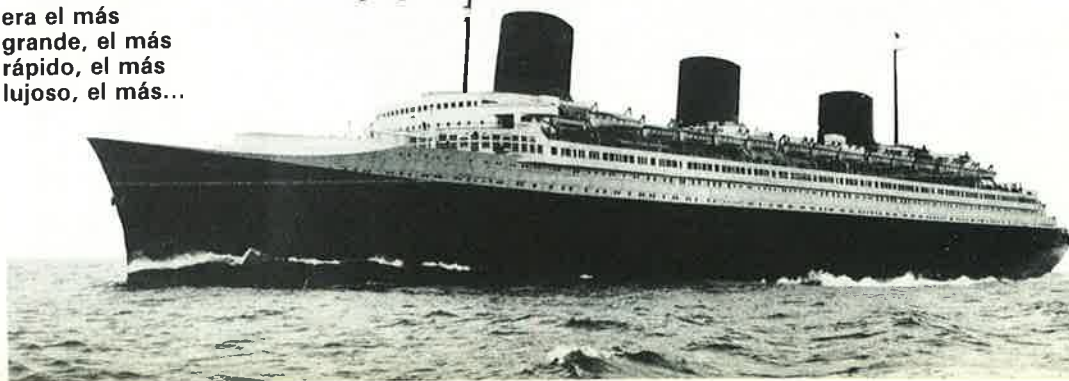


Eran los tiempos en que la tendencia al gigantismo y al récord, destilada por los éxitos de la sociedad norteamericana, se imponía en todo el mundo. El «Normandie» era el más grande, el más rápido, el más lujoso, el más...

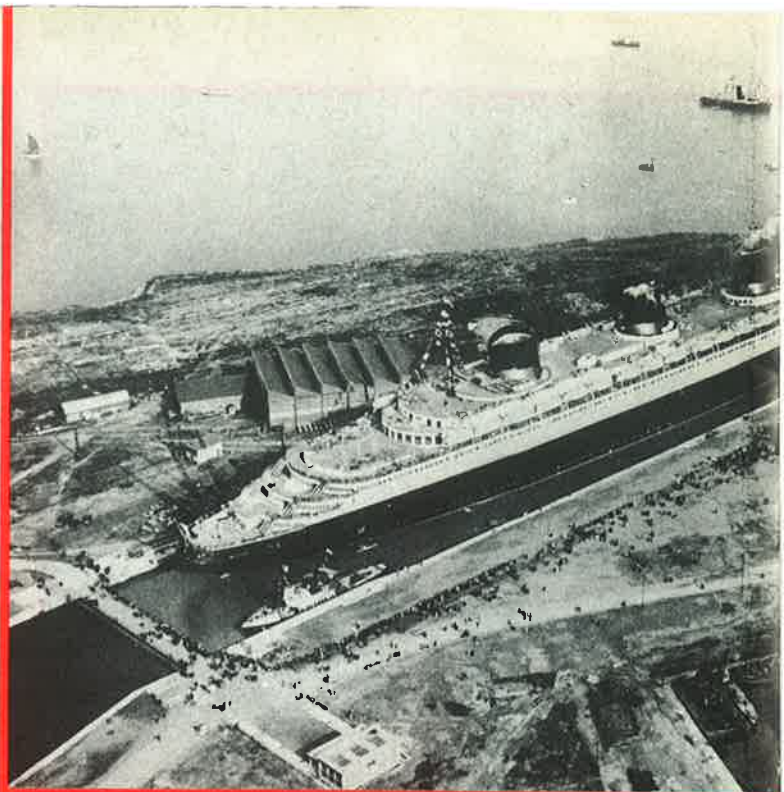
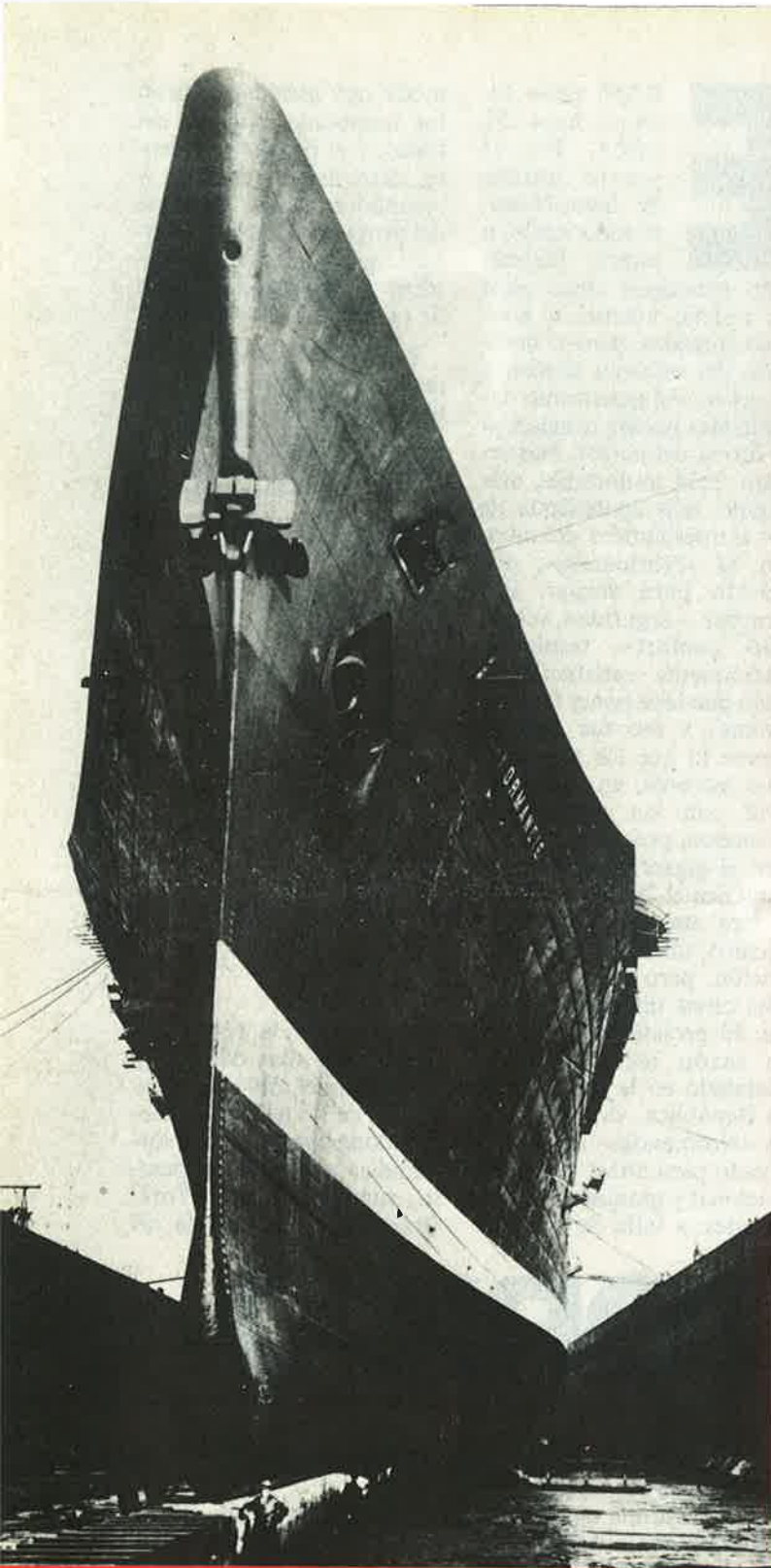
ría circo al díscolo pueblo que, por razones para él difusas, mostraba una tendencia irrefrenable al descontento y la algarada. Tal propósito de oportunismo político no disgustaba tampoco a los responsables de la Compañía Transatlántica francesa, propietaria del gigante. De

miércoles 29 de mayo de 1935.

El viaje no habría de ser directo. Antes de adentrarse en el océano, proa al nuevo continente, el «Normandie» tocó en fulgurante escala el puerto británico de Southampton, tal vez para que los orgullosos navieros del

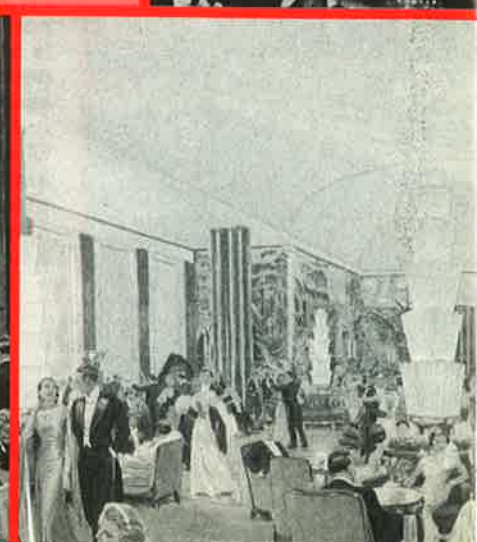




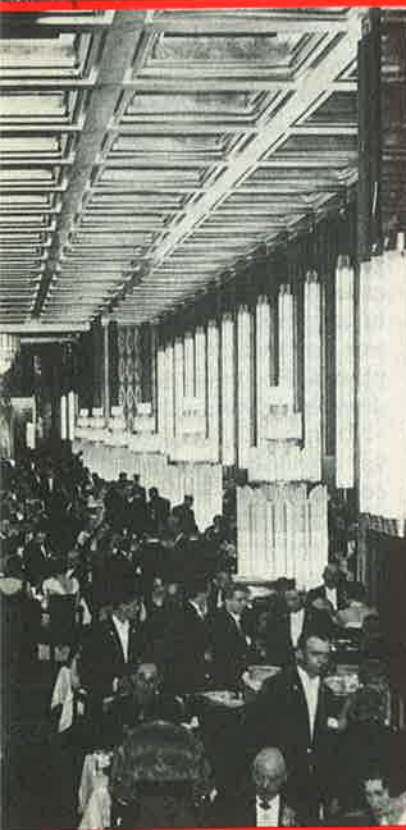
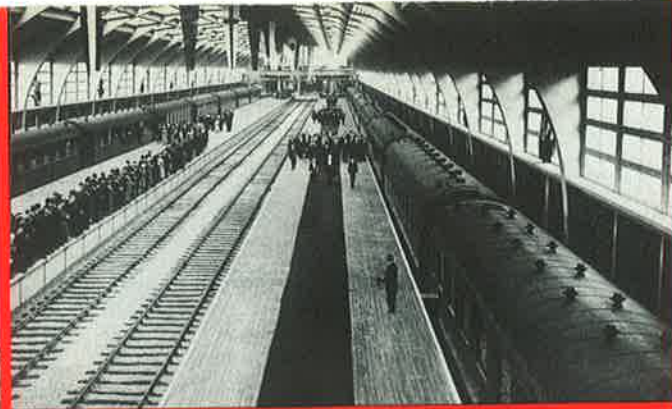


## UNA GRAN TRAVESIA HISTORICA

Fotografías: arriba, de izquierda a derecha: el buque, durante su construcción; a su salida de los astilleros de Saint Nazaire; el comedor, durante la cena de gala del 23 de mayo; llegada del presidente Lebrun a la estación de El Havre; el embajador británico, en la fiesta; paseo de cubierta. En la parte inferior, algunos grabados de época que retratan el «Normandie».



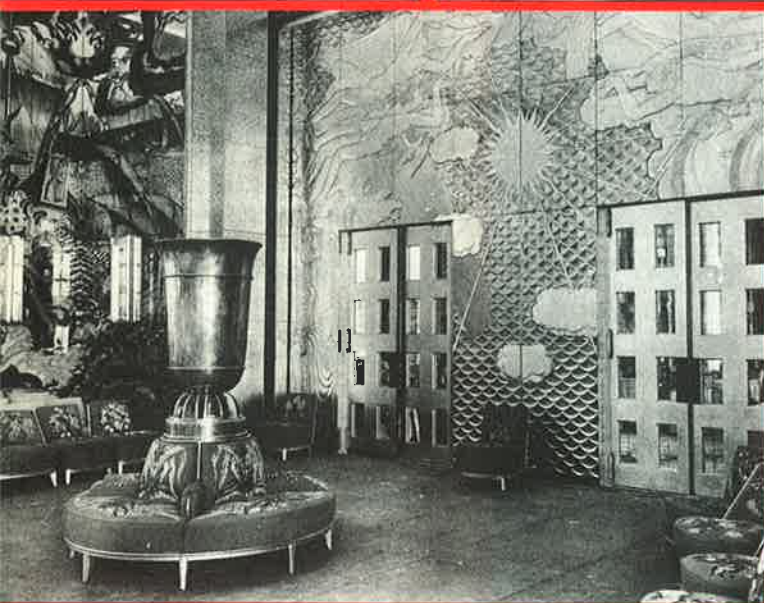




Reino Unido, recién destronados de la cabecera de las moles transatlánticas, en la que se hallaban gracias al legendario «Queen Mary», pudieran contemplar al nuevo Goliath de los mares. Por poco tiempo: a las 3 de la madrugada del día 30, el «Normandie» se lanzaba a plena potencia para la gran capital norteamericana.

El recorrido fue realizado en cuatro días, tres horas y cinco minutos. Una inmensa multitud acudió a recibir al barco que acababa de batir todos los récords de la navegación transatlántica. Nada de extraño en ello: los EE. UU. han mostrado desde antaño particular predilección por las hazañas superlativas, y aquella no era una de las menores. Muy al contrario, el «Normandie» favorecía las más ventajosas comparaciones con todo lo hasta entonces conocido. Había atravesado el Atlántico a una velocidad media superior a los 30 nudos por hora, reclamando para sí la distinción de «cinta azul» del Atlántico, título con el que los marinos distinguen al barco más rápido de entre todos. Los amigos de lo grande tenían también a qué atender: 313 metros de eslora, 160.000 caballos de potencia, velocidad punta de 52 Km. por hora... En la larga y tortuosa pugna entre la velocidad y el lujo, el «Normandie» pulverizaba todas las cotas conseguidas hasta entonces en ambos terrenos, sin resultar por ello sustancialmente más oneroso para el pasaje. Desde que en 1864 el norteamericano «Washington» había inaugurado la línea El Havre-Nueva York con apenas 950 cv. en su motor, el camino recorrido había sido largo.





## BATIO TODOS LOS RECORDS

Fotografías: de arriba a abajo y de izquierda a derecha: vestíbulo situado entre el teatro y los grandes salones; fiesta de gala; un aspecto de la decoración; uno de los comedores (dibujo); interior de uno de los camarotes de lujo, piano de cola incluido.

Los propietarios del «Normandie» contrataron para su construcción a los mejores especialistas.



Nada había escatimado la Transat francesa a la hora de la puesta a punto del nuevo barco. Desde el diseño de las cucharillas hasta el decorado brillante de los grandes salones, desde la grifería de los baños a la selección del mobiliario, desde la cristalería a los cortinones, en cada campo habían sido llamados a trabajar los mejores profesionales de Francia, a los que se les había exigido, por lo demás, la utilización de los materiales más selectos y las técnicas más modernas; estilistas, ebanistas, orfebres de renombre pusieron su impronta en la nueva embarcación de lujo.

Eran aquellos —ya lo hemos dicho— tiempos de gigantismo. Pero ese gigantismo a la europea no venía del brazo de un desarrollo económico pujante, agresivo y culturalmente ingenuo, como el que daba origen a los rascacielos neoyorquinos, sino de una profunda crisis de identidad continental, capaz de mezclar miseria, decadencia y desconcierto hasta convertir el conjunto en una sustancia altamente explosiva. Poco más de un año después del primer viaje del «Normandie», la guerra civil española anunciaría el comienzo de un incendio que habría de devorar a Europa entera en el plazo de mil días.

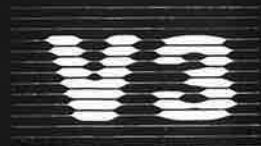
Entretanto, ignorante de sus propios símbolos, el más fabuloso de los navíos que jamás había existido cruzaba una y otra vez el Atlántico rebosante de justo orgullo. ■

Texto: J. O.  
Fotos: L'illustration/Sygm





# A LOS HOMBRES DE MAR



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

Queridos compañeros

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

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

Después de analizar varias marcas, hemos llegado a la conclusión que los videos MITSUBISHI son los más 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 nos conocéis contactar con nosotros que os procuraremos singladoras más provechosas y divertidas. Hasta la vista, buena suerte.

F.F. Garcia  
Capitán de la Marina M.





# La Administración ofrece ayuda EN BUSCA DE NUEVOS CALADEROS

La nueva disposición, presentada recientemente por el secretario general de Pesca, Miguel Oliver, y por el director general de Ordenación Pesquera, Rafael Jaén, se ha publicado en conformidad con las directrices dadas en este punto por la Comunidad Económica Europea. La Administración española, sobre todo durante los últimos años, ha optado por una política de diversificación de caladeros, con el fin de mejorar la explotación de los recursos propios y de tener alternativas para el caso de que se presentasen problemas insuperables en las zonas tradicionales de pesca.

La orden publicada establece compensaciones económicas para los armadores que se arriesguen a enviar sus barcos a caladeros hoy no suficientemente conocidos, caso de que las capturas se quedaran por debajo de los costes y los gastos de explotación. La orden ministerial define como «nuevos caladeros» los de la Antártida del Atlántico, Alaska, Estados Unidos de América, Ghana, Liberia, Sierra Leona, Islas Kerguelen, Cabo Verde, Mauritania, Irlanda, Kekjanesridge, São Tomé y Príncipe, Sri-Lanka, Chagor, Indonesia, áreas libres

La Administración ayudará económicamente a los armadores españoles que se decidan a trabajar en caladeros nuevos para nuestra flota y que ofrezcan interés para el futuro. Las condiciones para obtener el apoyo oficial se fijan en una reciente Orden del Ministerio de Agricultura y Pesca.



del Atlántico Central y Atlántico Norte.

Para acceder a la ayuda, las campañas deberán tener una duración mínima de 30

días, ya se hagan en uno o varios viajes. Igualmente, es necesario contar entre el personal a bordo con un observador científico, que será designado por la Secretaría General de Pesca Marítima o avalado por ésta. Las ayudas estarán dirigidas especialmente a fomentar, entre otros puntos, las campañas realizadas por barcos que

hayan sufrido reducciones considerables de las capturas en sus zonas de pesca tradicionales. Podrán solicitarse por organizaciones de productores, asociaciones de armadores o empresas extractivas de pesca.

La Secretaría General de Pesca Marítima podrá conceder una prima de reorientación, que se calculará a partir de los gastos de explotación y los ingresos que se deriven de la comercialización del producto capturado. Se considerarán como gastos de explotación los de aprovisionamiento y mantenimiento del barco durante la campaña, pero no los derivados de la amortización del capital, si la hubiera. Con el fin de financiar la campaña experimental, el beneficiario de la prima de reorientación podrá solicitar crédito en una entidad financiera. La Secretaría General de Pesca permitirá incluir en los gastos de explotación los intereses de ese crédito hasta el límite del 11 por 100 y referidos solamente al período de la campaña experimental. Las peticiones para acceder a estas campañas experimentales deberán cursarse a la Secretaría General de Pesca en el plazo de treinta días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor de esta Orden. La Administración deberá responder de forma afirmativa o negativa en un plazo no superior a los dos meses. La prima de reorientación se concederá una vez finalizada la campaña y previa aprobación por la Secretaría General de Pesca de los correspondientes informes sobre la actividad y resultados logrados en el caladero. ■







Si la potencia que necesita su barco está entre los 500 a 700 HP. VOLVO PENTA le ofrece una solución sencilla que le hará navegar el doble de seguro. Es tan fácil como instalar un grupo gemelo VOLVO PENTA, dos motores que, acoplados a inversores dobles, le permitirá funcionar con uno o con los dos motores, según sus necesidades y sin derrochar potencia.

Los Diesel VOLVO PENTA responden en las condiciones más duras de trabajo y su consumo es tan económico como fiable.



Apueste por los grupos gemelos VOLVO PENTA. Verá cómo gana el doble.

# DOBLE CONTRA SENCILLO

## VOLVO PENTA

### Red de Servicio Técnico

**MOTONAUTICA COSTA**  
DENIA (Alicante)  
Tel. 78 05 96  
**NAUTICA TORREVIEJA**  
TORREVIEJA (Alicante)  
Tel. 71 07 69  
**TAEMAR, S. L.**  
GIJON (Asturias)  
Tel. 32 43 50

**TALLERES PONS E HIJOS, S. A.**  
08003 BARCELONA  
Tel. 310 01 08  
**REMANSA**  
SAN LUCAR DE BARRAMEDA (Cadiz)  
Tel.  
**TALLERES ORERO**  
BENICARLO (Castellon)  
Tel. 47 19 45  
**MANUEL ESTEBAN**  
FUENTERRABIA (Guipuzcoa)  
Tel. 64 12 53  
**VOLVO CONCESIONARIOS, S. A.**  
PALMA DE MALLORCA  
Tel. 29 50 60

**CASA FRANCO**  
AGUILAS (Murcia)  
Tel. 41 03 83  
**TALLERES PATOURO**  
VIGO (Pontevedra)  
Tel. 23 22 02  
**TALLERES CORNET**  
SAN CARLOS DE LA RAPITA (Tarragona)  
Tel. 74 09 48  
**VOLVO CONCESIONARIOS, S. A.**  
PUERTO JOSE BANUS,  
MARBELLA - (Malaga)  
Tel. 78 24 54  
**GASPAR POMARES**  
SANTA POLA (Alicante)  
Tel. 41 13 82

**NAUTICA Y SERVICIO**  
LOS MOLINOS (Almeria)  
Tel. 22 62 90  
**VOLVO CONCESIONARIOS, S. A.**  
08004 BARCELONA  
Tel. 335 34 37  
**TALLERES ROSET**  
VILLANUEVA Y GELTRU (Barcelona)  
Tel. 893 15 17  
**SECUVIPA**  
BURRIANA (Castellon)  
Tel. 51 25 62  
**TALLERES CUATRO CAMINOS**  
MOTRIL (Granada)  
Tel. 60 09 01

**MOTONAUTICA MIGUEL BAUTISTA**  
ESTEPONA (Malaga)  
Tel. 80 25 40  
**JUAN FRAU NAVARRO**  
PALMA DE MALLORCA  
Tel. 25 09 99  
**AUTO NAVAL, S. A.**  
LA MANGA DEL MAR MENOR (Murcia)  
Tel. 56 39 97  
**BONI PRIETO, S. A.**  
BILBAO (Vizcaya)  
Tel. 447 05 99  
**TALLERES MELLAU**  
CAMBRILS (Tarragona)  
Tel. 36 02 17





**BARBATE  
(CADIZ)**

# «ESTO NO PUEDE SEGUIR»

*«Estaba cantado», dicen. Desde el acuerdo pesquero hispano-marroquí de 1979, y todavía más tras el de 1983, resultaba obvio, en efecto, que la flota de cerco de Barbate iba a entrar en un período de crecientes dificultades. La pesca en la Bahía de Cádiz aportó un respiro.*

*Pero ahora los problemas vuelven a surgir, y multiplicados. No es sólo un problema de Barbate. En los datos de su realidad, por más que particulares, se aprecian los signos distintivos de una problemática cuyos jalones recorren toda la costa andaluza.*





# JIR ASI»»





**E**N la costa gaditana, a medio camino entre Cádiz capital y Algeciras, una breve carretera de 9 kilómetros conduce a uno de los pueblos de mayor tradición marinera de la Andalucía occidental: Barbate. Un pueblo que, hasta allí donde llega la humana memoria, apenas ha conocido otra actividad principal que la pesca; eje de su economía, de su vida, de su historia.

A la vieja fenicia Baccipo le sobrevino el nombre de Barbate como resultado de las numerosas veces que los extranjeros (no otra cosa quiere decir la palabra latina *barbari*) descendían por el río del mismo nombre a hacer pillaje de sus riquezas. Replegada sobre sí misma y sobre su vitalidad marinera, Barbate atravesó los siglos sin más pena ni más gloria que la de su propia paz. Era en realidad, desde el punto de vista administrativo, parte de la vecina Vejer de la Frontera. A ella perteneció como aldea aneja hasta 1938, fecha en la que Franco —dícese que para premiar la colaboración que recibió desde Barbate para el paso del Estrecho— la transformó en pueblo separado. Repartieron Vejer y Barbate beneficios y cargas, y tomó cada una su andadura propia, sin demasiada discusión: Barbate había alcanzado de hecho una población mayor que la del núcleo central de Vejer, y eran pueblos de personali-

dad bien diferenciada en la práctica.

Pese a que la mañana está brumosa, desde el faro de Barbate se alcanza a ver sin dificultades la costa de la vecina Marruecos. Allí marchaban «desde siempre» los barcos barbateños, y de allí volvían cargados de boquerón. Sus caladeros *históricos* llegaban desde El Araich (Larache) hasta El Jadida (Mazagán), en donde se desenvol-

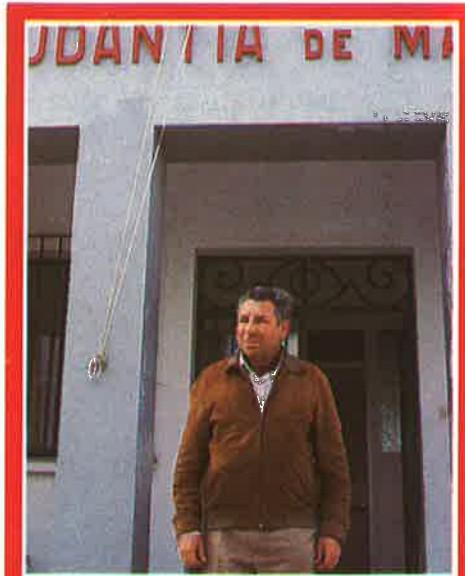
vían en plena libertad, gracias a la tradicional tolerancia de los marroquíes.

Pero nada es eterno, y la tolerancia —sobre todo cuando afecta a la riqueza—, menos. Fueron largos los años en que la población barbateña acudió a la costa marroquí a obtener su sustento. Entre 1970 y 1975, el cántaro regresaba pleno: eran los tiempos dorados. Llegó a haber hasta centenar y medio de

barcos de cerco trabajando a pleno rendimiento y ocupando a unos 2.300 hombres. Pero el pozo tenía fondo y las curvas estadísticas —y los bolsillos humanos— empezaron a dar cuenta del descenso. Finalmente, las exigencias marroquíes asestaron la puntilla, que llegó con los acuerdos de 1979 y 1983 entre Madrid y Rabat. Barbate salió de ellos en posición ciertamente desfavorable. Las licencias que se le asignaron eran insuficientes para el volumen de su flota. Y, lo que fue peor: la zona de pesca que se le señaló no tenía, en modo alguno, la riqueza de aquella en la que venían faenando sus barcos anteriormente. 1979 abrió la brecha; 1983 la ahondó.

No faltan entonces los que afirman —y arréglese usted para contradecirles— que, a partir de ahí, hasta el menos experto podía haber previsto lo que paso a paso ha ido produciéndose. «Admitamos que no hubiera más remedio que aceptar el acuerdo que se firmó con Marruecos —nos dicen—. Pero, una vez concluido, tenían que comprender que la flota de Barbate se iba a ver abocada a una situación insostenible. Debería haberse planificado una salida, haber trazado un proyecto de futuro. Nadie lo hizo. Han dejado que la situación se pudriera, entre los unos y los otros.»

Tras el acuerdo de 1979, y a la vista del escaso fruto que daban las faenas de los que



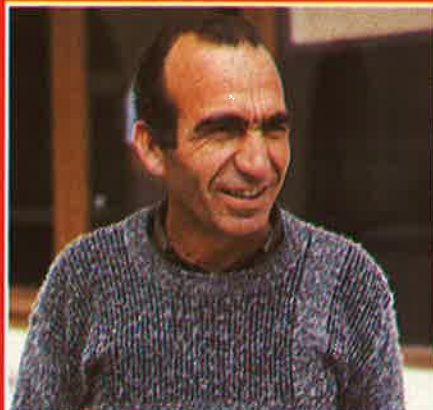
Miguel Angel Olmedo.



J. P. Moreno y M. Sánchez.



José Luis Duarte.



Vicente Virnés.



Domingo Benítez.





## TODOS PARECEN ESTAR DE ACUERDO: HACE FALTA UNA SOLUCION URGENTE

podían acudir con licencia a los caladeros asignados, los armadores de Barbate apuntaron hacia una solución teñida de provisionalidad: solicitar autorización para que sus arrastreros pudieran acudir a pescar a la zona del Golfo de Cádiz. Así lo acordó la Administración central en enero de 1980 a título de emergencia, decisión que convirtió en definitiva en junio de 1981.

El nuevo escollo ha tardado bien pocos años en salir al paso, y ahora está en el caladero de la Bahía de Cádiz. «Esta zona ha soportado un gran esfuerzo pesquero —escribía el pasado 5 de marzo Antonio Ruiz Junquera, patrón mayor de la Cofradía barbateña— y desde el pasado año se ha venido observando una disminución en el tamaño del pescado capturado, al mismo tiempo que se ha detectado una abundancia de pescado inmaduro, con dimensiones no superiores a 4 ó 5 centímetros.» La detección de inmaduros en las capturas coincidió con el endurecimiento de la actitud de las Comandancias de Marina en

**Todo el mundo sabía que la crisis llegaría, que la Bahía de Cádiz no podía soportar un esfuerzo de tan grandes dimensiones. Pero han pasado los años, y nadie ha sabido (o querido, o podido) hacer nada. Hasta que el problema ha estallado.**

el control de las dimensiones de la pesca desembarcada en los puertos de la zona, en cumplimiento de la llamada «ley de inmaduros».

Es difícil hacerse con una idea precisa de los problemas que desembocan en la captura de alevines, a partir de los testimonios directos. Según la Cofradía de Pescadores de Barbate, el boquerón y la sardina pasan por la fase de inmadurez en los meses de diciembre, enero y febrero. No obstante, un informe de la Secretaría General de Pesca Marítima sobre los problemas de Barbate, fechado el 19 de marzo de 1986, asegura que el cese de las capturas durante el mes y medio que va desde el 20 de marzo al 1 de mayo «es suficiente para que esta gran masa de inmaduros

alcance la talla comercial». ¿La utilización de mallas adecuadas no evitaría el grueso del problema? Nuestros interlocutores no se ponen de acuerdo. Domingo Benítez Núñez, secretario de la Cofradía de Barbate, entiende que el meollo de la cuestión está en las millas de distancia de la costa a las que se faena. Opinión que rebate Juan-Pedro Moreno Rodríguez, encargado de acción sindical de las Comisiones Obreras gaditanas, para el cual el problema es de corrientes marinas. José-Luis Duarte, responsable de pesca de UGT en la zona, no niega otras razones, pero retorna también a la legalidad de las mallas como materia conflictiva. Con lo que sólo un punto parece claramente establecido: la inexis-

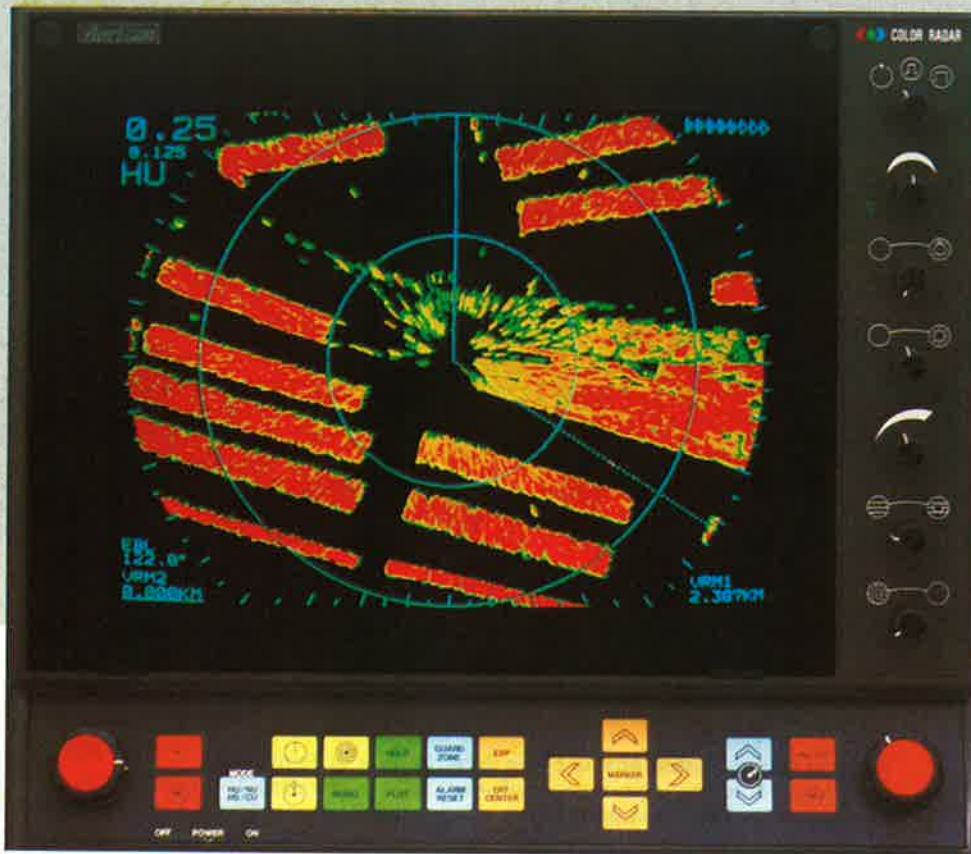
tencia de estudios biológicos serios que permitan fijar los perfiles exactos de la cuestión.

Con este problema de por medio, el 24 de marzo la situación se agrava notablemente. Cinco pesqueros de Barbate, que habían acudido al puerto de Cádiz a desembarcar sus capturas, reciben la orden fulminante de la Comandancia de Marina de arrojar al mar 230 cajas de boquerones, al haberse determinado que éstos no alcanzaban la talla necesaria para su comercialización. Cumplen la orden y regresan a su puerto de base, en donde, a instancias del alcalde de Barbate, Serafín Núñez, deciden proceder al amarre del conjunto de la flota de cerco. Núñez asegura que no se trata de una prueba de fuerza, sino del cumplimiento de la veda que resulta del informe emitido por la Secretaría General de Pesca Marítima a solicitud de la Dirección General de Pesca Marítima de la Junta de Andalucía.

—Si la flota no se paró antes fue precisamente por cautela. Esperamos a tener todos los papeles —declaró a HOJA



# Anritsu



## RADAR COLOR AR - C12 A

- Presentación para luz diurna en pantalla de 14 pulgadas de alta resolución.
- Alta sensibilidad mediante el empleo de un amplificador de bajo nivel de ruido, dando mayor detección para distancias largas.
- Ampliación de la imagen del radar. Permite medir la distancia y demora del blanco con el doble de precisión.
- Dispone de un sistema de Ploteo, lo que permite seguir la posición de blancos en movimiento, por medio de trazos azules.
- El equipo dispone de anillo de zona de vigilancia que puede ser establecida a un sector y distancia deseados, avisando de la aproximación de buques que atraviesen dicha zona.
- Línea de demora electrónica y dos anillos variables de distancia.



**HISPANO RADIO  
MARITIMA S.A.**



*a su medida en precio, gama y servicio*

SEDE CENTRAL: Julián Camarillo, 6 - Tel. 754 37 00\* - Telex 42727 HRMJE E - 28037 Madrid

LA MAS AMPLIA RED DE SERVICIO MUNDIAL.



DEL MAR—. Pero tampoco aquí escasean las objeciones, y algunos aseguran que el documento de la Secretaría General de Pesca Marítima, por tratarse de un mero informe, no puede tomarse como una resolución legal de carácter vinculante. «Esto de la veda es toda una novedad», apostillan los dirigentes sindicales de la pesca en Cádiz. Y tanto los de CC.OO. como los de UGT expresan por añadido su sorpresa: «Se trata de un problema general, que debería ser abordado a escala de toda la costa andaluza. ¿Por qué actuar así con Barbate, y no con los demás?»

Pero sería difícil ignorar el grave problema humano que afronta la población barbateña. 50 embarcaciones de cerco y jareta (que constituyen, con mucho, lo esencial de la flota local, y ocupan a unos 1.400 tripulantes), 22 de trasmallo (77 tripulantes) y 27 de palangre (123 tripulantes), sin contar las dos almadrabas situadas en Zahara y en la ensenada de la propia Barbate: de las 3.300 TRB que contabiliza el pueblo, casi 3.000 corresponden a los barcos de cerco y jareta. Lo que quiere decir algo muy sencillo: que si esa flota no obtiene ninguna ganancia, es la práctica totalidad del pueblo la que ve abrirse el abismo bajo sus pies. Se suele decir que cada empleo en el mar da sustento a siete de tierra. Tal vez la proporción resulte excesiva en el caso de Barbate, cuya población de hecho se sitúa en las 23.000 personas. Es obvio, en todo caso, que Barbate es un pueblo levantado sobre un solo soporte. Y es ese único soporte el que está fallando.

Basta con recorrer las blancas calles de Barbate para apreciar el problema, para comprender que las dificultades hace ya tiempo que atravesaron los límites de lo problemático para entrar en el terreno de la pura y directa angustia. En Barbate ha habido hambre. Gente que no ha tenido para lo más elemental: para subsistir. Viendo su lonja desierta cuesta imaginar los viejos esplendores, cuando se negociaba allí por

valor de casi 2.000 millones anuales. Eso era hace una década. Siguiendo ese ritmo, hoy deberían haberse transformado en más de 4.000, dado el aumento del precio del pescado. Entre la disminución de las capturas y la progresiva tendencia a desembarcar en otros puertos, la cifra de negocios del pasado año alcanzó con dificultades los 600 millones.

Pueblo peculiar. «Barbate es muy suyo», dicen unos y otros. Y lo es, ciertamente. El retrato-robot del barco de cerco barbateño presenta estas características: 25 años de antigüedad media, 64,30 TRB, 31 tripulantes. Lo que se traduce obligatoriamente en un problema de congestión humana a bordo. ¿Cómo pueden descansar más de treinta personas, ni siquiera

ocho, en una superficie hábil de 2,5 metros cuadrados? Miguel Angel Olmedo Coello, teniente de navío y máxima autoridad local de Marina, lo considera una singularidad local, pero no un problema para la seguridad:

—A mí me extrañó cuando lo ví, al llegar. Se ve que es una cosa muy tradicional de aquí. Pero no cabe hacer objeciones desde el punto de vista de la seguridad. Los barcos tienen en regla los certificados para navegar con ese número de personas.

Otra particularidad del pueblo es, al decir de Vicente Virnés Girona, primer teniente de alcalde y secretario general de Pesca de la UGT en Barbate, el temple de los armadores del pueblo: «Nuestros armadores se guían más por el corazón que por la ca-



## BARBATE: UNA FLOTA MUY ANTIGUA Y ABARROTADA DE TRIPULANTES

El retrato-robot del barco de cerco barbateño presenta estas características: 25 años de antigüedad media, 64,30 TRB y 31 tripulantes. A nadie parece extrañarle tan elevado número de marinos a bordo.





## LA ECONOMIA DE BARBATE DESCANSA SOBRE UN UNICO PILAR

Todo Barbate se viene abajo cuando falla la pesca. Y es que la práctica totalidad de su economía se sustenta de la pesca y de los empleos que la pesca genera en tierra.

*beza», asegura. Punto que confirman también el teniente de navío Olmedo y el secretario de la Cofradía, Domingo Benítez: «Aquí, lo que los armadores ganan al año se lo gastan en seguridad.»*

En Barbate hay unos 120 armadores, de los que aproximadamente medio centenar no salen a pescar. Cada barco reparte su propiedad entre varios armadores —frecuentemente tres— y, según nos dicen, ninguno concentra en sus manos participación en más de cuatro barcos. Su estrecha relación con los marineros, muchas veces familiar, explicaría —unida al hecho de ir *a la parte*— que admitan tripulaciones de amplitud tan extraordinaria. ¿Prevalece el sentimiento de solidaridad barbateña sobre el sentido empresarial? Así se dice en la

propia Barbate. No comparte este punto de vista el ugetista José-Luis Duarte quien, desde Cádiz, lanza toda una andanada de críticas a los armadores barbateños, reprochándoles su actuación: que estén desembarcando el grueso de sus capturas en otros puertos para beneficiarse de las devoluciones que perciben; que hayan llegado a pagar cantidades de miseria a sus marineros («*Los ha habido que han ganado 1.000 pesetas por 24 días de marea*»); que estén sacando a la mar barcos que, según él, carecen de los mínimos necesarios para navegar... Son, como puede apreciarse, puntos de vista no ya contrapuestos, sino directamente antagónicos, incompatibles.

Resulta dificultoso abrirse paso entre la maraña de afir-

maciones y datos tan tajantes como contradictorios. Pero el desánimo se agrava cuando a lo opaco del pasado y lo inextricable del presente se suma lo incierto del futuro. Hace ya varios años que todo el mundo habla aquí de la «urgente necesidad» de poner en marcha planes verdaderamente alternativos, a medio y largo plazo. Pero tales planes no aparecen sustanciados aún en nada concreto, tangible, en marcha. Entretanto, la realidad, imparable, hace estragos. Y se habla de los posibles beneficios de un hipotético acuerdo pesquero con Argelia. Y de la posibilidad de potenciar un turismo que hoy no resulta realmente rentable. Y de la puesta en pie de una flota de barcos polivalentes. Por haber, incluso los hay que sueñan con que el futuro acuerdo de pesca entre Marruecos y la CEE permita la recuperación de los caladeros «históricos». Es decir: ideas. Unas mejores, otras peores: ninguna realmente en marcha todavía.

Queda así el hecho de que el pueblo de Barbate, víctima de imprevisiones difíciles de entender —y de perdonar—, afronta ahora una situación dramática. Que casi millar y medio de familias, y tantas otras que se alimentan de las actividades auxiliares de la pesca, viven hoy con el alma en vilo. Y no son estos tiempos para el maná, y los castillos en el aire tampoco ayudan a pagar facturas.

Tal vez la solución estribe ya, para estas alturas, en olvidar las aguas pasadas y concentrarse todos en poner en marcha el molino. Pero no para que ande tan sólo algunas semanas más. Para que permita mirar hacia el futuro al menos con un algo de esperanza.

—*Esto no puede seguir así* —nos dice con sonrisa desolada el dueño de un bar, recorriendo con su mirada el establecimiento, prácticamente vacío.

Y es en eso en lo que todo el mundo parece estar inequívocamente de acuerdo. ■

Texto y fotos: J. O.





**motores marinos  
Caterpillar para pesqueros**

# precios más bajos reducido consumo 2 años de garantía

(mod. 3208)

Todos reconocen que la calidad Caterpillar es única, pero hay quien piensa que su precio es alto. No es así. Ahora puede adquirir su propulsor Caterpillar mucho más barato.

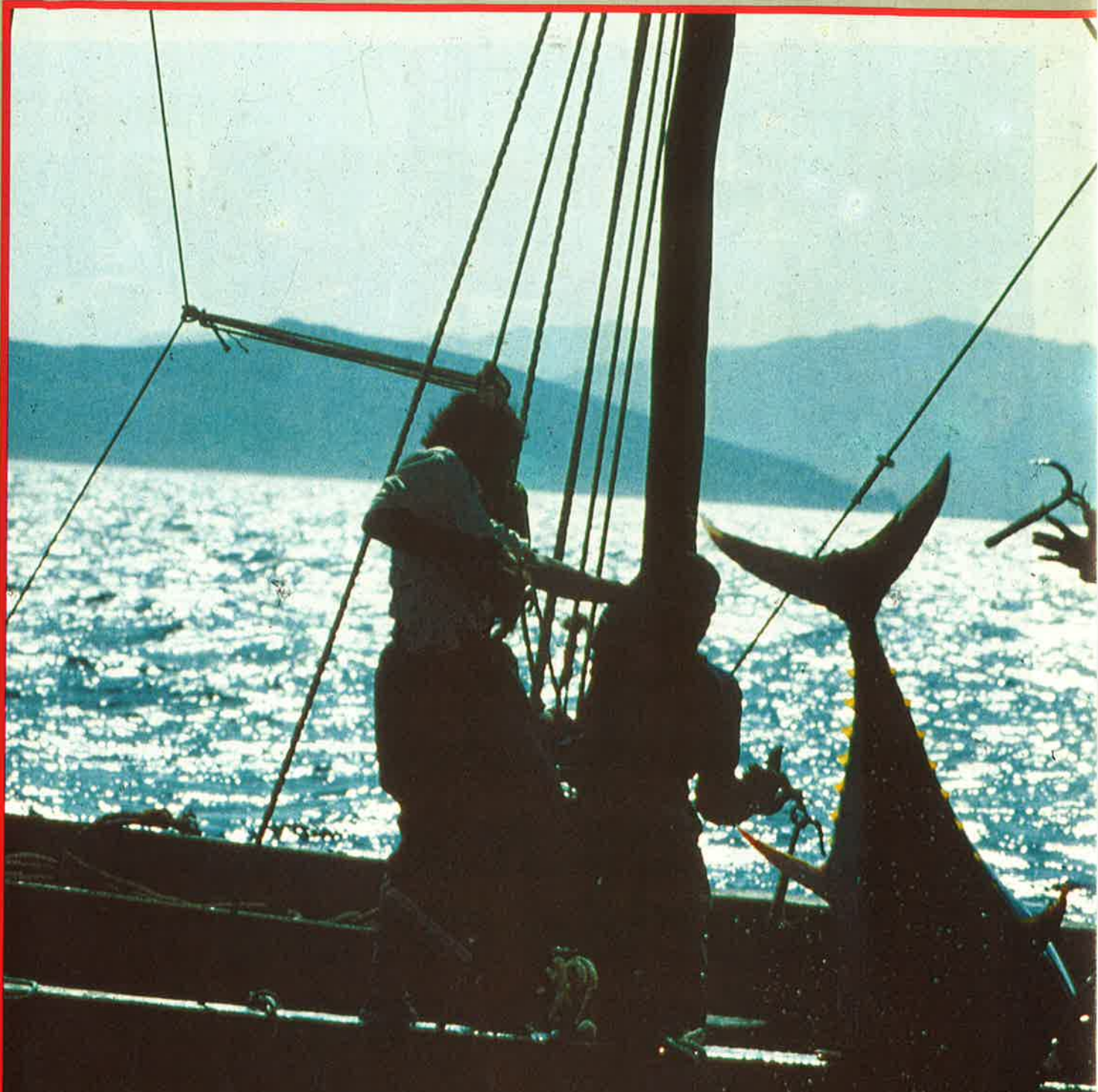
Hemos bajado los precios y resulta que, incluso, son inferiores a los demás. No encontrará un precio igual.

Además, disponen de una nueva garantía que hemos ampliado hasta dos años en algunos modelos. Si a ello añade su notable ahorro de combustible, la disponibilidad de repuestos a precios muy competitivos y el servicio post-venta de Finanzauto, que es el más eficaz del mercado, será propietario del propulsor de más calidad, más rentable y con el precio más bajo.



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



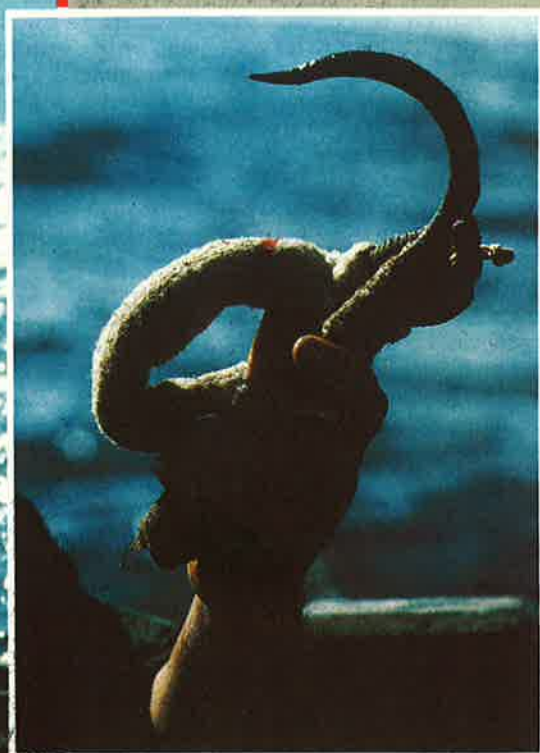


**UN VIEJO ARTE QUE REVIVE  
EL TIEMPO DE LA AL**





**C**ADA año, y tras haber invernado en aguas cálidas, los grandes atunes maduros, respondiendo a la llamada del instinto reproductor, toman la vía del estrecho de Gibraltar para acudir al



Mediterráneo a realizar la puesta. Tanto en el viaje de ida como en el de regreso, en la costa les espera una compleja trampa de redes: es la almadraba, un arte de pesca milenario que hoy retoma no poca de su vieja importancia, tanto en Andalucía como en la costa norte del continente africano.

# MADRABA



## EL TIEMPO DE LA ALMADRABA

**P**UNTUALES a su cita y movidos por el tremendo instinto migrador de la llamada a la reproducción, los grandes atunes que ya han alcanzado la madurez sexual después de haber inverñado en aguas profundas, próximas al Golfo de México, se dirigen incansables, en nutridos y apretados grupos, hacia el Mediterráneo, en el que encuentran las condiciones óptimas para realizar la puesta, que suele tener lugar entre los meses de mayo y junio.

Es ahora, en primavera, cuando los grandes cardúmenes, tras su largo viaje por el Océano Atlántico, se disponen a atravesar el estrecho de Gibraltar, buscando las aguas cálidas del Mediterráneo, donde tendrá lugar la puesta. Las zonas escogidas para la freza son variables. Generalmente, la mayoría llegan hasta la zona marítima meridional de la isla de Cerdeña, en tanto otros permanecen al sur de las Baleares. En fin, la freza de algunos tiene lugar frente a la gaditana Barbate, sin llegar a cruzar el estrecho.

Este repetitivo viaje de los túnidos, con su paso anual en grandes grupos ante las costas del sur de España, es conocido desde la antigüedad y ha dado lugar a la práctica del arte fijo conocido como almadraba. Este arte de pesca, al parecer, fue introducido por los fenicios en nuestro país, aunque su nombre procede etimológicamente del árabe: *al-Madraba*, quiere decir «lugar donde se golpea». Durante los siglos XVI y XVII este arte se extiende, en su mayor apogeo, por las costas del sur y los litorales valenciano y catalán. Fuese reduciendo paulatinamente a partir del siglo siguiente, hasta quedar circunscrito a las provincias de Huelva y Cádiz, así como a la zona norte de Marruecos.

A principios del siglo XX había quince almadrabas caladas en estas aguas. Los su-

cesivos conflictos, la gran disminución de las capturas y la falta de un mercado capaz de absorber las grandes ofertas estacionales han dado paso a años difíciles para este sector. Ya al final de la década de los 70, se calaban como muchos o tres almadrabas durante toda la temporada.

La almadraba es un arte fijo de trampa de enormes dimensiones, que consta básicamente de dos partes bien diferenciadas: el cuadro y las dos raberas. La rabera de tierra, normalmente de longitud no superior a seis millas, nace en la misma boca del cuadro y se dirige perpendicularmente a la costa, de forma que actúa a modo de gran pared de red, que desde el fondo del mar a la superficie impide el paso de los atunes. Estos, atemorizados por su presencia, no intentan atravesarla, sino que la siguen en toda su extensión, hasta llegar a la boca del cuadro, a través de la cual se introducen. Los que no llegan a introducirse en el interior del cuadro e intentan escapar son recogidos por la rabera de fuera que, al igual que la anterior, aunque de menor longitud y dirigida mar adentro, intercepta a modo de barrera vertical de red la huida de los atunes, dirigiéndolos de nuevo hacia el interior del enorme laberinto.

El cuadro, de forma rectangular y dimensiones próximas a los 250 metros de largo y los 50 de ancho, se compone de tres o cuatro compartimentos. El primero de ellos, por el que se introducen los atunes, se denomina cámara. De ahí, mediante hábiles y laboriosas maniobras, se les hace pasar sucesivamente al buche y al bordonal, caso de que lo haya, para terminar en el copo o cámara de la muerte, único compartimento que tiene una red de fondo horizontal. Esta es izada a mano desde el conjunto de embarcaciones que la rodean. De este modo se procede a la «levantada» de los atunes, espectáculo insólito en el que a veces más de cien ejemplares de enormes y plateados atunes (algunos llegan a medir hasta



**La «levantada» de los atunes es una labor sumamente impresionante; un espectáculo insólito. Atunes de hasta tres metros de longitud y más de 300 kilogramos de peso son izados por un solo hombre, gracias a su habilidad.**

**«AL MADRABA»  
SIGNIFICA  
EN ARABE  
«LUGAR DONDE  
SE GOLPEA»**

tres metros y pesar hasta 350 y 400 kilogramos) se agitan en un mar de espuma que termina teñido de sangre.

Todo este proceso requiere de una infraestructura adecuada y una gran compenetración. Los barcos que trabajan en la almadraba son normalmente 13 ó 14, y cada uno de ellos tiene una misión

específica y un nombre característico: barco tierra, barco fuera, testilla de tierra, testilla de fuera, colador, sacada, testa, lancha capitán, lancha segundo, lancha tercero, atajo grande, atajo chico y vigilante. Todos estos barcos carecen de motor, para evitar que las hélices se traben en el maremágnum de redes. Tres o cuatro faluchos de motor se utilizan como remolcadores de estas embarcaciones y para el posterior transporte del pescado a puerto.

Durante toda la temporada en la que permanece calada la almadraba, en el barco vigilante permanecen día y noche cinco o seis personas atentas a la entrada del atún y a los posibles percances que puedan surgir como consecuencia de la navegación de la zona. El resto de la flota sin motor permanece amarrada a la estructura de la almadraba y constantemente los faluchos transportan a los hombres y el pescado.

El montaje de la almadraba precisa además de una



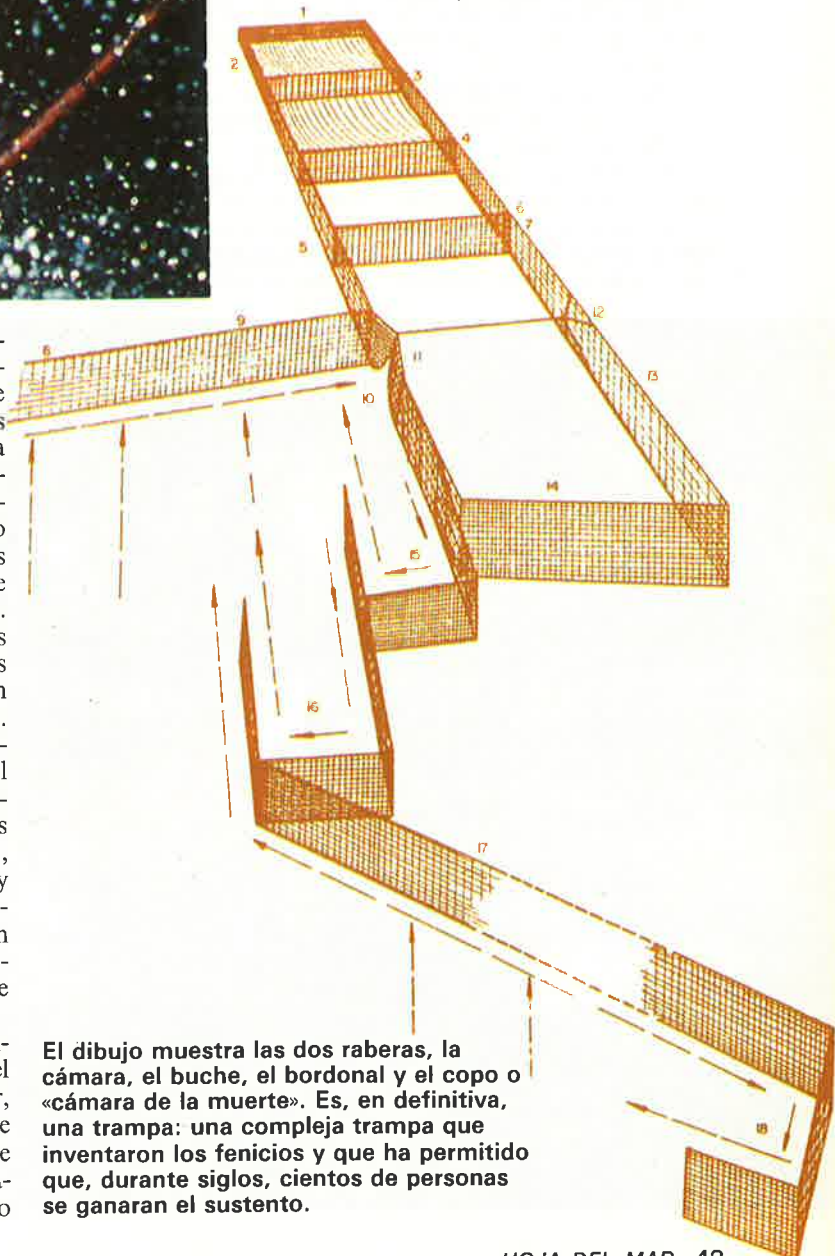


gran estructura de flotación y fondeo. La parte superior de las redes se arma sobre un cable que, para mantener la flotabilidad, va provisto de corchos, toneles vacíos y flotadores de aire y poliuretano. Para evitar los desplazamientos, se fondean pesadas anclas a larga distancia y se lastra convenientemente la relinga inferior con plomos y cadenas, que aseguran el contacto con el fondo, de tal forma que el arte permanezca siempre vertical y firmemente sujeta. La profundidad a la que debe ir el cuadro oscila entre los 20 y 60 metros, nunca a profundidades mayores. La altura de la red es siempre superior a la profundidad, en un porcentaje que varía con las condiciones de marea, las corrientes, etcétera, pero que se sitúa alrededor del 30 por 100. En general, el montaje completo de una almadraba supone una inversión superior a los 300 millones de pesetas y cada año hay que reponer, al menos, un 10 por 100 del material. Por término

medio trabajan unas 100 personas en la almadraba mientras dura la temporada de pesca. Dadas las especiales condiciones que requiere la utilización de este arte, su enclave en zonas de poca profundidad y el paso periódico de los atunes por dichas áreas, muy pocos países se dedican a este tipo de pesca. Existen almadrabas, además de en España, en el sur de las islas de Sicilia y Cerdeña, en Marruecos, Tunicia y Japón. En España todas las almadrabas se calan en fijo y son del tipo denominado «monteleva». En Japón se utilizan las denominadas «de buche», que constan de parte fija y parte móvil. Cuando son totalmente móviles tienen un menor tamaño y se llaman almadrabas «de vista» o «de tiro».

En general, todos estos tipos de almadrabas, según el atún que pretendan capturar, pueden ser de derecho o de revés, también llamadas de paso o de retorno. Las almadrabas de derecho o de paso

son las destinadas a capturar los atunes de «ida», es decir, los atunes que se dirigen a desovar al Mediterráneo. Las almadrabas de revés o de retorno son las destinadas a capturar los atunes de «vuelta», a su regreso al Océano Atlántico, una vez realizada la reproducción. Las primeras son más rentables, porque los atunes, en su emigración de reproducción o migración genética, se desplazan próximos a la superficie, concentrados en grupos que navegan cerca de la costa, sin desviarse de su ruta para alimentarse. La única forma de pesca es, por tanto, la almadraba, ya que durante esa etapa el atún no acude a ningún cebo. No solamente son más cuantiosas las capturas en este tipo de almadraba, sino que los ejemplares capturados son mucho más gruesos y tienen más



**El dibujo muestra las dos raberas, la cámara, el buche, el bordonal y el copo o «cámara de la muerte». Es, en definitiva, una trampa: una compleja trampa que inventaron los fenicios y que ha permitido que, durante siglos, cientos de personas se ganaran el sustento.**



## EL TIEMPO DE LA ALMADRABA

cantidad de grasa que los atunes de «vuelta» o «revés». Estos, tras el enorme esfuerzo que supone para ellos la reproducción, acusan una considerable pérdida de peso. Dado que se encuentran en la fase de emigración de alimentación o migración trófica, en la que se alimentan con gran voracidad, se separan a menudo del grupo en busca de alimento, por lo que forman grupos menos numerosos y más dispersos.

Algunas almadrabas están preparadas para realizar los dos tipos de pesca, ya sea cambiando la boca de entrada, o disponiendo de dos bocas de entrada, que son abiertas o cerradas en cada caso. Son las almadrabas llamadas de derecho y revés, o de paso y retorno.

Conforme al Reglamento todavía vigente, aprobado por Real Decreto de 4 de julio de 1924, que recoge la legislación existente en materia de almadrabas, las almadrabas de derecho pueden empezar a calarse desde primeros

de febrero y deben estar totalmente desmontadas a finales de junio. En la práctica, suelen comenzar a calarse entre finales de marzo y principios de abril. Las de revés, según la legislación, pueden calarse desde el 20 de junio, y deben estar totalmente desmontadas a finales de octubre. Las de derecho y revés abarcan toda la temporada, que va desde febrero a octubre.

Aunque también entra «pescado chico» en la almadraba, es el atún (*Thunnus thynnus thynnus*, Linnaeus, 1758) conocido también como «atún rojo del Atlántico» (o por su nombre inglés, *Bluefin tunny*, que hace alusión a su primera dorsal azulada), la especie capturada por excelencia. Su difusión es muy amplia, se extiende por el Océano Atlántico, el mar Mediterráneo y el mar Negro, siempre en aguas cuya temperatura no sea inferior a los 10° C. Es menos estenotermo que otros túnidos, como el bonito del norte (*Thunnus alalun-*

*ga*, Bonaterre, 1788), que necesita temperaturas superiores a los 14° C. El atún alcanza su madurez sexual aproximadamente a los 4 años de vida, con una longitud que suele sobrepasar el metro. A los 10 años llega a medir más de 2 metros, y a los 15 años entre los 2,50 y 3 metros. Generalmente, no suele sobrepasar esta edad. Algunos ejemplares alcanzan los 4 metros de longitud y llegan a pesar hasta casi 800 kilogramos. Son animales extraordinariamente viajeros, y sus emigraciones suelen ir encabezadas por los individuos de mayor talla. En su distribución llegan hasta las costas de Noruega, y a las de Groenlandia en los años de gran transgresión.

Entre el denominado «pescado chico» capturado en la almadraba se encuentran principalmente el bonito y la melva, pertenecientes ambos, como el atún, al amplio grupo de los escómbridos. El bonito (*Sarda sarda*, Bloch, 1793) es una especie muy común en los mares Mediterráneo y Negro y en las aguas tropicales y subtropicales del Atlántico, aunque se encuentra también en las costas de

Escandinavia e Irlanda. La melva (*Auxis rochei*, Risso, 1810) se extiende por el océano Índico. Es más abundante en el sector indo-pacífico, en el norte del Japón y en las costas americanas, y se encuentra también en el océano Atlántico y en el mar Mediterráneo. Ambos son peces pelágicos y migratorios, que forman cardúmenes superficiales en las aguas litorales.

Antiguamente, las autorizaciones para calar las almadrabas eran concedidas exclusivamente por los reyes, fuera a particulares o a corporaciones. Posteriormente, el duque de Medina-Sidonia ejerció este privilegio en las costas del suroeste español, mientras que las levantinas fueron monopolio del duque de Medinaceli. En 1817 se abolió este sistema de asignación y pasaron a ser explotados por particulares, que obtenían la concesión en pública subasta por un plazo de 20 a 25 años.

La crisis que atravesó el sector en los años 20 motivó la creación del Consorcio Nacional Almadrabetario. El Consorcio ejercía el monopolio de esta pesca desde la desembocadura del Guadiana (Huel-



### HAY SIETE ALMADRABAS EN ESPAÑA

Pocos son los países que desarrollan el arte de la almadraba: España, Italia (al sur de Sicilia y Cerdeña), Marruecos, Tunicia y Japón. Cada país tiene sus propias técnicas, aunque el principio básico sea el mismo.



va) hasta Punta Carrero, en Algeciras (Cádiz). A cambio, debía abonar al Estado un canon de dos millones y medio de pesetas anuales, más un tanto de participación en los beneficios.

En 1971 desaparece el Consorcio, y la explotación de las almadrabas españolas vuelve, tal y como indica el Reglamento de 4 de julio de 1924, a manos de sociedades particulares, que consignan la adjudicación en subasta pública. Este sistema se mantiene vigente.

Son siete las almadrabas caladas en España para la temporada de pesca de este año:

- «Ensenada de Barbate» pertenece a Pesquerías de Almadraza, S. A. Es una de las mayores y está situada frente al puerto pesquero del mismo nombre, en la provincia de Cádiz. Esta almadraba es de derecho y de revés, y en ella trabajan 100 personas durante la temporada completa, desde primeros de abril a finales de octubre.

- «Los Lances» pertenece a Almadrabas de España, S. A. Está situada en una zona resguardada de la playa del mismo nombre, en Tarifa, Cádiz. Lleva seis años consecutivos en funcionamiento, tras haber estado desde 1971 fuera de uso, una vez desaparecido el Consorcio. Es una almadraba de derecho, en la que trabajan 66 personas.

- «Cabo Plata» pertenece a Cabo Plata, S. A. Se encuentra en las aguas litorales de Zahara de los Atunes, junto a Barbate. Es también una almadraba de derecho, y en ella trabajan cerca de 70 personas.

- «La Atunara» pertenece también a Cabo Plata, S. A. Situada en pleno estrecho de Gibraltar, en La Línea, es una almadraba de revés, en la que se captura bastante «pescado chico» durante la temporada que va de junio a octubre. Trabajan en ella unas 60 personas. Siguiendo la experiencia de Ceuta, comienza este año a practicar el mantenimiento y la cría de atunes.

- «Punta Atalaya», de la empresa Punta Atalaya, S. A., se cala este año por primera vez, después de casi 50 años sin utilizarse. Está situa-



## ASISTIMOS A UNA INDUDABLE RE- CUPERACION DE LA AL- MADRABA



da frente a la costa de Conil de la Frontera, también en Cádiz. Es una almadraba de derecho, y da trabajo a unas 70 personas aproximadamente.

- «Nueva Umbría», de Usisa, S. A., es la única que actualmente se cala en las costas onubenses. Está situa-

da en la desembocadura del río Piedra. Es una almadraba de derecho y revés, en la que trabajan unas 100 personas. Se caló por primera vez la temporada pasada, después de haber estado fuera de uso desde 1961.

- «Agua de Ceuta», explota-

tiva, se cala en la bahía del sur de Ceuta. Es una almadraba de revés, que captura abundante «pescado chico». En ella trabajan cerca de 100 personas. Desde hace dos años, en virtud de un contrato firmado entre la cooperativa y una empresa japonesa, esta última ha instalado unas piscinas adosadas a la almadraba. La firma nipona compra a la cooperativa atunes «de revés» de más de 100 kilogramos de peso, los engorda y mantiene en estas piscinas a la espera de que se produzca una coyuntura favorable para introducir la mercancía en el mercado japonés.

Como se observa, la recuperación progresiva del número de almadrabas y su repercusión en el aumento de la media en capturas (que en el período comprendido entre 1980 y 1985 se cifra en 2.454 Tm., frente a las 1.203 Tm. de media del período 1973-1979, según datos del *Anuario de Pesca Marítima* de la Secretaría de Pesca Marítima), hace pensar en un lento resurgir de la almadraba en España. Ello se ha visto potenciado y rentabilizado por la vía de las exportaciones, de forma que prácticamente la totalidad de las capturas de atún que tienen lugar en las almadrabas españolas es absorbida por el mercado japonés. Dejando a un lado los escasos ejemplares que quedan para el consumo local, el resto del atún es transportado a Japón en modernos barcos que congelan la mercancía a temperaturas de hasta 70° C bajo cero, o bien en aviones, en embalajes refrigerados, para su consumo inmediato en crudo, conforme a la tradición del plato típico llamado «sasi-mil».

Un gran número de factores condicionan las variaciones de los volúmenes anuales de captura. El gran descenso en las capturas (12.000 Tm. de atunes en 1930, frente a los 1.592 Tm. de media del período 1973-1985) es consecuencia, para muchos, del grave estado de contaminación en que se encuentra el Mediterráneo, lo que parece afectar en mayor grado a los ejemplares jóvenes. ■

Pilar de la BARGA  
PALACIOS





# C.S. EN LOS SIETE MARES.

En el mar, el trabajo siempre ha sido duro. Muy duro. Tanto para el hombre como para la máquina.

Pero los tiempos cambian. Los hombres y los barcos, también.

Barcos cada vez mayores. Con motores cada vez más sofisticados y de mayores rendimientos.

Barcos y motores que siguen dependiendo del aceite.

De un aceite que deben encontrar vayan donde vayan.

Un aceite que sea el de mejor calidad y a un buen precio (Disola y Aurelia entre otros).

C.S. asegura su suministro y una eficaz asistencia técnica en cualquier parte del mundo.

C.S. ofrece, gustosamente, la mejor, allí donde se encuentren. No importa dónde ni cuándo.

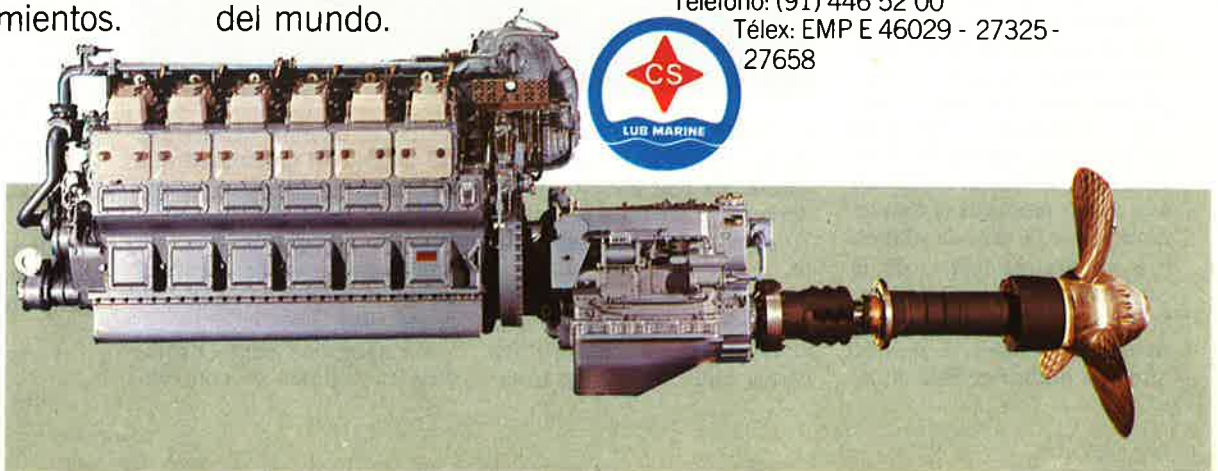
Llámenos y compruébelo.

## ACEITES MARINOS, C.S. (LUB MARINE)

C/ José Abascal, 4 MADRID-3

Teléfono: (91) 446 52 00

Télex: EMP E 46029 - 27325 - 27658



309  
TSL

INTERNARCO

Es un producto

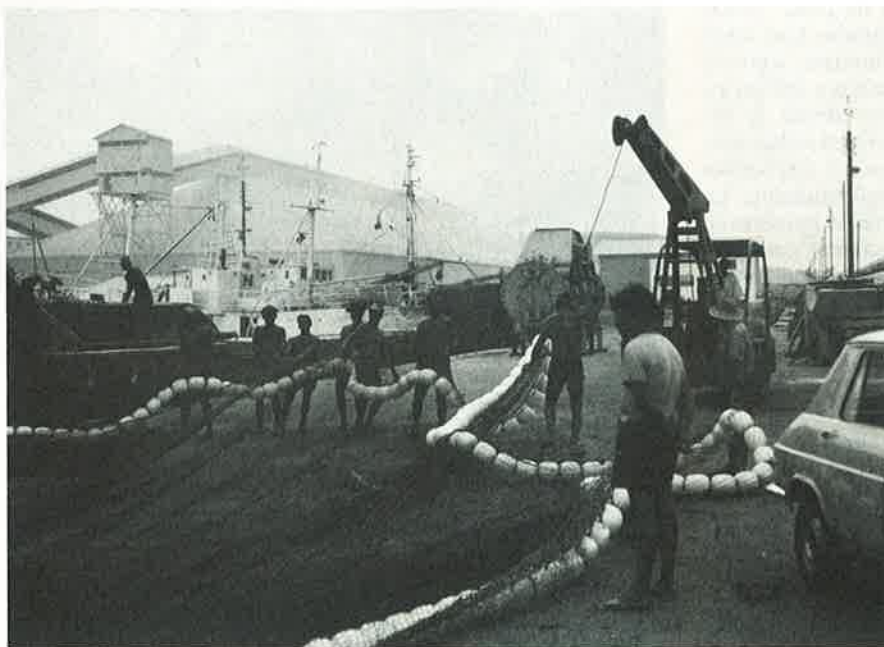




**Acuerdos pesqueros  
internacionales**

**LA CEE TOMA  
EL RELEVO**

**E**N los próximos meses, expirarán o serán denunciados diversos acuerdos pesqueros suscritos en el pasado por el Estado español con otros países. Y, en ese momento, serán los organismos correspondientes de la CEE los encargados de protagonizar las negociaciones. Esto ha suscitado preocupación en el sector, que se muestra temeroso de que los responsables de la Comunidad Económica Europea no vayan a defender con el debido entusiasmo la causa de las pesquerías españolas. La Administración española responde a ello que todas las eventualidades han sido previstas y que los intereses de la flota española no quedarán en modo alguno desasistidos.



Desde el ingreso español en la CEE, los acuerdos pesqueros internacionales de España serán gestionados por los organismos comunitarios competentes, según prevé el artículo 167 del Tratado de Adhesión.



# No habrá vacío en las actuales relaciones

**C**ASI una decena de acuerdos pesqueros bilaterales firmados por el Estado español expiran o serán denunciados a lo largo de 1986. Esta situación ha constituido motivo de malestar en los últimos meses en algunos medios del sector, temerosos de que las nuevas condiciones que pacte la Comunidad Económica Europea sean menos favorables para España.

Respondiendo a estas preocupaciones, el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Carlos Romero, señaló a la Comisión correspondiente del Congreso de los Diputados que las negociaciones para la renovación de los acuerdos se estaban desarrollando con total normalidad. *«No se ha producido —dijo— ningún vacío en el seguimiento de todos los acuerdos que tenía suscritos España. La CEE ha pasado a representar los intereses españoles en todas las relaciones pesqueras internacionales. A pesar de ello, la Administración pesquera española sigue siendo responsable directa de la gestión técnica de los acuerdos en vigor hasta que la Comisión Europea ponga en marcha todos los medios técnicos y humanos necesarios para hacerse cargo directamente de esta gestión.»*

Por el artículo 167 del Tratado de Adhesión a la Comunidad Económica Europea, desde el mismo momento de la incorporación de España a la CEE, la gestión de los acuerdos de pesca firmados por el Reino de España con otros países la asume la Comunidad. Según el mismo artículo, los derechos y obligaciones que se deriven para el Reino de España de esos acuerdos no serán alterados durante el período en que sus disposiciones se mantengan provisionalmente. La Comunidad se comprometía igualmente al seguimiento de cada acuerdo para preservar las actividades de pesca que hubieran sido suscrita por España.

En línea con la importancia de la actividad pesquera española en aguas exteriores, de donde proceden casi las dos terceras partes de nuestros desembarcos, la Administración mantenía más de veinte acuerdos bilaterales, y estaba representada en la práctica totalidad de los foros pesqueros internacionales. Desde el pasado 1 de enero, con el ingreso del Estado español en la CEE, se abrió el proceso de transferencias que se prolongará durante las próximas campañas en tanto no expiran los acuerdos españoles o los suscritos





también en algunos casos por la Comunidad.

Para la dinámica de estas negociaciones y la transferencia de competencias de España a la Comunidad se presentan las situaciones siguientes:

a) Si España tiene un acuerdo de pesca con un país con el que la CEE no tuviera compromiso antes del 1 de enero de 1986, la transferencia de competencia se realizará en el momento de expirar el acuerdo. En ese momento, la CEE negociará uno nuevo, comprometiéndose a salvaguardar los intereses españoles. Este es el caso más generalizado.

b) Segundo supuesto: la Comunidad tiene un acuerdo con otro país, firmado antes del 1 de enero de 1986, con el que España no tiene relaciones pesqueras. Tal sería, por ejemplo, el caso de Madagascar. En esta circunstancia, hasta que finalice su período de vigencia, los barcos españoles solamente podrían faenar en esas aguas con las licencias que no hayan sido utilizadas por el resto de los Estados miembros. A partir de la nueva renegociación, la Comunidad deberá incluir a la flota española como una más.

c) Tercer caso: España y la Comunidad Económica Europea tienen acuerdos con un tercer país. Si el acuerdo de la CEE vence antes que el español, la CEE intentará negociar un nuevo compromiso, incluyendo las condiciones de pesca previstas en el Tratado bilateral de España.

d) Cuarto: España y la CEE tienen acuerdos con un tercer país, pero el español finaliza antes. En ese caso, Madrid podrá solicitar la prórroga del mismo hasta que finalice el comunitario. En ese período, la Comunidad se haría cargo de las contraprestaciones económicas previstas en el acuerdo español.

En lo que se refiere a los organismos internacionales, la transferencia de competencias se está realizando también con normalidad. Allí donde existía presencia española y comunitaria, la CEE ha pasado a representar también los intereses españoles. Por su parte, el gobierno español empezará a estar presente en organismos como la NASCO, donde no se encontraba hasta ahora. Finalmente, en otros foros internacionales, como en el ICSEAF (pesquerías del Atlántico Sur) a los que no pertenecía la CEE pero sí España, nuestro país seguirá acudiendo como un miembro más, hasta que no sea admitida la Comunidad en tanto que tal. «*En consecuencia —señala Pilar García Doñoro— se debe hablar de un proceso equilibrado a la hora de hacer la transferencia de nuestras responsabilidades a la CEE en materia de compromisos internacionales.*»

La negociación de los nuevos acuerdos por la Comunidad Económica Europea asegurará, según Pilar García Doñoro, el mantenimiento de las condiciones actuales españolas en lo que se refiere al número de barcos, de licencias, de capturas, etcétera, que no sufrirán reducción por razón de las posibilidades que se ofrecen a otros Estados de la CEE. En lo que afecta a las cuestiones económicas, la Comunidad se hace cargo de los gastos actualmente cubiertos por el Estado español. Los armadores, como en la actualidad, seguirán debiendo atender a las exigencias que conlleva cada acuerdo.

Excluidos ya los compromisos con la Comunidad Económica Europea, al formar parte de ella, sólo una parte pequeña de los acuerdos pesqueros bilaterales españoles afectan a países de la zona Nor-

que fueron consideradas mínimas, de pesca para bacalao, pota y merluza.

**NORUEGA.**—Como el anterior, este es también un acuerdo de los considerados «difíciles». Fue suscrito el 21 de enero de 1981 y finaliza el 31 de diciembre de 1986. La principal pesquería es la de bacalao y afecta a una flota de 26 unidades. También operaba una flota congeladora de 8 buques para el camarón. Las asociaciones afectadas son Agarba, Acoarba, Arguiba, Molares y Anavar.

Pese al acuerdo, la realidad es que no se pesca en aguas comunitarias de Noruega desde 1982. Las autoridades de ese país insisten en relacionar el acuerdo pesquero con el Tratado de París suscrito por España en noviembre de 1925 para las pesquerías en la zona de Svalbard. La Administración española está en contra



**Casi una decena de acuerdos internacionales firmados por las autoridades españolas expirarán o serán denunciados a lo largo del presente año.**

te. Sin embargo, su interés es grande para un sector de la flota, sector que ha tenido problemas para desarrollar su actividad en los últimos meses.

**CANADA.**—La firma del acuerdo con Canadá fue el 10 de junio de 1976 y tiene vigencia hasta el 10 de junio del año en curso. El gobierno canadiense señaló ya en 1985 su decisión de revocar dicho acuerdo en junio de 1986. Las pesquerías principales en esas aguas son de bacalao y merluza americana y afectan a asociaciones como Anavar, Acoarba, Agarba, Arguiba y Molares. Desde 1980 no se ha logrado asignación alguna en aguas de la ZEE. Las negociaciones de 1984 finalizaron sin acuerdo, ante las fuertes exigencias de Canadá para la exportación de bacalao a España y las contrapartidas,

de esa interpretación del acuerdo. En la zona de Svalbard, las pesquerías principales son de bacalao (entre el 1 de julio y el 31 de octubre) y de camarón (entre el 1 de abril y el 30 de septiembre). La flota máxima es de 18 unidades bacaladeras y 3 congeladores.

**ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA.**—El acuerdo con España fue suscrito el 29 de julio de 1982 y está en vigor hasta el 11 de julio de 1987. La pesquería principal es de pota (entre el 15 de junio y el 30 de septiembre) y de calamar (entre el 1 de octubre y el 31 de diciembre). La presencia de la flota española es de 14 a 20 barcos congeladores. Las cuotas de capturas en 1985 fueron de 5.000 toneladas de calamar y de 2.500 toneladas de pota.



# Las transferencias serán equilibradas

En 1985 se produjo una crisis de las relaciones con las autoridades norteamericanas al haberse superado el cupo asignado. Como consecuencia de ello, la flota hubo de paralizar varios meses sus actividades. Se espera que sea posible una prórroga, mediante canje de notas, hasta julio de 1989, cuando expira el actual acuerdo pesquero de USA con la CEE. Los Estados Unidos de América han solicitado la pesca de 3.000 toneladas de pez-espada en nuestra ZEE, petición en estudio por la correspondiente Comisión comunitaria.

Con MEXICO tiene España desde 1977 un acuerdo de colaboración y la actividad pesquera se lleva a cabo bajo fórmulas de empresas conjuntas. Hubo varios proyectos de cooperación que no llegaron a cuajar.

En MALVINAS, España tiene una flota de unas 29 unidades para pescar 47.000 toneladas de calamar, casi 5.000 toneladas de pota y unas 2.500 toneladas de merluza, según datos de 1984. Son aguas libres, aunque el Reino Unido desea que se limite el esfuerzo pesquero en las 150 millas, como medida de protección de los recursos.

Finalmente, como organismo multilateral en la zona norte, España forma parte de la NAFO desde el 30 de agosto de 1983. En esas aguas faenan 50 bacaladeros y 15 congeladores todo el año, con

volúmenes importantes de capturas, sobre todo de bacalao.

Durante los próximos meses, por el número de acuerdos suscritos tanto por España como por la CEE, y teniendo en cuenta las condiciones de los países afectados, las negociaciones y renegociaciones más importantes se presentan en el área situada al sur de la CEE. Ocho son los compromisos que pueden sufrir modificaciones, o que serán objeto de denuncia. A grandes rasgos, esta es la situación de los principales acuerdos:

**MOZAMBIQUE.**—España firmó un acuerdo el 1 de enero de 1982, que expira el 31 de diciembre de 1986. Debe ser denunciado con seis meses de antelación. Prevé la actividad de 18 barcos camaroneros con unos TAC de 1.800 toneladas en superficie y 1.100 toneladas en profundidad. Hay contraprestaciones del Estado para el desarrollo del mejillón, créditos para construcción de barcos e instalaciones del ISM en Maputo. La CEE no tiene ningún acuerdo pesquero con este país.

**CABO VERDE.**—El acuerdo entró en vigor el 25 de septiembre de 1981 y finalizaba el 24 del mismo mes, en 1984. Fue prorrogado hasta el 24 de septiembre de 1986. Actúan un total de 20 barcos. No se abonan licencias ni subvenciones y se paga solamente una compensación por gastos de congelación y almacenamiento

en cámaras frigoríficas. El Estado se comprometió a realizar una campaña langostera de un año.

**SÃO TOME Y PRINCIPE.**—Se firmó el acuerdo el 30 de noviembre de 1984 y está prorrogado hasta el 29 de agosto de 1986. No existe un plan de pesca.

La CEE tiene un acuerdo que entró en vigor el 21 de febrero de 1984 y que finaliza el próximo 30 de agosto. En estas aguas, Francia tiene 21 licencias que no utiliza y por las que tiene interés España.

**ANGOLA.**—El acuerdo español entró en vigor el 2 de noviembre de 1984 y expiraba el 1 de noviembre de 1985. Fue prorrogado hasta el próximo 1 de noviembre. Pueden actuar hasta 45 mairisqueros para un TAC de 10.000 toneladas, de las cuales el 27 por 100 deberán ser gambas y el resto langostinos y cangrejos. Operan igualmente entre 10 y 12 atuneros. El tope por barco es de 700 toneladas anuales. España tiene contraprestaciones centradas en apoyo científico, mantenimiento de una fábrica de conservas en Tombwa y ayudas de estudio. La CEE no tiene acuerdo con Angola.

**GUINEA ECUATORIAL.**—España suscribió un acuerdo el 31 de octubre de 1979, que expiró el 30 del pasado mes de noviembre. La CEE tiene un compromiso que finaliza el próximo 26 de junio. En aguas de Guinea faenaban 110 barcos, entre congeladores y otros dedicados

**Actualmente, la Administración española gestiona más de veinte acuerdos bilaterales y está representada en todos los foros pesqueros internacionales.**







a la pesca en fresco, 10 buques con licencia A y 40 con licencia B.

El Estado español se comprometía a conceder apoyos para construir estaciones de conservación y congelación en Bata y Malabo, una fábrica de hielo, infraestructura portuaria, becas, etcétera.

**GUINEA CONAKRY.**—España mantiene un acuerdo desde el 30 de abril de 1984, con vigencia hasta el 29 del mismo mes, en 1987. La denuncia del mismo debe hacerse seis meses antes. Este acuerdo permite la actividad pesquera de una flota de 47 unidades, compuesta por 7 marisqueros, 10 barcos de cefalópodos, 15 palangreros y 15 atuneros.

España se comprometió a aportar contraprestaciones económicas en el caso de que las licencias no fueran suficientes

para adquirir dos barcos al año. La CEE tenía un acuerdo que expiraba el pasado 6 de febrero y que ha sido prorrogado hasta el mes de agosto. Están previstas nuevas negociaciones para el 12 de junio.

**GUINEA BISSAU.**—El acuerdo de España entró en vigor el 24 de septiembre de 1984 y estará en vigor hasta el mismo mes de 1989. Afecta a 10 arrastreros. El Estado español paga 20 millones de pesetas, entre otras ayudas. La CEE tenía un acuerdo que expiraba el 14 de marzo de este año. Las negociaciones para la renovación se iniciaron en febrero. España considera la posibilidad de denunciar con antelación su acuerdo, con el fin de incorporarse ya al que consiga la Comunidad Económica Europea.

**SENEGAL.**—El acuerdo español con

Senegal entró en vigor el 6 de marzo de 1985 y expira el mismo día de 1987. La denuncia deberá hacerse en septiembre de este año. Este compromiso facilita la actividad en aquellas aguas de 40 atuneros, 30 marisqueros, 19 barcos dedicados a la merluza negra y 15 palangreros. La CEE tenía un acuerdo con este país, que expiró el 30 de abril de este año. Se han iniciado ya las negociaciones para su renovación.

Entre otros acuerdos importantes en esta zona sur, cabe destacar los siguientes:

**MAURITANIA.**—España tiene un acuerdo desde el 6 de abril de 1982, que expiraba en la misma fecha de 1985. Fue prorrogado por un año más. Sin embargo, no existe protocolo para su aplicación.

El acuerdo con **MARRUECOS**, que entró en vigor el 1 de agosto de 1983, tiene vigencia hasta el 31 de julio de 1987. En el cuarto trimestre de 1985 faenaban en aquellas aguas un total de 791 unidades, de las cuales 277 eran arrastreros, 41 de cerco, 117 de palangre, 218 dedicados a la captura de cefalópodos, 26 de merluza negra, 88 artesanales y 24 sardinales.

En opinión de Carlos Romero, este acuerdo, aunque resulte caro, representa el primer compromiso plurianual importante para la estabilización de la flota y ha supuesto un descenso considerable de las sanciones.

La CEE no tiene convenios con ninguno de estos dos países. Es previsible que Marruecos denuncie el acuerdo con España, de cara a la obtención de contrapartidas de la Comunidad. Sin embargo, en medios españoles se considera que no debe aceptarse la denuncia, y que el acuerdo debe llegar hasta el final, previsto en 1987.

La CEE, junto a las negociaciones por los compromisos adquiridos con anterioridad y que expiran en los próximos meses, también ha iniciado conversaciones encaminadas a acuerdos con nuevos países, como Gambia, en cuyas aguas tampoco estaba presente España. Madagascar es uno de los pocos países con un acuerdo firmado por la Comunidad con vigencia hasta 1989 y que no tenía suscrito ningún otro con España.

En resumen, dos acuerdos de importancia en la zona Norte (Canadá y Noruega) que finalizan este año, pero que en realidad su interés es menor, al no haber podido faenar la flota española en aquellas aguas en el último período. Las negociaciones se van a centrar más en el Sur, donde España goza ya de una tradición negociadora y la CEE pretende no perder esa presencia. ■

Vidal MATE



# Países comunitarios

# REPÚBLICA FEDERAL ALEMANA





# LOS FRUTOS

## DE LA

# RECONSTRUCCION



*Un sector pesquero de importancia menor, aunque significativa, y una marina mercante notable para lo reducido de sus costas, son los rasgos más destacados de la realidad marítima de la República Federal Alemana. A cambio, las numerosas vías navegables interiores —con una longitud total superior a los 4.000 kilómetros— sirven de soporte básico para los intercambios económicos germano-occidentales. El balance es importante, si se tiene en cuenta el penoso punto de partida que hubo de afrontar tras la II Guerra Mundial.*

**D**URANTE la Edad Media, las ciudades alemanas de la Hansa tuvieron gran importancia, tanto en el terreno comercial como en el pesquero. Esta actividad fue decreciendo paulatinamente. La II Guerra Mundial dejó la flota germana prácticamente reducida a la mitad. Después se ha ido recuperando lentamente y, en el momento presente, la República Federal Alemana tiene una relativa presencia en el mar.

Sólo tres *länder* tienen costa: la Baja Sajonia y Hamburgo, en el mar del Norte, y Schleswig-Holstein, que comparte su litoral entre el mar del Norte y el Báltico.

El problema fundamental del sector pesquero germano-occidental es su excesiva dependencia de las importaciones, que prácticamente triplican las exportaciones. Este es el motivo por el que el desarrollo de la industria transformadora de la pesca está gravemente comprometido: precisamente por la dependencia exterior en el suministro de materias primas.

A la RFA le sería preciso, pues, conseguir caladeros importantes, para que sus flotas de altura y gran altura pudieran tener posibilidades de aportar esas materias primas y permitir el desarrollo de la marinindustria.

Dos características notables perfilan la situación de la flota pesquera de la República Federal Alemana: su escasa entidad numérica y el altísimo porcentaje que las embarcaciones con registro bruto superior a las 1.000 toneladas tienen en el monto total de la flota.

La escasa entidad numérica de la flota se refiere al número de barcos (688) y a su tonelaje total (79.853 TRB), datos que la sitúan a la cola de los países de la Comunidad Económica Europea, tan sólo por delante de Irlanda y Bélgica. La pesca es, pues, una actividad completamente secundaria en la industrializada Alemania Federal.

En cuanto al porcentaje de registro bruto, la flota tiene censados catorce buques, con 44.475 TRB. Este tipo de grandes buques supone el 55,6 por 100 del tonelaje total del país. Es el índice más alto de



# R

## Países comunitarios

la Comunidad Económica Europea, que ronda el 10 por 100, exceptuando a Portugal. También las embarcaciones que tienen entre 500 y 1.000 TRB registran un alto porcentaje (el 12,5), que sitúa a la RFA en segundo lugar dentro del ámbito comunitario, después de Francia. El resto de la flota es más bien modesto, con porcentajes más bajos, en general, que las medias comunitarias.

El número de trabajadores del mar situados en el sector pesquero es de 4.238; de ellos, 3.552 de forma continuada. Ha disminuido notablemente el censo de trabajadores a tiempo parcial, pero sólo en

las estadísticas, ya que han dejado de contabilizar como tales a los pescadores de tierra firme, que trabajan sin embarcación.

Las capturas totales de pescado alcanzaron en 1983 las 256.100 toneladas. Casi todo este contingente se dedica al consumo directo, pues la actividad transformadora de pescado es mínima en la República Federal Alemana.

Para la flota de litoral, los alemanes federales cuentan con caladeros en el mar Báltico, en el del Norte y en las costas noruegas. Para la de altura, Groenlandia y Canadá son sus zonas más importantes. Las costas del mar Báltico presentan diversos problemas. En primer lugar, hay dificultades de acceso a las que pertenecen al área del Comercio (Polonia y Estados bálticos). Además, con mucha frecuencia, los barcos germano-occidentales optan por desembarcar su producto en puertos daneses, debido a que así tienen menores costos y mejores condiciones de comercialización.



Por lo que se refiere a la flota de altura, en febrero de 1984 se logró un acuerdo entre la CEE y Groenlandia, por una duración de diez años, renovables por otros seis más. Aunque su contenido carece de mayor alcance, tiene gran importancia para la RFA, dado que Groenlandia es su caladero preferente para esta especialidad. Otro pacto similar suscrito con Canadá le abre también buenas perspectivas.

En 1983, el volumen total de pesca desembarcada por los barcos de la RFA fue de 256.100 toneladas. Los tres puertos pesqueros fundamentales de la República Federal Alemana se reparten esta actividad; son los de Bremen, Cuxhaven y Hamburgo, que registra un lento descenso en su importancia pesquera, en beneficio de los dos primeros.

Lo que ocurre en la RFA es que su flota desembarca tan sólo una parte de su producción en territorio propio, dirigiendo otra a países de la CEE, particularmente Dinamarca. A su vez, embarcacio-

nes de otros Estados, comunitarios o no, como Islandia, Francia y Gran Bretaña, llevan su pescado a puertos germanos. Concretamente, en 1983, el pescado fresco desembarcado por barcos no alemanes en los tres puertos citados fue del 36 por 100 sobre el total, frente al 21 por 100 contabilizado dos años antes.

Esta situación ha producido problemas de desajuste: superproducción o carestía de determinadas especies o en distintas temporadas, debido a la falta de coordinación entre las distintas flotas y las necesidades reales de consumo de pescado en Alemania Federal.

Por otro lado, gran parte de las unidades de pescado fresco es transformada en filetes o recibe tratamientos similares para su consumo, debido a la tendencia cada vez más acusada de la demanda germano-occidental hacia este tipo de artículos. Igualmente, el pescado congelado puede sufrir nuevas transformaciones posteriores al ser desembarcado, en forma de precocinados u otras modalidades.

La demanda de productos pesqueros ha aumentado en 1983, y la disminución de pesca desembarcada en suelo de la RFA fue más que compensada por el notable incremento de las importaciones.

En el capítulo de la balanza comercial pesquera, la República Federal Alemana es claramente deficitaria: Frente a los 288 millones de dólares norteamericanos que registraron las exportaciones en 1983, las importaciones de pescado

### TIPOS DE BARCOS DE LA FLOTA PESQUERA DE LA RFA

Clasificación (por TRB)	Unidades	Total TRB
0 - 49,9	524	11.767
50 - 99,9	79	5.643
100 - 149,9	49	5.607
150 - 499,9	11	10.051
más de 1000	14	44.475
<b>T O T A L E S</b>	<b>688</b>	<b>79.853</b>

Fuente: OCDE.  
Datos referidos a 1983.

### MARINA MERCANTE DE LA RFA

		% CEE
Número de buques .....	1.782	10,6
TRB .....	7.707	6,7
TPM .....	12.355	6,7
Petroleros (TRB) .....	2.652	5,5
Graneleros y mineraleros	1.396	5,3
Carga convencional .....	1.758	9,3
Portacontenedores .....	1.131	22,8

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



alcanzaron la cifra de 804 millones.

Un 61 por 100 de los países suministradores de pescado a Alemania Federal son miembros de la CEE. Otros proveedores importantes son Canadá, Islandia y Noruega. También los Estados comunitarios son, a su vez, los principales clientes de las exportaciones de pescado alemán, como se refleja en los datos del cuadro situado a la derecha.

En el año 1983, el Gobierno federal destinó 18,1 millones de marcos a potenciar el sector pesquero. La mitad de ellos apuntaban a la adaptación de las capacidades pesqueras del país. Otros 4,3 millones de marcos fueron dedicados a la reestructuración y racionalización de la flota, en tanto 3,5 millones se aplicaron a préstamos para la pesca de litoral. La Comunidad Económica Europea, por su parte, adoptó también medidas de interés. Cabe citar como ejemplo la fijación de contingentes de capturas y la firma de un acuerdo, de veinte años de duración, que establece los derechos de acceso a caladeros específicos hasta las doce millas, y que limita la entrada de los barcos comunitarios, de acuerdo con sus derechos adquiridos. Igualmente, la CEE tomó diversas medidas sobre períodos de veda, longitud de mallas y otras cuestiones de importancia.

El movimiento cooperativo pesquero en la República Federal Alemana se circunscribía en 1982 a la existencia de 31 cooperativas registradas, con 1.875 miembros y una cifra de negocios de 174 millones de marcos. Están agrupadas en la «*Verband der Deutschen Kutter und Küstenfischer e. V.*». Esta entidad está representada en la Deutscher Raiffeisenbervand (DRV), agrupación estatal alemana de cooperativas de primer grado, que es miembro de Cogeca.

Tal como se ve en el cuadro adjunto, la marina mercante de la Alemania Federal ocupa una posición media, tanto en el tonelaje de registro bruto como en el de peso muerto de su flota: exactamente, el sexto lugar de los Es-

## BALANZA COMERCIAL PESQUERA DE LA RFA 1983

(en millones de dólares)

PAIS	Import.	Export.
CANADA .....	30	0
EE. UU. ....	10	2
JAPON .....	9	1
AUSTRALIA .....	0	2
BELGICA .....	8	25
DINAMARCA ..	178	13
FRANCIA .....	38	47
GRECIA .....	2	1
IRLANDA .....	9	—
ITALIA .....	12	29
HOLANDA .....	76	32
G. BRETAÑA ..	7	26
ISLANDIA .....	28	—
NORUEGA .....	48	0
PORTUGAL .....	14	—
SUECIA .....	8	0
ESPAÑA .....	8	2
OTROS .....	117	—

Fuente: OCDE

el Wesser. Han surgido asimismo varios antepuertos, como los de Cuxhaven y Bremerhaven.

El río Wesser tiene 720 kilómetros de curso y una red navegable que supera los 1.000 kilómetros. La del Danubio alcanza una longitud de 780 kilómetros dentro del territorio alemán, antes de entrar en Austria. El Rhin, aunque suizo por nacimiento y holandés por desembocadura, es el principal río de Alemania y sobre él está el importantísimo puerto de Duisburgo, en la zona del Rhur.

Numerosos e importantes son los canales de la RFA. Destacan los del Rhin-Erne, Dortmund-Ems, Havel y Spree, en el río Oder; los que unen el Rhin y el Danubio y, sobre todo, el gran canal marítimo de Kiel, fundamental por acortar las rutas y evitar el difícil paso de los estrechos daneses del Báltico.

En total, las vías navegables

**La marina mercante de la RFA ocupa una posición media dentro de Europa, tanto por su tonelaje de registro bruto como por el peso muerto de su flota: es la sexta de la Comunidad Económica Europea. Una posición sólida.**



tados comunitarios. En número de buques llega al cuarto puesto, debido a su importante tráfico interior.

Si bien en número y tonelaje de petroleros la posición de la RFA es modesta (la sexta de la CEE) en relación a la importancia industrial del país, mejora en el capítulo de graneleros y mineraleros, donde se instala en cuarto lugar, y en carga convencional, en el que ocupa el tercero. Tiene un ascenso notable con su moderna flota de portacontene-

dores, que la sitúa como el segundo Estado de la Comunidad Económica Europea, por detrás de Gran Bretaña.

Importancia especial tiene en la Alemania Federal el tráfico interior de la marina mercante, debido a la navegabilidad de muchos de sus ríos y a la existencia de numerosos canales, que soportan un importante movimiento. Casi todos sus puertos más destacados son fluviales: es el caso de Emden, sobre el Ems; Hamburgo, en el Elba, y Bremen, en

internas de la Alemania Federal alcanzan una longitud de 4.424 kilómetros.

Hamburgo es el principal puerto mercante del país y uno de los más importantes del mundo. Aunque de menor entidad, cabe destacar los de Altona, Cuxhaven, Bremen, Emden, Kiel, Flensburg y Lübeck, aparte del ya mentado fluvial de Duisburgo. ■

**Carlos GONZALEZ  
DEL PIE  
María Antonia F. SAINZ**



*No hace falta ser un experto: cualquiera que haya habitado durante un cierto tiempo en una zona costera sabe de la capacidad corrosiva del mar. Ha visto cómo se corroen las balaustradas de los paseos marítimos, las farolas, los cascos de los buques, las carrocerías de los coches... todo cuanto de metálico afronta el mar o lo azotan sus vientos. La corrosión marina, justamente calificada de «cáncer de los metales», representa un problema grave, para el que hoy empieza a haber soluciones eficaces.*

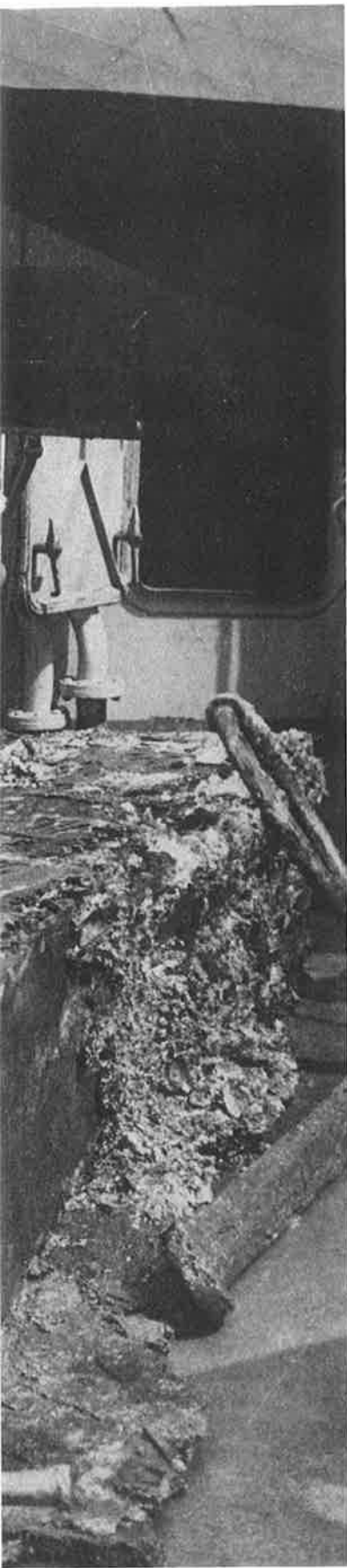


**LA CORROSION**

**MARINA**

**EL CANCER**

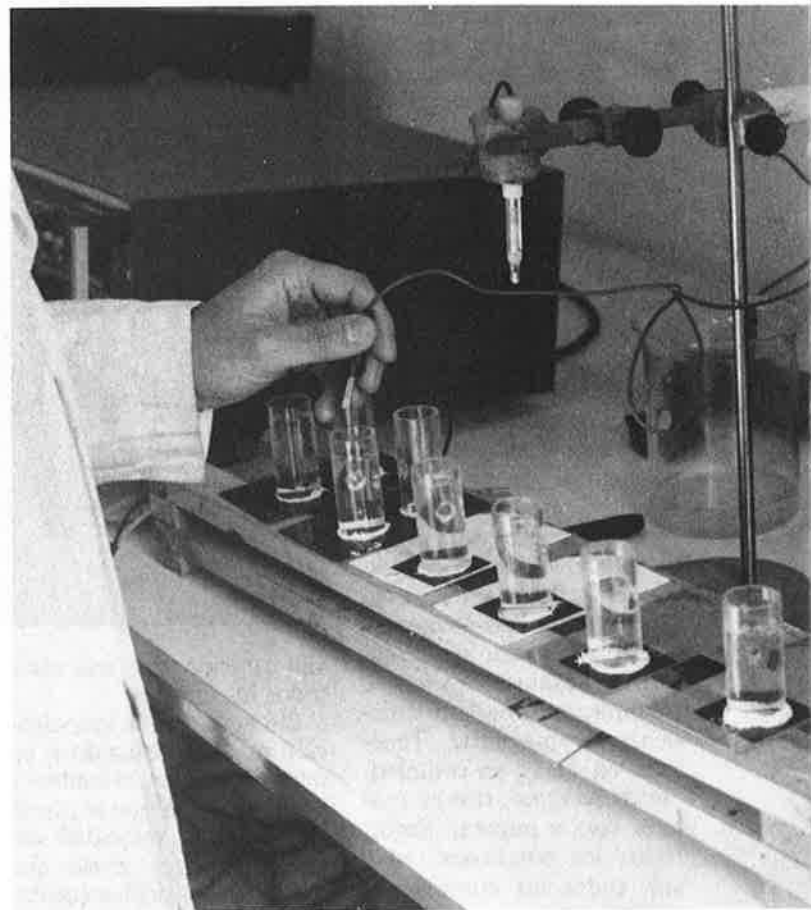
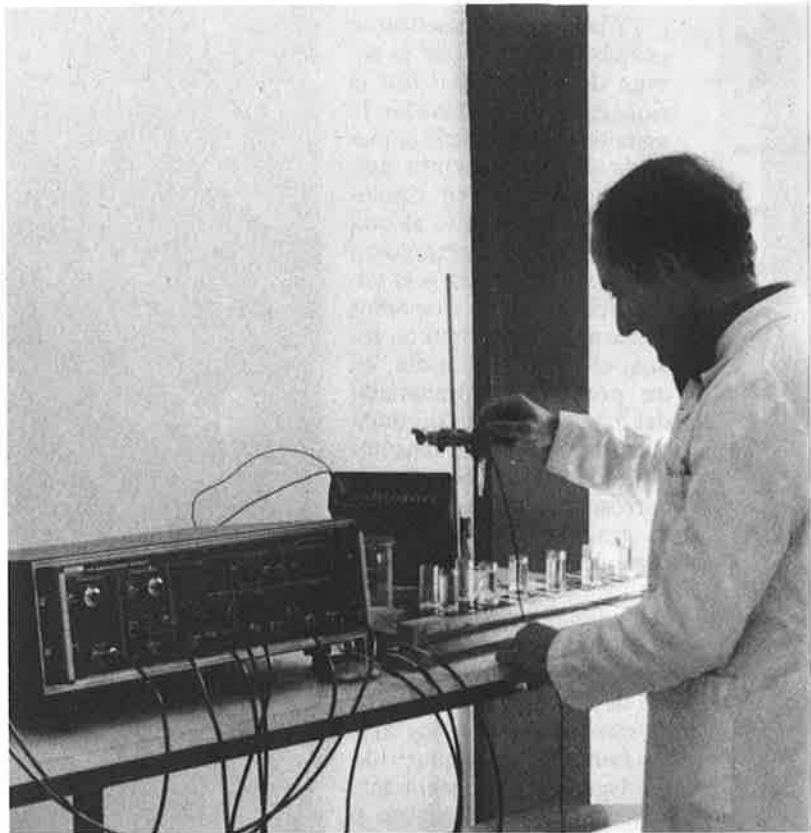




**E**L pasado mes de febrero se reunió el IV Congreso Español de

Corrosión y Protección. Entre todos los temas tratados, uno de particular importancia: la corrosión debida al mar. Investigadores de todas las Comunidades Autónomas del Estado se dieron cita para contar, discutir, proponer ideas y métodos que logren paliar, de alguna manera, este terrible problema. Problema que en el mar se multiplica por mucho, al considerar la gran cantidad de estructuras metálicas que se encuentran en contacto con las aguas. No sólo barandillas, escaleras, cascos de buques o plataformas flotantes. A esta lista hay que añadir submarinos, diques, boyas y un largo etcétera de aparatos, instrumentos y maquinaria, estacionados en los puertos.

Si prescindimos del lenguaje técnico, siempre enojoso para los no iniciados, podemos definir la corrosión como la reacción del metal ante el medio que le rodea: aire, agua dulce, agua marina, suelo... Este fenómeno, conocido desde que la Humanidad descubrió y empezó a usar los metales, se repite de manera continua, sin ninguna tregua. ¿Por qué? La respuesta es bien sencilla: los metales tienden a volver a su estado primitivo; al estado mineral de donde se le extrajo. En palabras del doctor Feliú, eminente investigador español en este campo, la frase «*óxido fue y en óxido se convirtió*» resume todo el transcurso del proceso de corrosión. Y está segura aunque retardable vuelta al estado natural es lo que mueve a gastar fabulosas sumas de dinero en la búsqueda de nuevos métodos de protección.



# DE LOS METALES



¿Y por qué el agua de mar es más corrosiva que el común de los medios? Por la riqueza de sus contenidos. El agua de mar contiene la mayoría de los elementos químicos naturales en disolución: desde el azufre al oro, pasando por metales, como el uranio, el hierro o el cobre. Entre estos elementos destacan, por encima de todos, el cloro y el sodio, en un porcentaje aproximado del 3,5 por 100. Es sin duda el cloro el elemento más nocivo de todos. Su acción corrosiva se ve reforzada por la gran solubilidad de los compuestos que forma con los metales y por su pequeño volumen, que le permite penetrar en las redes protectoras de los metales. Además de estos elementos, los mares también son capaces de disolver una buena porción de gases, como el oxígeno y el nitrógeno.

Y, aparte de los elementos químicos, no hay que olvidarse de los organismos vivos, animales y vegetales. Esto es lo que los expertos llaman el «factor biológico», que puede llegar a tener una importancia clave en el proceso de corrosión marina. En cualquier mar, sea del norte o del sur, tropical o ártico, los organismos vivos van a fijarse a las estructuras metálicas, no en tanto éstas estén en movimiento relativo con respecto al agua, pero sí en cuanto quedan paradas. Investigaciones realizadas en aguas del puerto de Barcelona pusieron de manifiesto que la corrosión del hierro (acero), aluminio y zinc por efecto combinado de la fijación de organismos vivos se multiplicaba por varios órdenes de magnitud. Tenemos, en suma, un completo «microcosmos», rico en materia viva y mineral. Según todos los estudiosos, estas son todas las condiciones exigibles para que se de un buen «caldo de cultivo» corrosivo. Y de ese «caldo» no se escapa ningún metal. El ataque es lento, pero seguro, y ante el poder del mar



van cayendo, uno tras otro, todos los metales.

Sin embargo, la investigación no se ha detenido y, en estos momentos, el control y la disminución que se puede lograr en la velocidad del ataque alcanzan niveles que se pueden considerar aceptables. ¿Cómo proteger los metales? ¿Qué aleaciones utilizar? Estas son algunas de las preguntas que habitualmente se hacen los usuarios del mar.

En 1824, sir Humphrey Davy descubrió, mientras trabajaba en su laboratorio con agua de mar, que si se unía un trozo de cobre con un trozo de hierro o de zinc, éstos se disolvían, protegiendo al primero del ataque del mar. Por esta razón decidió recomendar a los armadores y pescadores que recubrieran sus buques con planchas de cobre y adosaran al casco lingotes de acero o zinc. Independientemente de la difi-

cultad de realización práctica del método, éste fue probado, con resultados satisfactorios. El problema era la cantidad de microorganismos que se adherían al casco del buque. Afortunadamente la idea no murió. Cinco años más tarde, Edmund Davy, primo de Humphrey, retomó la idea y protegió una estructura de hierro con trozos de zinc. Nació definitivamente la época de lo que se conoce como «protección





**La corrosión de los metales por la acción del mar puede ser motivo artístico o causa de pesadillas. A la izquierda, expertas del Museo Naval de Varna trabajando sobre piezas rescatadas del fondo marino. A la derecha, extracción de un ancla oxidada que durante años fue una pesadilla para los pescadores de Barbate.**

ficio por una pequeña fuente de alimentación, que suministra la corriente necesaria para impedir que el metal se corroa.

Otras prácticas anticorrosivas se basan en la utilización de metales o aleaciones que se corroan con la suficiente lentitud como para resultar válidos. Este es el caso de algunos aceros inoxidable de alto contenido en níquel, y los célebres «latones del almirantazgo» o latones navales, que corresponden a aleaciones de cobre, zinc y estaño. A partir de estos latones, se han desarrollado innumerables variaciones que incorporan otros elementos, como el arsénico, el antimonio o el plomo. Añadamos también los bronce con aluminio, níquel o manganeso que tan buenos resultados han suministrado. En la actualidad se están investigando nuevas aleaciones de cobre y níquel con adiciones de cromo o molibdeno.

Pero es sin duda el campo de las pinturas el que más usuarios tienen y al que más atención se le está prestando en los últimos años. Estudios recientes parecen indicar que por cada 100 m<sup>2</sup> de superficie metálica expuesta a la corrosión, entre 80-90 m<sup>2</sup> están pintados. La facilidad de manejo, los grandes y sorprendentes resultados que está dando y su competitividad hacen de este método de protección una de las piezas claves del mantenimiento de las instalaciones marinas. Es por esto por lo que el empleo de pinturas marinas ha avanzado con extraordinaria rapidez, pudiendo garantizar, en estos momentos, unas estructuras protegidas contra la corrosión por largos períodos de tiempo.

La ciencia de la corrosión y la protección se encuentra, así, ante un inmenso campo de investigación y desarrollo, que en una época como la que estamos viviendo, de encarecimiento y agotamiento de las materias primas, puede abrir una importante ventana al futuro. ■

**Juan de DAMBORENEA**

## **LA ACCION CORROSIVA DEL MAR ES IMPLACABLE CON TODO TIPO DE METALES**

catódica», nombre derivado del efecto que se produce: el zinc, que es el metal más activo, se disuelve como ánodo, mientras que el acero o el hierro, actuando como cátodo, se protege. Poco des-

pués, el Almirantazgo Británico incorporó este sistema a sus buques, dándole el espaldarazo definitivo en 1950, cuando la Marina Canadiense demostró que la acción conjunta de pinturas y pro-

tección catódica era altamente efectiva. Desde entonces ese sistema se ha ido puliendo, mejorando, innovando hasta llegar a las técnicas de «corriente impresa», que sustituyen el metal de sacri-



# GENTES DEL MAR

La serie de artículos del profesor Montero Llerandi a la que hoy ponemos término provisional ha tenido, entre otras, una destacada virtud: la de mostrar palmariamente que estamos en el umbral de una investigación hasta ahora penosamente dejada de lado. El estatuto social de la mujer en las comunidades pesqueras apenas ha merecido en el pasado más tratamiento que el de los tópicos. Pero los lugares comunes no son a menudo sino falsedades que, a fuerza de repetirse, adquieren la categoría de «evidencias» que nadie discute. Estos artículos abren la puerta a un replanteamiento de la cuestión basado en el análisis de los hechos y los datos directamente comprobados. El camino está abierto: ésta es una invitación a recorrerlo.

**E**N el primer artículo en el que abordamos el trabajo de la mujer en las comunidades pesqueras apreciamos su baja tasa de participación en la actividad remunerada (1). En los últimos veinticinco años —se decía—, el sector pesquero ha sufrido un profundo cambio, al acelerarse el proceso de industrialización y modificarse sus estructuras sociales y económicas. El progresivo aumento de

Pero, como dice Roi Xordo, la historia del sector pesquero español está por hacer: «*Habría que conocer, sobre todo, cómo se produjo la transformación de la actividad primitiva, de tipo artesanal, en otra de tipo industrial, y cómo se fue produciendo en el sector la acumulación de capital*» (2). No obstante, pueden describirse los diferentes períodos que ha seguido la expansión del sector pesquero, acatando básicamente las directrices marcadas por Paz Andrade (3). Roi Xordo ha resumido las cuatro etapas. La primera se inicia «*a principios de los años 20, cuando parte de la*

## MUJER Y TRABAJO EN LAS COMUNI

embarcaciones de gran tamaño y autonomía estableció las diferencias entre la actividad pesquera tradicional, que tenía un carácter artesanal, y la nueva forma de organizar la explotación de las pesquerías, que imitaba a los sistemas de producción industrial. Como consecuencia de este proceso, desaparecieron casi por completo las actividades relacionadas con la pesca que tradicionalmente había venido desarrollando la mujer (comercialización del pescado, redes). Se pasó de una actividad que permitía la participación femenina a un sistema de producción donde la mujer parece no tener ninguna función. Para explicar esta inversión en la participación de la mujer en la actividad laboral, había que partir de las transformaciones en la estructura social y económica del sector.

*flota llega hasta Portugal y Marruecos por el sur, y al Golfo de Vizcaya por el norte*». La incorporación de arrastreros, que se importan de Inglaterra, permite llegar hasta la costa mauritano-sahariana. «*A partir de 1925, comienza la expansión hacia el noroeste y el norte, incorporándose al radio de acción de nuestra flota —unas 400 millas— los famosos bancos del 'Gran Sol' —Grand Sole, Petit Sole, La Chapelle, Pourcupine, etcétera.*» La introducción de los motores diesel en la propulsión de los buques abre la segunda etapa, que comienza en 1949. El radio de acción de las embarcaciones se extiende más allá de las 800 millas, lo que permite la explotación a gran escala «*de los stocks de bacalao en Terranova, y posteriormente en Nueva Escocia, Labrador, Groelandia, etcéte-*

*ra*». La tercera etapa «*viene marcada por las nuevas perspectivas abiertas al sector pesquero por la posibilidad de congelar el producto a bordo, lo que permitiría faenar en caladeros mucho más distantes*». Esta etapa comienza en 1960, cuando «*un grupo de accionistas ligados de manera más o menos directa con la Administración, decide unir su capital e invertir en el sector pesquero; su objetivo principal consistirá en aumentar el radio de acción de la flota hasta 6.000 millas, aprovechándose de las nuevas técnicas de congelación. La Ley de Protección y Renovación de la Flota (1961) les proporcionará una ayuda generosa, y pronto se harán visibles las primeras empresas pesqueras de buques congeladores; buques que irán a faenar, en su mayor parte, al hemisferio austral —y en parti-*







económicos, biológicos, etc. El resultado fue «el crecimiento desmesurado sin control ni planificación del sector», que dio lugar «a la concentración de grupos monopolistas en el sector, que se vieron favorecidos y estimulados». La política pesquera seguida ayudó al crecimiento de la flota, pero especialmente de la flota congeladora. Las bases de la política pesquera establecida en 1961 no fueron modificadas sustancialmente por los Planes de Desarrollo, que continuaron con la política de ayuda a la construcción de nuevas embarcaciones. La consecuencia fue que se rebasaron todas las previsiones y resultó ineficaz en su propósito de renovar la flota. Al finalizar el I Plan de Desarrollo, se alcanzaron los siguientes resultados: «La flota de gran altura, que tenía previstas 87.095 TRB, alcanzó 193.671 TRB, es decir, 2,2 veces más. La flota de altura experimentó un índice de realización de 111,3 por 100, mientras que las flotas de litoral y artesanal pierden importancia, no logrando siquie-

# IDADES PESQUERAS (y3)

cular a Sudáfrica—. Al final de esta década se comienzan a explotar también los bancos de cefalópodos del Atlántico noroccidental». La característica de la cuarta etapa es que la autonomía de las embarcaciones ya no es un elemento que limita las posibilidades de la explotación pesquera. Se profundiza la expansión comenzada en la tercera etapa, iniciándose «las pesquerías de marisco en el canal de Mozambique, y la brutal expansión de la pesquería de túnidos en el Golfo de Guinea y en el Pacífico oriental» (4).

En la tercera etapa es cuando se acelera el proceso industrializador. Un enfoque sobre este período que tiene gran interés por su planteamiento crítico es el que ofrecía el economista Fernando González Laxe, especialista en economía pesquera, en su

libro *Desenrolo capitalista e crise pesqueira*. «Este libro —escribía su autor en 1977— es un intento de exponer una nueva visión de los problemas del sector pesquero desde una perspectiva diferente a la de la Administración; y también, desde una posición o punto de vista socialista de la sociedad.» Según González Laxe, los problemas del sector hacen su aparición en el año 1972, momento en que se inicia la caída de los rendimientos técnicos (toneladas de pescado capturado por TRB de embarcación). Para entender esta coyuntura hay que remontarse al año 1961: «A partir de 1961 se inicia una etapa decisiva dentro del proceso de crecimiento de las pesquerías españolas. Se llega a una situación en la que los astilleros no funcionan a pleno rendimiento, en la que los costes de

explotación eran elevados, y las embarcaciones viejas. También había una escasez de unidades, y la tecnología era anticuada.» Esta nueva etapa va a coincidir con el final de la autarquía y el comienzo de la liberalización de la economía. La nueva etapa viene marcada por la Ley de Protección y Renovación de la Flota Pesquera (5). Esta ley tiende a paliar la crisis de los astilleros (6). La propia ley especificaba su fin: modernizar la flota y asegurar un nivel adecuado de consumo de pescado por habitante. Como consecuencia de esta ley se produce un espectacular crecimiento de la flota pesquera. La construcción de embarcaciones se vio favorecida por los generosos créditos y las ayudas financieras. Pero este espectacular crecimiento de la flota no se planificó en base a estudios

ra llegar a los límites previstos, alcanzando un nivel de realización del 94 por 100 aproximadamente. Estas conclusiones presentan una evidencia suficiente de los resultados obtenidos en el proceso de crecimiento. Y, naturalmente, hacen variar la composición de las flotas a lo largo del período 1961-1975, pasando a representar las flotas de altura y gran altura mayores porcentajes a medida que avanza la realización de la política pesquera y el proceso de construcción de buques.» González Laxe concluye: «Esta discriminación, que favorecía cierto tipo de unidades de producción, fue una constante de la política pesquera que, enmarcada dentro de la política económica del gobierno, suponía el nacimiento y la afianzación de los grupos de poder capitalistas» (7).



El cambio iniciado en el sector pesquero en los años 60 no fue un acontecimiento aislado en el conjunto de la economía española. Por eso, antes de proseguir la indagación sobre el papel de la mujer en la familia pescadora, sería útil conocer en qué medida los cambios ocurridos en las comunidades pesqueras durante los últimos 25 años se corresponden con las transformaciones sufridas por el conjunto de la sociedad española en este mismo período. Las similitudes y las diferencias nos ayudarán a comprender mejor, tanto el proceso de industrialización del sector, como las características que hacen de las comunidades pesqueras unos grupos sociales diferentes.

España experimentó cambios muy significativos en el orden económico y social durante la llamada «década desarrollista». Dejó de ser un país agrario y se convirtió en un país industrializado: «A partir de 1959, la sociedad española experimentó el que probablemente será considerado por mucho tiempo como el proceso de cambio económico-social más formidable y decisivo de su historia. En una década de espectacular desarrollo, la industrialización acelerada, el éxodo rural, el crecimiento desorbitado de las ciudades, las avalanchas turísticas y la nueva prosperidad de los españoles acabarían con aquella España agraria, vieja, seca y triste que helara el ánimo de los poetas y golpeará la conciencia de los intelectuales re-

generacionistas» (8). Modernizar el país fue el objetivo de los ideólogos del desarrollismo, confiando en que «el desarrollo crearía un bienestar y una prosperidad de los que se beneficiaría toda la sociedad española». Para lograrlo era necesario cerrar el período autárquico y liberalizar la economía. O sea, dar un golpe de timón y dirigir la economía por la senda liberal-neocapitalista común al mundo occidental. Este proceso se

inicia formalmente en 1959, con el Plan de Estabilización. Ciertos informes económicos publicados por influyentes organizaciones internacionales (el primero de ellos, en 1959, por la OECE, más tarde OCDE), fueron acogidos por los ministros desarrollistas «como Tablas de la Ley que, como las mosaicas, obligaban a su cumplimiento». En el año 1962 se hacía público el informe del Banco Mundial sobre la economía española: «La clave del informe era clara: el

desarrollo exigía que recursos, capital y Estado estuviesen a disposición de los intereses privados. Y, con ciertas limitaciones derivadas de la naturaleza del régimen, a eso apostarían los Planes de Desarrollo.» Por tanto, no puede extrañar que «dos de los instrumentos fundamentales del desarrollo —las acciones concertadas entre el Gobierno y las empresas, y los polos de desarrollo regional— no fueran sino operaciones, no siempre eficientes, de trasvase de dinero público,



**CUADRO 1**

**Actividad de la esposa del pescador según los ingresos semanales medios del marido (en porcentajes)**

Actividad de la esposa	Ingresos semanales medios del pescador		
	Hasta 8.000 ptas.	De 8.001 a 10.000 ptas.	Más de 10.000 ptas.
Sólo las faenas de la casa .....	84	92	100
La casa y un trabajo remunerado .	16	8	—
<b>TOTAL (%) .....</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>Número de casos .....</b>	<b>(77)</b>	<b>(24)</b>	<b>(15)</b>

FUENTE: Estudio sociológico sobre los trabajadores del mar del sector pesquero murciano (inérito).

en cantidades a veces formidables, al sector privado» (9).

Como cabía esperar, el proceso de crecimiento del sector pesquero no se desvió de la política económica seguida en España. Incluso las crisis parecen ir de la mano. Durante la década del desarrollo español, la economía española padeció, según Ros Humbravella, una crisis cada dos años: «En 1966-1967 y en 1970-1971 (y luego ya, crisis casi permanente a partir de 1973)» (10). En el sector pesquero la planificación no fue,



según González Laxe, ni racional ni coherente. El crecimiento de la flota no se planificó de acuerdo con los recursos existentes ni con las necesidades de la población. Todo esto marcará la crisis del sector durante la última etapa del III Plan de Desarrollo: «*La incoherente planificación pesquera de apoyo a la construcción de nuevos buques nos llevó a una situación en la que los caladeros no daban más de sí, donde las capturas comenzaban a descender, don-*

**CUADRO 2**

**Actividad de la esposa del pescador según el cargo a bordo del marido (en porcentajes)**

Actividad de la esposa	Cargo a bordo del pescador	
	Patrones y Motoristas	Marineros
Sólo las faenas de la casa .....	98	77
La casa y un trabajo remunerado .	2	23
<b>TOTAL (%) .....</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>Número de casos .....</b>	<b>(64)</b>	<b>(52)</b>

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



de el número de barcos se incrementaba de forma acelerada. Todo esto nos lleva a una situación de sobrepesca» (11).

Pero lo que aquí nos interesa es saber cómo afectaron estos cambios económicos a la estructura familiar, y más concretamente qué papel se le asignó a la mujer. Lourdes Benería ha estudiado la relación entre los cambios ocurridos en la economía española durante el período 1940-1972 y las formas en que se vio afectada la participación femenina en el trabajo asalaria-

do. Los cambios económicos resaltados por esta autora son el incremento de los sectores industrial y de servicios; la disminución de los trabajadores por cuenta ajena, y el alto grado de migración interna y de emigración hacia Europa. «*Al mismo tiempo, este proceso corre paralelo a otros cambios en la estructura de la producción. El aumento del tamaño de las unidades de producción y la sustitución de la pequeña por la gran empresa origina una disminución gradual de los trabajadores por cuenta*

*propia y un incremento de la proporción de asalariados. Por otro lado, la disminución del peso relativo del sector agrícola implica un desplazamiento de la población de las áreas rurales a las urbanas y, por tanto, un incremento en la tasa de urbanización.*» Las consecuencias de estos cambios para la mujer fueron: 1) «*El trabajo doméstico y el trabajo remunerado se dividen en dos esferas de producción cada vez más separadas*»; 2) «*La mujer realiza una nueva e importante función dentro de la econo-*

*mía capitalista: el consumo de un número creciente de mercancías y servicios*», de tal manera que «*el consumo sustituye a la producción realizada anteriormente dentro de la esfera familiar*», y 3) «*A medida que el desarrollo capitalista prosigue, el trabajo de la mujer también es absorbido en la esfera de la producción remunerada y del trabajo asalariado*» (12). En la España modernizada de los años 70, «*la mujer había empezado a abandonar aceleradamente el papel de esposa y madre cristiana que le reservara el franquismo*». Aunque su «*emancipación fuese aún precaria y subsistiesen numerosas discriminaciones familiares, laborales y sexuales en su contra, la mujer —en muchos casos, dotada de altos niveles de instrucción— adquirió un papel definitivamente más responsable y activo*» (13).

Las dos primeras consecuencias señaladas por Lourdes Benería reflejan con gran exactitud lo sucedido en el sector pesquero. El trabajo que realizaba la mujer en faenas relacionadas con la actividad pesquera en tierra ha sido barrido por el proceso de industrialización, quedando encargada la esposa del pescador de organizar el consumo familiar. Sin embargo, en las comunidades pesqueras el desarrollo no ha promovido la incorporación de la mujer al trabajo asalariado. Las encuestas realizadas entre los pescadores no sólo indican una tasa muy reducida en la participación de la mujer en la actividad laboral remunerada, sino que muestran un



**CUADRO 3**

**Actividad de la esposa según el tamaño de la embarcación donde trabaja el esposo (en porcentajes)**

Actividad de la esposa	Tamaño del buque	
	Hasta 50 TRB	Más de 50 TRB
Sólo las faenas de la casa .....	86	100
La casa y un trabajo remunerado .	14	—
<b>TOTAL (%) .....</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>Número de casos .....</b>	<b>(99)</b>	<b>(19)</b>

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

claro rechazo al trabajo de la mujer fuera del hogar, aunque hay diferencias regionales que no deben soslayarse. Por esta razón, en el segundo artículo que dedicamos a la mujer analizamos las actitudes hacia el trabajo femenino en las comunidades pesqueras murcianas (14). Los valores dominantes en estas comunidades generan actitudes negativas hacia el trabajo extradoméstico de la mujer casada, existiendo un considerable acuerdo sobre esta cuestión entre hombres y mujeres. Claro que en estas comunidades se dan una serie de circunstancias que tienden a reforzar entre las mujeres la actitud de rechazo: su bajo grado de formación cultural, la escasa oferta de empleo y la falta de atractivo que ofrecen los trabajos que les ofrecen (duros, mal remunerados, eventuales y sin ningún prestigio). En estas comunidades la mujer no percibe el trabajo extradoméstico como una liberación de su condición actual, sino todo lo contrario.

Las actitudes dominantes en las comunidades pesqueras sobre el papel de la mujer parecen así desviarse de las dominantes en el conjunto de la población española. ¿Corresponden estas actitudes tradicionales a una España marginal? Marginal, no; marginal, sí. En los años 1980 y 1981, la tasa de actividad de las mujeres casadas en España fue del 19 por 100, es decir, que trabajaban, aproxi-

## EN UNA SOCIEDAD TRADICIONAL Y DE POCO DESARROLLO, EL TRABAJO FEMENINO ES FRUTO DE LA PENURIA, NO DEL DESEO DE IGUALDAD

madamente, 2 de cada 10 casadas (15). En las comunidades pesqueras murcianas, la tasa de actividad era en estos años del 9 por 100 (16), lo que supone la mitad de la tasa media española. La diferencia es considerable, pero no tanto, si tenemos en cuenta que las comunidades pesqueras murcianas están enclavadas en localidades que tienen una población inferior a los 100.000 habitantes, que es donde se dan las tasas más elevadas de empleo femenino (17). Por otra parte, hemos de interrogarnos por las razones

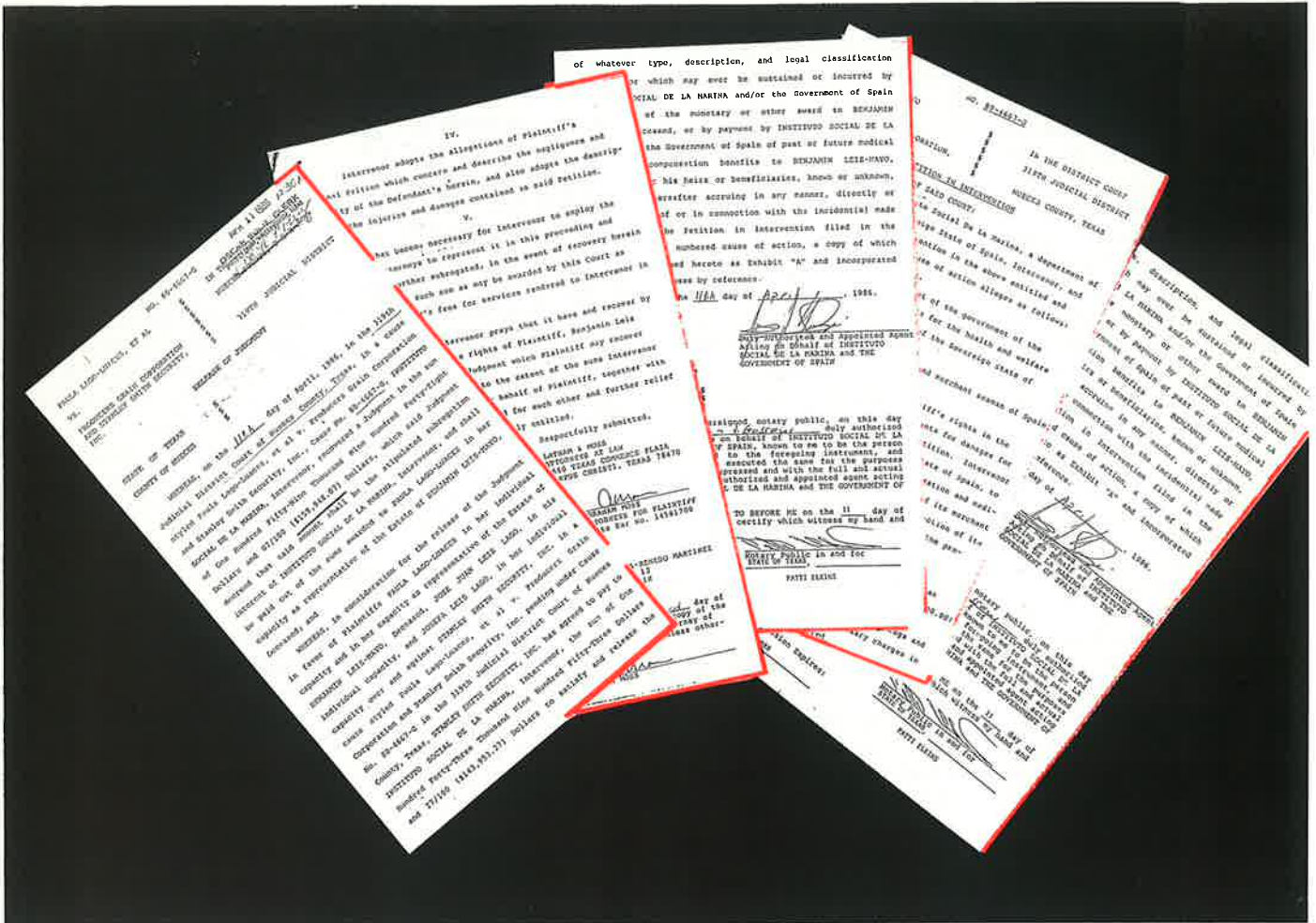
que impulsan a la mujer hacia el trabajo fuera del hogar. Según Salustiano del Campo y Manuel Navarro: «El trabajo de la mujer casada influye sobre la vida familiar en algunos aspectos: refuerzo de la economía del hogar, igualación del papel de la mujer y del hombre en el interior de la familia, modernización de las pautas de fecundidad, educación de los hijos, conflictividad matrimonial y otros. Pero en una sociedad tradicional y subdesarrollada como la nuestra, el trabajo femenino fuera del hogar está más ligado a la necesidad material que al deseo de liberación e independencia de la mujer a través del desempeño de una actividad profesional propia» (18). Esta observación coincide con el hecho comprobado de que «la participación de las mujeres en el trabajo remunerado será menor cuanto mayor sea la renta del marido» (19). Hecho que también se confirma en las comunidades pesqueras murcianas, en las que las tasas de actividad de la mujer casada disminuyen cuando la renta del marido es más alta (Cuadro Núm. 1), cuando el cargo a bordo tiene un *status* superior (Cuadro Núm. 2), o cuando el barco es de mayor tonelaje (Cuadro Núm. 3). En este sentido, las pautas de comportamiento de la esposa del pescador no son diferentes del resto de las mujeres de tierra. ■

José-Manuel MONTERO LLERANDI

## NOTAS

- (1) Ver HOJA DEL MAR, Núm. 240 (marzo, 1986).
- (2) Ver Roi Xordo, «La administración de los recursos pesqueros», en S. Castroviejo y otros, *Ecología y política en España* (Madrid, H. Blume, 1978), pág. 154.
- (3) V. Paz Andrade, «El proceso de expansión de las pesquerías españolas», *Información Comercial Española*, Madrid, núm. 478 (1973), págs. 83-94.
- (4) Roi Xordo, *op. cit.*, págs. 155-156.
- (5) Fernando González Laxe, *Desenrolo capitalista e crise pesqueira* (La Coruña, Documentos de divulgación, 1977), págs. 14 a 27.
- (6) «En 1971, España ocupaba el cuarto lugar en el mundo en la construcción naval. La exportación de buques había pasado a ser la principal partida de las exportaciones». Juan Pablo Fusi, «La década desarrollista (1959-1969)», *Historia 16, Historia de España*, Madrid, v. 13 (febrero, 1983), págs. 18-19.
- (7) González Laxe, *op. cit.*, págs. 37 a 40.
- (8) Juan Pablo Fusi, *op. cit.*, pág. 9.
- (9) *Ibid.*, págs. 13 a 17.
- (10) *Ibid.*, pág. 18.
- (11) González Laxe, *op. cit.*, pág. 42.
- (12) Lourdes Beneria, *Mujer, economía y patriarcado durante la España franquista* (Barcelona, Anagrama, 1977), págs. 35 a 39.
- (13) Juan Pablo Fusi, *op. cit.*, pág. 38.
- (14) Ver HOJA DEL MAR, núm. 241 (abril, 1986).
- (15) Pilar Alcobendas Tirado, *Datos sobre el trabajo de la mujer en España* (Madrid, Centro de Investigaciones Sociológicas, 1983), pág. 111.
- (16) José Manuel Montero-Llerandi, «Estudio sociológico sobre los trabajadores del mar del sector pesquero murciano» (no concluido).
- (17) Lourdes Beneria, *op. cit.*, pág. 42.
- (18) Salustiano del Campo y Manuel Navarro, *Análisis sociológico de la familia española* (Madrid, Ministerio de Cultura, 1982), pág. 136.
- (19) Lourdes Beneria, *op. cit.*, pág. 40.





**Obtenida una indemnización  
récord en los EE.UU.**

# HISTORIA DE UNA SENTENCIA

El 20 de abril de 1980, en el puerto de la ciudad norteamericana de Corpus Christi, en el estado de Tejas, se produjo un hecho trágico y de amargas consecuencias: tras burlar los servicios de seguridad del puerto, tres individuos pudieron llegar hasta el buque «Marcoverde», de bandera española. Al intentar penetrar en él, el marinerero Benjamín Leis Mayo, que se encontraba de guardia, les hizo frente. Varios disparos le hirieron de gravedad. Tras cuatro largos años de invalidez, Benjamín Leis murió. Un complejo proceso en los Estados Unidos, para el que la familia de Benjamín Leis contó con la colaboración del ISM, ha dado como resultado la obtención de una indemnización de más de 572 millones de pesetas.

**E**STA es la crónica de los hechos: en la noche del 20 de abril de 1980, el marinerero Benjamín Leis Mayo, perteneciente a la empresa MARCOSA, se encontraba haciendo guardia en el buque «Marcoverde», atracado en un muelle privado, en Corpus Christi, Tejas, Estados Unidos. Tres asaltantes consiguieron escapar a las medidas de seguridad de las que este tipo de puertos suelen disponer y accedieron al «Marcoverde». Benjamín Leis les hizo frente y resultó herido de gravedad por varios balazos. Estos afectaron la médula, produciéndole la parálisis total.



El Instituto Social de la Marina se hizo cargo tanto de la asistencia sanitaria como de la posterior repatriación de Benjamín Leis, la cual se efectuó a finales de 1980. Una vez en España, el infortunado marineró ingresó en la Ciudad Sanitaria «Juan Canalejo» de La Coruña, en la que permaneció un año sin que su estado de salud mejorase. Ello determinó que se le concediese la pensión de gran invalidez, es decir, el 100 por 100 de la base reguladora, más un 50 por 100 destinado a las personas dedicadas a su atención.

Paralelamente a las acciones oficiales, Paula Lago Luaces, José Luis y Josefa Leis Lago, esposa e hijos de Benjamín Leis, emprendieron una querrela contra la *Stanley Smith Security* (compañía que se encarga de la seguridad del muelle a cambio de cobrar una cierta suma de dinero a cada uno de los barcos atracados) y contra la *Producers Grain Corporation* (sociedad propietaria de los silos del puerto). Esta, según

las averiguaciones policiales correspondientes, tampoco cumplía los requisitos de seguridad exigidos. Para ello la familia Leis Lago contrató los servicios de la firma de abogados *Lathan and Moss*, sita en la tejana Corpus Christi.

El proceso no comenzaría sino a finales de 1983. Para entonces, ni el Instituto Social de la Marina ni la Tesorería de la Seguridad Social habían recuperado todavía los gastos ocasionados por la atención sanitaria, repatriación y posterior atención de Benjamín Leis en la ciudad Sanitaria «Juan Canalejo» de La Coruña, lo que, en el caso de las prestaciones del ISM, ascendía a la cantidad de 4.112.000 pesetas. Por ello el ISM inició también las acciones legales correspondientes, para conseguir el reintegro de las cantidades adelantadas.

El 10 de enero de 1984, el cónsul general de España en Houston (Tejas) dirigió una carta a la Dirección General del ISM en la que comunicaba la posibilidad de obtener una indemnización para que

## **NO CABIA DEVOLVER LA VIDA A BENJAMIN LEIS: SI, EN CAMBIO, EXIGIR QUE SE DICTARA UNA JUSTA SENTENCIA**

el Instituto se resarciera de los importantes gastos médicos satisfechos. La carta anunciaba que el vicecónsul honorario de España en Corpus Christi había efectuado ciertas consultas legales que permitían abrigar la esperanza de

obtener una indemnización que triplicara el costo de los gastos médicos realizados.

Tiempo después, el 22 de mayo de 1984, el letrado Javier García-Renedo Martínez, representante de la familia Leis Lago en España, solicitó del ISM que se le otorgase poder para intervenir, en nombre del Instituto, en el proceso 80-4667-G que se seguía en el Juzgado 319 del Distrito de Condado de Nueces, en el Estado de Tejas, contra la *Stanley Smith Security* y la *Producers Grain Corporation* en reclamación de diversas responsabilidades, tanto civiles como penales, derivadas de la agresión sufrida por el marineró Benjamín Leis.

Tras emitir el correspondiente informe, el 29 de mayo de 1984, el Instituto Social de la Marina otorgó poder para pleitos al letrado Javier García-Renedo, con facultad para actuar en lugar de los abogados estadounidenses, facilitándole las facturas de los importes de los gastos sanitarios y del viaje a España del ma-



**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



rinero Benjamín Leis, reintegrados a la empresa Marco-sa, así como los gastos sanitarios efectuados durante el año en que fue asistido en la Ciudad Sanitaria «Juan Canalejo».

En conversaciones con el letrado García-Renedo, el jefe de la Asesoría Jurídica del ISM, José María Ruiz de Velasco, clarificó que, en el supuesto de que la reclamación fuese desestimada, no concediéndose indemnización alguna, o si se otorgase por debajo de los gastos producidos, el Instituto quedaría exento de todo pago tanto en relación a abogados y procuradores como por cualquier otro concepto derivado del proceso. Asimismo se convino que los honorarios de los abogados serían la tercera parte de las indemnizaciones, y no el 40 por 100 admitido por las leyes norteamericanas, dado que en España está prohibido el pacto denominado de *cuota litis*.

Así pues, el ISM reclamó exclusivamente los gastos de asistencia sanitaria producidos en Estados Unidos y durante el año que el infortunado marineró estuvo en la Ciudad sanitaria «Juan Canalejo», además de los de repatriación. No reclamó los correspondientes a la pensión de gran invalidez, ya que así está dispuesto en el artículo 97.3 de la vigente Ley de la Seguridad Social.

El 25 de octubre de 1984, poco tiempo después de haberse desplazado a Tejas para prestar declaración ante las autoridades judiciales norteamericanas, Benjamín Leis, víctima de las secuelas de la agresión sufrida en Corpus Christi cuatro años antes, falleció. Este dramático desenlace no hizo sino acrecentar la determinación de obtener de los responsables, ya que no reparación —no hay dólares para pagar una vida— sí al menos justicia.

El 17 de mayo de 1985, el letrado García-Renedo comunicó a la Asesoría Jurídica del Instituto Social de la Marina que la demanda había sido admitida a trámite por el Juzgado 319 del Condado de

Nueces, y que en ella se reconocía que el Instituto había pagado en nombre del marineró Benjamín Leis Mayo la cantidad de 159.948,07 dólares norteamericanos en concepto de gastos de tratamiento y cuidados médicos hasta el 24 de octubre de 1984.

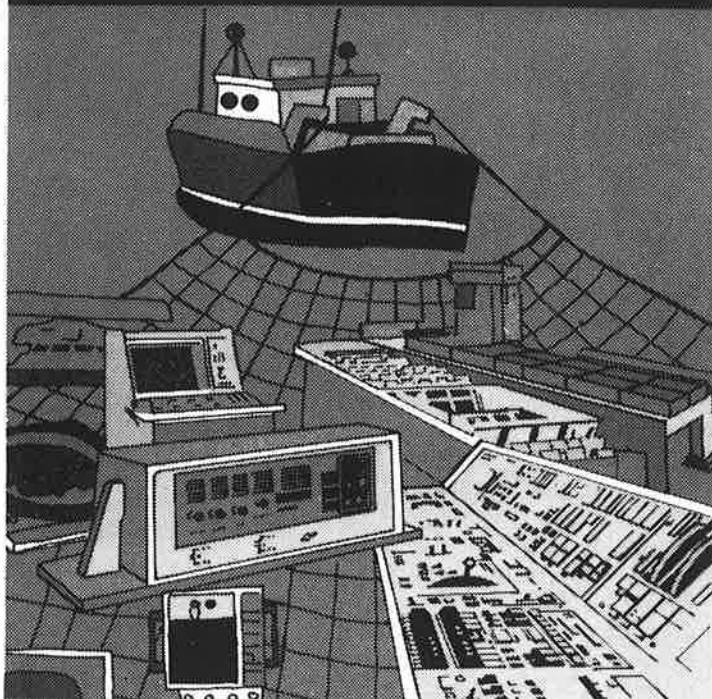
Un año después, el 25 de octubre de 1985, el Jurado del Condado de Nueces dictó sentencia. En ella se reconocían las siguientes cantidades de indemnización: 1.º) A los herederos de Benjamín Leis Mayo, por los sufrimientos y daños producidos a éste por la agresión, 3.477.820,10 dólares; 2.º) A su esposa, Paula Lago, por sus sufrimientos y daños, 250.000 dólares, y, 3.º) A sus hijos Josefa y José Luis, por las mismas causas, 55.000 y 35.000 dólares, respectivamente. El total de las indemnizaciones ascendía a 3.817.820,10 dólares que, al cambio de 150 pesetas por dólar, suponía la cantidad de 572.673.015 pesetas.

De estas indemnizaciones el 90 por 100 debería ser satisfecho por la *Stanley Smith Security* y el 10 por 100 restante por la empresa propietaria del Silo, la *Producers Grain Corporation*. La Sentencia condenaba también a la Compañía Aseguradora del Puerto a pagar, en concepto de daños ejemplares, cinco millones de dólares, es decir, 750 millones de pesetas. Con posterioridad, esta cantidad fue anulada tras la revisión del juicio. La sentencia establecía, finalmente, que los herederos pagasen, de los fondos obtenidos por el total de la indemnización, los gastos realizados por el Instituto Social de la Marina, según la cantidad establecida de 159.948,07 dólares norteamericanos.

Es esta, sin duda, en sus orígenes y en las consecuencias fatales de su evolución, una historia triste y trágica. Pero es también muestra de cómo una gestión correcta y desinteresada puede permitir que una familia no añada a la desgracia de la pérdida de uno de los suyos el tremendo agravante de la miseria. ■

C. H. C.

# 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 ESPANA TRANSPORTISTA OFICIAL



## NUEVA SEDE PARA EL INSTITUTO DE CIENCIAS MARINAS DE ANDALUCIA

El Instituto de Ciencias Marinas de Andalucía acaba de estrenar nueva sede en Puerto Real (Cádiz). El nuevo edificio, que sustituye al antiguo Instituto de Investigaciones Pesqueras de Cádiz, está situado en una parcela de 4.500 metros cuadrados, cedidos por la Universidad al Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), organismo del que depende el Instituto. La plantilla está integrada por 50 personas dedicadas en su mayoría a la investigación, y el costo de la nueva sede ha sido de 150 millones de pesetas.

Junto con la reconversión de los esteros de Cádiz y, en general, de los espacios propicios a la maricultura del arco Cádiz-Huelva, los actuales objetivos del Instituto de Ciencias Marinas apuntan a la formación de personal especializado; al asesoramiento de todas las entidades andaluzas interesadas en promocionar los cultivos marinos intensivos y semiintensivos y al fomento de la cooperación nacional e internacional, especialmente con los países de la CEE y de América Latina.

El Instituto cuenta con dos unidades estructurales de investigación: Biología Marina y Recursos Pesqueros y Oceanografía. La línea investigadora de acuicultura se dirige a la adaptación para el cultivo de peces, crustáceos y moluscos del gran número de salinas existentes en el entorno. Dentro de este campo, está trabajando principalmente en la producción de «juveniles», para ser instalados en las salinas. Esta actividad consiste en la puesta inducida de huevos que, tras su posterior eclosión y conversión en larvas, son alimentados hasta alcanzar el tamaño de juveniles.

Otra línea de investigación es la ecología de las salinas, tarea que comprende estudios sobre los procesos físico-químicos y biológicos que se producen en



ellas, con el objeto de determinar las transformaciones necesarias para el cultivo. También están estudiando los niveles de contaminación originados por los metales pesados en las especies marinas comerciales.

El Instituto de Ciencias Marinas de Andalucía nació en 1956 como laboratorio costero, integrado en el Instituto de Investigaciones Pesqueras. Ya en 1979 se produjo un cambio importante en la estructura de este centro y de otros similares existentes en Barcelona, Vigo y Castellón.

## LA INFORMACION Y EL MAR

La Facultad de Ciencias de la Información, la Liga Naval Española y la Dirección General de la Marina Mercante han organizado un seminario que, bajo el título «La Información y el Mar», pretende acercar a los futuros periodistas a un conocimiento más profundo de los asuntos relacionados con el mundo marítimo.

El seminario está estructurado en varias mesas redondas que durante dos meses tratarán temas como «La marina mercante española», «Estrategia marítima», «La pesca española», «La marina deportiva», «La construcción naval» y «La prensa y el mar».

En el momento del cierre de este número se habían celebrado ya los tres pri-

meros coloquios. Tanto el dedicado a la marina mercante como el dedicado a la pesca en España despertaron especial atención por parte de los estudiantes. Al primero asistieron el jefe del Gabinete del Director General de Radio Nacional, Juan José Bellod, Manuel Avila, Enrique Iturriaga y José Antonio Madiedo en representación del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante (COMME), el presidente de la Asociación de Navieros, José María Gómez de Mariaca y el profesor titular de Economía de la Facultad de Ciencias de la Información, Miguel Tauler.

Los representantes del COMME hicieron un pormenorizado análisis de cómo se encuentra la marina mercante en nuestro país, señalando que en la opinión pública española todavía no ha calado la conciencia de los problemas de este sector, porque a pesar de ser un país eminentemente marítimo, se vive de espaldas al mar. Tanto Madiedo como Iturriaga achacaron los males que afectan a la marina mercante a la dispersión de competencias y a la no existencia de una política adecuada que permita la integración de la profesión de marino en la sociedad.

Por su parte, al Presidente de ANAVE, Gómez de Mariaca, destacó la importancia que la marina mercante tiene en nuestro país, ya que el 80 por 100 del transporte se efectúa por vía marítima, y advirtió de la grave crisis que afecta a este sector, que ha perdido en los últimos años dos millones de toneladas de registro bruto. Aunque valoró positiva-



mente el recién aprobado Plan de Flota lo consideró económicamente insuficiente.

El profesor Tauler concretó las causas de la crisis en cuatro puntos: la dispersión de competencias, la complejidad legislativa, la carencia de mecanismos de análisis y la subordinación de la política del transporte a la construcción naval.

Finalmente, el representante de Radio Nacional de España hizo mención al espacio que su emisora dedica a las gentes del mar y anunció que en un futuro la transmisión por satélite facilitaría la emisión de nuevos programas para este colectivo.

En la mesa redonda sobre la pesca en España, en la que participaron el director general de Ordenación Pesquera, Rafael Jaén; el catedrático de Economía, Eugenio Mariñas; el profesor de Sociología de la Facultad de Económicas, José Manuel Montero Llerandi, y los directores del *Diario de Las Palmas* y *Onda Pesquera*, Amado José El-Mir y Jesús Ferreiro, respectivamente, se puso de manifiesto que el sector pesquero español es una fuente de noticias importante, pero que exige un tratamiento cada día más especializado.

*de puertos, porque UGT no quiere ser sólo un sindicato reivindicativo, sino que quiere también dar alternativas y propuestas concretas para negociar en igualdad de condiciones con el Gobierno. Queremos unos puertos con más autonomía, aunque sin olvidar que la planificación general es una tarea del Estado».*

Las sesiones de trabajo fueron inauguradas por las primeras autoridades provinciales, el delegado de Hacienda, en representación del Gobierno Autónomo, y el director general de Puertos y Costas del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Luis Fernando Palao. Fue precisamente este último el que pronunció la primera conferencia dentro del «panel» «Política Portuaria y Gestión Administrativa Conjunta». El director general puso de manifiesto que el Gobierno había optado por la gestión pública de los puertos de interés general, pasando el control de los restantes a las comunidades autónomas. Y añadió Luis Fernando Palao que la política gubernamental está dirigida a la creación de un *holding* de puertos en el que éstos funcionen como empresas convencionales y en el que la propia Dirección General de Puertos se encargue de los aspectos de

planificación de inversiones, control de la gestión y coordinación de la política portuaria.

Por su parte, el secretario federal del sector de Puertos y Aduanas de UGT, Eladio Carrera, intentó definir la línea de conducta que debe seguirse para que los puertos españoles estén en condiciones de competir con los comunitarios y no comunitarios y mejorar la calidad de vida de los trabajadores. Subrayó la necesidad de la existencia de una autonomía portuaria, la fusión de los puertos de menor importancia en una sola cabecera, la racionalización de los tráficos, la especialización de los puertos y el establecimiento de un convenio en cada uno de ellos.

El resto de los «paneles» estuvieron dedicados a los puertos andaluces y a la problemática que estos puertos tienen en sus relaciones con la Administración autónoma. El día de la clausura intervino el director ejecutivo de la Organización de Trabajadores Portuarios (OTP), Angel Delgado, quien anunció las líneas generales de la reforma que la Administración está preparando para regular el funcionamiento del trabajo en los puertos. ■

## I JORNADAS SINDICALES DE PUERTOS

Cádiz fue la ciudad elegida por la Federación Estatal de Transportes y Telecomunicaciones de la UGT para celebrar las Primeras Jornadas Sindicales de Puertos.

Durante tres días (9, 10 y 11 de abril), representantes del citado sindicato y de las administraciones central y autónoma trataron de encontrar soluciones para los problemas que actualmente aquejan a los puertos españoles. Según los propios organizadores, la razón de esta convocatoria se basó en «la necesidad de definir y aglutinar la gestión administrativa de los puertos, conseguir la racionalización de los tráficos, la planificación de las inversiones y la creación de una empresa pública que gestione los puertos».

Quien mejor definió el espíritu de las Jornadas fue el secretario general de la Federación Estatal de Transportes y UGT, Victoriano Sánchez, cuando afirmó que «en estas sesiones queremos estudiar la problemática de los trabajadores

### PILOTOS AUTOMATICOS Cetrek



Interconexión con Loran o Sat-nav.  
Gran variedad de controles remotos y unidades de fuerza hidráulicas/mecánicas. Gobernados por compás fluxgate, magnético o giroscópica, etc.

También disponemos de radioteléfonos SAILOR, sondas y radares en color KODEN, compases electrónicos con compensación automática de desvío, Sat-nav, Loran, facsimil, antenas VHF/SSB, placas porosas de tierra, etc.

**SAMARIN**  
ELECTRONICA NAVAL

Aribau, 162-166 - 08036-Barcelona  
Teléf. (93) 237 07 71 - Telex 53199



## BREVES

### Pesqueros andaluces apresados

Un total de 315 barcos andaluces fueron apresados por Marruecos en el período comprendido entre 1980 a 1984. El total de multas impuestas ascendió a casi 160 millones de pesetas. Por su parte, Portugal apresó 18 barcos, a los que multó con más de 19 millones. Estos datos han sido facilitados por el consejero de Agricultura y Pesca de la Comunidad Autónoma, Miguel Manaute, durante su comparecencia ante la Comisión correspondiente del Parlamento Andaluz.

Según explicó el consejero, estos apresamientos suponen menos del 1 por 100 de las veces que los barcos andaluces acuden a caladeros de esos países. Este porcentaje está obtenido a partir del cálculo de las 33.750 mareas que realizan cada año los 450 barcos andaluces que faenan en Marruecos.

De los 315 apresamientos en caladeros marroquíes, 278 afectaron a barcos arrastreros, de los cuales 88 tienen su base en el Puerto de Santa María. Algunos de estos barcos fueron apresados en varias ocasiones (uno de ellos hasta siete veces).

En cuanto a los apresamientos en aguas de Portugal, hay que hacer notar que la mayor parte de los 18 se produjeron después de que expirase el Acuerdo Pesquero Hispano-Luso, en enero de 1983. La flota andaluza que pesca en Portugal procede de Huelva capital e Isla Cristina, y está compuesta por unos 50 barcos.

### Pagadas indemnizaciones del «Castillo de Salas»

La Compañía de Seguros del Instituto Nacional de Industria, Musini, ha abonado ya 3.800 millones de pesetas en concepto de indemnizaciones por el siniestro del carguero «Castillo de Salas», que embarrancó el pasado 11 de enero frente a las costas de Gijón.

El presidente de Musini, Alvaro Muñoz, ha declarado que la Compañía ha pagado, en nombre de las otras aseguradoras intervinientes, 2.700 millones a la empresa Elcano, propietaria del buque, y otros 800 a Ensidesa por la carga de carbón que transportaba (unas 10.000 toneladas).

Musini ha abonado también otros 300 millones de pesetas a las compañías de salvamento que intervinieron en las operaciones, así como en concepto de medidas de prevención de contaminación por el vertido de carbón y gasóleo al mar. La Compañía ha llegado también a un acuerdo con la Cofradía de Pescadores

de Gijón por el que se compromete al pago de una indemnización total de 36 millones de pesetas. Los pescadores habían reclamado más de 40 millones por los daños causados a sus embarcaciones y caladeros. El reparto se hará a unas 60.000 pesetas al mes por pescador, desde que se produjo el siniestro. Después de tensas negociaciones (las pérdidas de esta naturaleza son difíciles de estimar, ya que se trabaja en la mayoría de las partidas sobre hipótesis y supuestos), Musini ofreció 36 millones, cifra que fue aceptada por los pescadores.

Esta cantidad, que ha sido reconocida por la aseguradora en un documento que se ha entregado a una comisión de pescadores desplazada a Madrid al efecto, se hará efectiva tan pronto como la Cofradía gijonesa establezca la distribución de las cantidades y sus beneficiarios.

### Reguladas las capturas de cerco en el Norte

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha aprobado una Orden por la que quedan reguladas las capturas con el arte de cerco durante este año en el litoral cantábrico y noroeste.

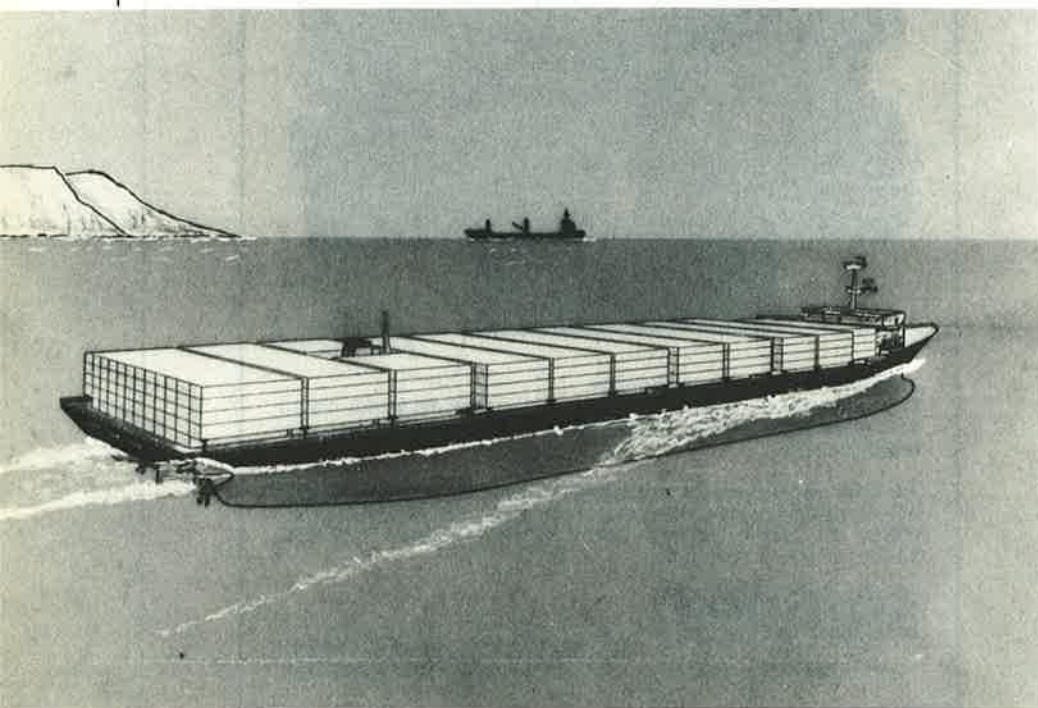
La disposición establece las capturas máximas por buque y día, que quedan fijadas en 6.000 kilogramos de anchoa, 10.000 de caballa, 8.000 de verdel, 10.000 de jurel, 4.000 de xouba y 4.000 de chincho. En el caso de la sardina se establecen 7.000 kilogramos por buque y día para barcos menores de 10 TRB y 10.000 kilos para los que superen este porcentaje.

### Malos tiempos para la industria naval

La industria naval atraviesa una difícil época debida a la atonía del mercado de construcción de nuevos navíos. En 1985, los países europeos de la OCDE botaron un total de 523 buques, con un tonelaje bruto global de 2.770 toneladas.

Japón sigue siendo el número uno del sector. De sus astilleros salieron 776 navíos, que pesaban 9.153 toneladas de registro bruto. Desgraciadamente, las carteras de pedidos para este año no son muy esperanzadoras: 2.619 toneladas brutas para Europa y 8.037 para Japón.

En España, el valor contractual de los buques exportados durante 1985 ascendió a 33.600 millones de pesetas, mientras que el valor de las reparaciones efectuadas por astilleros locales en buques





extranjeros fue de 10.700 millones de pesetas. Durante el año pasado fueron contratados 83 buques, con 203.488 toneladas de registro bruto. De ese número, 34, con 36.519 TRB, fueron para armadores nacionales, y 49 barcos, con 166.969 toneladas de registro bruto, fueron para armadores extranjeros.

## Actividades en mayo

La Asociación de Navieros Gallegos, en colaboración con la Xunta de Galicia y la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Vigo, ha organizado en los primeros días del mes de mayo las II Jornadas Gallegas sobre Transporte Marítimo que, en esta ocasión, han tenido como objetivo el análisis del fraude marítimo.

Las sesiones de trabajo, que duraron tres días, se centraron en nueve ponencias: «Fraude marítimo, concepto y clases»; «Fraude documentario»; «Fraude relacionado con la póliza de fletamento»; «Fraude relacionado con el seguro marítimo»; «Fraude hipotecario»; «Prevención del fraude»; «Represión del fraude: jurisdicción y extradición»; «Cooperación internacional: Papel de la UNC-YAD en la lucha contra el fraude», y «Cooperación internacional no-gubernamental».

Los responsables de desarrollar las ponencias fueron expertos en el estudio del fraude, tanto españoles como internacionales.

También dentro del mes de mayo está previsto que la Federación del Transporte y Telecomunicaciones de UGT celebre su IV Congreso Estatal en el Palacio de Congresos y Exposiciones de Madrid.

Durante la celebración del Congreso, al que está previsto que asistan 600 delegados, se discutirá el informe de gestión, que será presentado por el secretario general de la Federación, Victoriano Sánchez, y se debatirán diez ponencias de carácter general y otras trece de carácter sectorial. En estas últimas están contenidas las tres que afectan al colectivo marítimo: la de política pesquera, la de marina mercante y la de puertos y aduanas.

Finalmente, de los días 9 a 14 de junio está prevista la celebración del VI Curso Intensivo de Iniciación a la Medicina Subacuática y el IV Curso de Oxigenoterapia Hiperbárica. Ambos cursos están organizados por el CRIS (Centro de Recuperaciones e Investigaciones Submarinas) de Barcelona. Está prevista la intervención en estos trabajos de representantes del Servicio de Medicina Marítima del Instituto Social de la Marina. ■

<b>ABRIL</b>		
Fecha	Noticia	Medio
21-III	El buque griego « <i>Aktion</i> », fondeado en la ría de Ares, sufrió un incendio. No hubo víctimas.	P. Gallega
24-III	Cinco marineros de una misma familia desaparecen en el naufragio del pesquero « <i>Volverán</i> » en las costas gallegas. La causa directa del hundimiento de la embarcación fue el mal tiempo reinante.	P. Nacional
24-III	El mercante griego « <i>Erika II</i> » naufraga a 60 millas de las costas de Avilés. Ocho marineros desaparecidos y uno ahogado.	P. Nacional
24-III	El buque de bandera panameña « <i>Grand Felicity</i> » embarrancó en la playa de Peñarrubia, tras haber roto amarras a causa del fuerte viento. El barco se partió en dos, creando peligro de contaminación al verter el combustible que transportaba.	P. Nacional
25-III	Los sindicatos CC.OO. y UGT firman con la patronal el convenio estatal de conservas y salazones de pescado para 1986 y 1987.	P. Nacional
26-III	El presidente de la División de Construcción Naval del INI, Pedro Sancho, firma en la URSS dos contratos para los Astilleros canarios (ASTICAN) por valor de 3.600 millones de pesetas.	P. Nacional
1-IV	La mayoría de los puertos permanecen paralizados como consecuencia de la huelga de estibadores.	P. Nacional
2-IV	El gobierno informó al Parlamento de que la deuda total contraída por el sector naval con la Banca Oficial, a finales de 1985, era de 212.968 millones de pesetas.	P. Nacional
2-IV	El buque congelador « <i>Zined</i> », con doce tripulantes a bordo, fue retenido por las autoridades marroquíes por no haber satisfecho sus impuestos. El congelador pertenece a una sociedad mixta hispano-marroquí.	P. Nacional
7-IV	El pesquero gallego « <i>Borraio</i> », con base en Vigo, fue apresado por el Servicio Naval irlandés, por faenar sin licencia.	P. Nacional
8-IV	Un marinero español, Julio Arraz Esteban, fallece a causa de la explosión ocurrida en el petrolero finlandés « <i>Fanny</i> ».	P. Nacional
9-IV	El <i>Boletín Oficial del Estado</i> publica las normas por las que se registrarán los buques pesqueros de palangre en aguas portuguesas.	P. Nacional
10-IV	Representantes de empresas integradas en APESCO se concentran ante la Secretaría General de Pesca para solicitar el reparto de licencias comunitarias por el sistema de «una para cada barco».	P. Nacional
11-IV	El pesquero « <i>Aliva</i> », matriculado en Santander, es apresado por los guardacostas irlandeses por faenar sin licencia.	P. Cantabria
14-IV	Las autoridades irlandesas piden una fianza de 22 millones de pesetas al pesquero « <i>Aliva</i> », apresado el día 11.	P. Gallega
14-IV	El reportaje « <i>Los confines de la bahía y el mar</i> », del canadiense John Brett, abre el XI Ciclo Internacional de Cine Submarino de San Sebastián.	P. Vasca
17-IV	El buque mercante rumano « <i>Paltinis</i> » se hunde frente a Pasajes, tras sufrir una avería en sus máquinas y chocar contra uno de los diques de protección del puerto.	P. Vasca
17-IV	Fracasa la nueva reunión entre armadores de buques de pesca agrupados en las organizaciones CEPESCA y APESCO para llegar a un acuerdo en el reparto de licencias comunitarias.	P. Nacional
17-IV	El <i>Boletín Oficial del Estado</i> publica las normas de devolución del impuesto sobre el gasóleo B a los buques de pesca.	BOE
18-IV	Los astilleros Jauliana, de la División Naval del INI, entregan a la empresa Chiff-commerz de la República Democrática Alemana el buque « <i>Johstadt</i> », de 7.675 toneladas de peso muerto.	P. Nacional
21-IV	Una orden ministerial regula las capturas con cerco para el litoral cantábrico y noroeste durante 1986.	P. Nacional
23-IV	La Compañía de Seguros del Instituto Nacional de Industria, Musini, paga 3.800 millones de pesetas en concepto de indemnizaciones por el siniestro del carguero « <i>Castillo de Salas</i> ».	P. Nacional
24-IV	El <i>Boletín Oficial del Estado</i> publica la Orden por la que se establecen ayudas económicas por el cese temporal o definitivo de las actividades de los buques pesqueros.	BOE
24-IV	La Dirección General de lo Contencioso dictaminará sobre el reparto de licencias para faenar en aguas de la CEE, ante la falta de acuerdo entre APESCO y CEPESCO, las dos organizaciones de armadores en conflicto.	P. Nacional
25-IV	Los estudiantes de la Escuela Superior de la Marina Civil de Vizcaya se encierran durante tres días en la escuela de Portugalete para protestar contra la Orden del Ministerio de Transportes que permite el acceso a estos estudios de los alumnos de formación profesional.	P. Nacional
25-IV	La mayoría de los accionistas de Construcciones Santo Domingo rechaza el plan de viabilidad de Ascón.	P. Gallega
28-IV	El pesquero español « <i>La Candelaria</i> », con base en Ondárroa, es apresado por un buque de la Armada francesa por faenar sin licencia y portar mallas no reglamentarias.	P. Nacional
29-IV	Comienzan en Santander las «Jornadas de Pesca» organizadas por el Ministerio de Agricultura Alimentación y Pesca. A ellas asisten representantes de los Ministerios concernidos de la CEE.	P. Nacional



# Memorial de desdichas



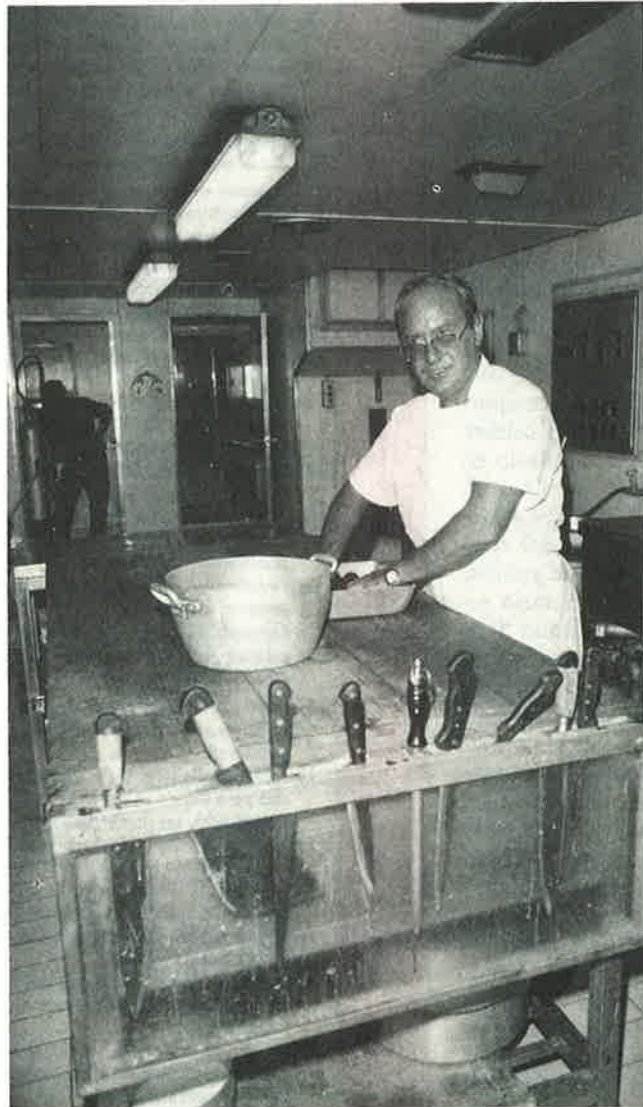
Alfonso  
Alonso-Barcón

EL MAS  
IMPLACABLE  
ENEMIGO SIGUE  
SIENDO EL MISMO:  
LA INELUCTABLE  
ENFERMEDAD

**L**A reciente catástrofe del *Challenger* me ha hecho pensar en el bajísimo coste de la exploración del espacio por lo que se refiere a vidas humanas —que yo sepa, prácticamente inapreciable frente a los gigantescos avances ya logrados— y en el brutal tributo de muerte que, en cambio, hubo de pagar la humanidad por el conocimiento y la conquista de cualquier humilde océano. Ambos empeños son meritorios, pero el mar exigió en su día un atrevimiento mayor. Hacerse con él entrañaba no sólo luchar —entonces sin medios adecuados— contra una Naturaleza que incluso en calma y con apenas mirarla desde la orilla infunde ya respeto, sino también vencer

una despavorida imaginación cuya fuerza ancestral tenía que ser afrontada antes que ninguna otra. Porque lo primero que demandó la conquista definitiva del mar no fue un cuantioso presupuesto, sino el aliento necesario para adentrarse con frágiles embarcaciones más y más allá de un horizonte tras otro, hasta que los colores de tierra firme se borraran de la memoria y los hombres temblaran de espanto y soledad, en los confines de una región inhabitable que tenían por menos inmensa de lo que es realmente, pero que suponían plagada de espeluznantes monstruos y, en algún punto desconocido y remoto, cortada traicioneramente a tajo por el tenebroso límite de la tierra.

La muerte, sin embargo, no vino por ahí. Además de amenazas, el mar prometía un edén, y bastó la intrépida clarividencia de algunos locos para comprobar que al otro lado de la más impensable lejanía había, al menos, tantos paraísos como incertidumbres y zozobras. Equilibrada la suerte, ya ningún recelo quimérico constituyó suficiente estorbo. Menos aún en una época en la que apenas nadie tenía nada que perder y el hambre, a menudo, inspiraba inverosímiles hazañas. Sin fortuna y sin oficio, los marineros ordinarios del siglo XVI descubrieron en los océanos las distancias que precisaban para alejarse de su miseria cotidiana, cambiarla por otra durante meses o años y, si ello era posible, regresar socialmente revaluados, como testigos necesarios de la existencia de otros mundos que ni los







**No es lo mismo navegar reavituallándose de puerto en puerto que sufrir el aislamiento de la mar abierta hacinados durante largos meses en un leño endeble y sucio como eran los buques de tiempos no muy lejanos.**

sabios se habían atrevido a idealizar. Ellos cumplieron la primera exigencia. Después, barridos ya los fantasmas y sustituidos los viejos mitos por fábulas más amables, multitudes de toda laya se aventuraron mares adelante para obtener de su osadía, con desgraciada frecuencia, la sola utilidad de constatar que su más implacable enemigo seguía siendo en los barcos el mismo que tierra adentro: la ineluctable enfermedad.

No es lo mismo navegar reavituallándose de cala en cala o de puerto en puerto que sufrir el aislamiento de la mar abierta hacinados durante largos meses en un leño endeble, húmedo y sucio como los barcos de aquel tiempo, sin una señal de costa en todo el redondo horizonte y sin tener ni idea de cuándo se podrá cantar tierra. Basta el solo enunciado de esas perspectivas para poder calibrar la diferencia, pero como descripción todavía resulta insuficiente. Las tripulaciones y el pasaje de los galeones expedicionarios veían transcurrir sus interminables travesías, por fuerza odiosas, con las ratas cómodamente instaladas a bordo y los parásitos anidando en la tablazón, corrompiéndose el agua en las hediondas barricas, pudriéndose la carne e hinchándose de gusanos la irremediable galleta marina hasta tal punto que, para no

verlos, no se decidía la gente a comer mientras no hubiese caído sobre el barco toda la oscuridad de la noche. Lampacear la pestilente sentina, faenar en lo alto de la arboladura y manejar pertrechos pesados y voluminosos sobre un puente que se encabritaba, eran quehaceres que contribuían a acentuar las desdichas de aquella pobre y desolada marinería para la que el mundo alrededor distaba mucho de ser un alivio.

A veces el cielo reventaba estruendoso sobre ellos, en una de esas trombas de agua capaces de ocultar un farallón, o era el sol el adversario que los asfixiaba en el sollado o los abrasaba arriba, atrapado el bajel en encalmadas tropicales tan desesperantemente duraderas que les parecían dispuestas en su honor por algún incommovible genio maléfico. Cabe suponer incontables las vidas y las naves que, por sí solos, habrán arrebatado los huracanes a lo largo de los siglos; las que se habrán extraviado entre impenetrables brumas y habrán vagado a ciegas sobre el mar, antes de acabar sus días sobre la base de algún escarpado cantil descubierto a destiempo, y las que se habrán consumido con los feroces combates que entonces, como siempre, aseguraban sinsabores complementarios, tiñendo las bordas y cubiertas de sangre difícil de restañar,

despedazando a la gente y echando los barcos a pique. Y sin embargo, todas esas calamidades juntas fueron muy poca cosa al lado de las muertes bastante menos heroicas que, en inmenso mayor número, ocasionaron ciertas crueles enfermedades hoy controladas y fáciles de prevenir, pero que ellos conocieron en la plenitud de su dramática capacidad de exterminio, velozmente propagadas merced a las condiciones de atrevida ignorancia en que libraron su enfrentamiento con el mar.

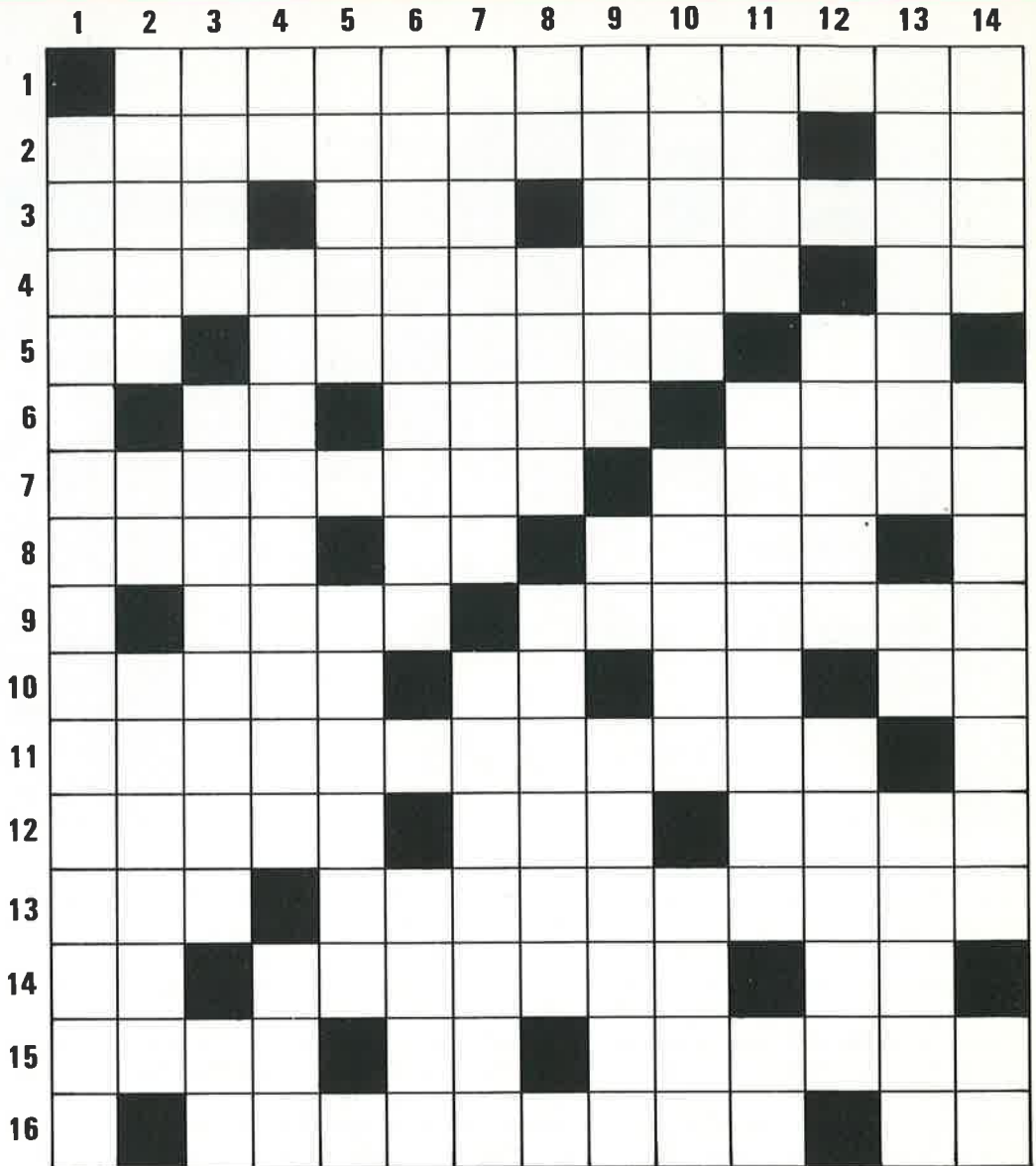
Cuando los viejos mundos estuvieron por fin al tanto de la existencia de otros nuevos, y quedó comprobada la redondez de la Tierra, y todas sus orillas fueron contorneadas y pobladas, sondados y recorridos todos los mares, conocidos los vientos y encerradas en certeras cartas de navegación las más apartadas islas y los islotes más humildes, no les quedaba a los que restaron con vida ni el desquite de una fortuna que no ganaron ni el consuelo senil de poder seguir inventando territorios, culturas y leyendas. Ellos, los valerosos marineros que dibujaron el mapa, fueron los que menor provecho sacaron de tanto genial atrevimiento. Tan sólo un venerable memorial de desdichas sin número. ■



# CRUCIGRAMA

## HORIZONTALES

1. (Seguido del 14 vertical). Sólo tiene un barco, pero su influencia marítima es fundamental (cinco palabras).  
 2. Esta asignatura trae de cabeza a los estudiantes de economía. Dos vocales. 3. Santo. Dos. Al revés, atando.  
 4. Los primeros navegantes. Si añades dos vocales, te quedas en nada. 5. Río. Al revés, rozase. Consonante. Vocal.  
 6. La repetición de esta letra es signo de obstinación. Hacha. Islas gallegas de belleza sin par. Lago de Asia. 7. Dotarías a una nave de todo lo necesario para que se haga a la mar. Persigue con obstinación. 8. Embarcaciones. Pronombre. Si es grande, es para deportistas de pro. Consonante malsonante. 9. A fuerza de repetirla, uno se duerme. Norma ———, verdadero nombre de Marilyn Monroe. Melena. 10. Madero que se utiliza para apuntalar las minas. Terminación verbal. Pronombre. Orden militar. 11. De lo más dañino. Uno. 12. Los franceses empiezan sus cuentos tradicionales diciendo «*Il était une fois...*»; los angloparlantes comienzan con su «*Once upon a time...*»; nosotros ponemos esta forma verbal. Y ya que estamos de idiomas, esta palabra, colocada al revés, en inglés significa *hormiga*. Lago pirenaico aragonés. 13. Consonantes de lunar. Oriunda. 14. Posesivo catalán. Línea que une los puntos de la Tierra en los que la declinación magnética tiene el mismo valor. ¿Quién, entre los aficionados a las películas de gánsters, no sabe que este es el apodo de los que se llaman como Capone? 15. Trozo de lona que se cose en los puños de las velas cuadradas para reforzarlas. Dos vocales. Idolatrar. 16. Consonante. Al revés, médico que trata de curar administrando dosis mínimas de las mismas sustancias que provocan



aquello que se trata de combatir. Siglas comerciales.

## VERTICALES

1. El barco citado en el 1 horizontal (tres palabras).  
 2. Precursor del ala delta. Dios. Embarcaciones gallegas. 3. Por debajo del décimo. Sujetar con mojeles el cable al virador. Beso infantil.  
 4. En la correspondencia oficial. Haláramos el cable hasta dejarlo tenso. Al revés, propio de Tailandia. 5. Embarcaciones italianas propias del Adriático. Consonante. Del aire. Vocal. 6. Imanta-

ción. Nada. Al revés, más malo. 7. Sistemas o vías curativas. Infernal. 8. Do. Utilices. Cuando los norteamericanos llegaron a tierras mejicanas, cantaban con frecuencia una canción cuyo estribillo repetía «*Green grow the lilies*»; los mexicanos se quedaron con el sonido de la copla y pusieron este mote a toda persona que procediera de los USA. Vocal. 9. Imitas al andar a los caballos. Pronombre personal. Al revés, preocupaciones caprichosas. 10. Al revés, sistema de comunicación particularmente útil para los barcos. Su capullo resulta muy musical. Me desplazo por el agua. 11. Estación me-

diterránea. Cátedra de Platón. Exclamación. 12. Cero. Vocal. Dé un baño de cromo. Actuar. 13. Pasar las suyas no es divertirse, ni mucho menos. Campeón. Risa. Al revés, pasó de dentro a afuera. 14. (Ver 1 Horizontal). Deidad egipcia. ■

NOTA: Entre los acertantes de los crucigramas pertenecientes a este último trimestre, y tras el sorteo realizado en la Dirección General del ISM, ha resultado ganador Manuel Campos López, de La Carriuela (Torremolinos, Málaga). El premio es un radio-cassette estereofónico. Para participar en el sorteo del próximo trimestre, envíen la solución, acompañada de su nombre y dirección, a HOJA DEL MAR (Crucigrama). Génova, 24. 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<sup>2</sup>
- ▶ 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





**Mutua Nacional  
de Previsión  
de Riesgo Marítimo**

**del INSTITUTO SOCIAL  
de la MARINA**



**SEGURIDAD • SOLIDARIDAD • SERVICIO**  
**Porque somos nosotros mismos.**



MUTUA NACIONAL DE PREVISION DE RIESGO MARITIMO

C/Génova 20, 5ª planta. MADRID

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