

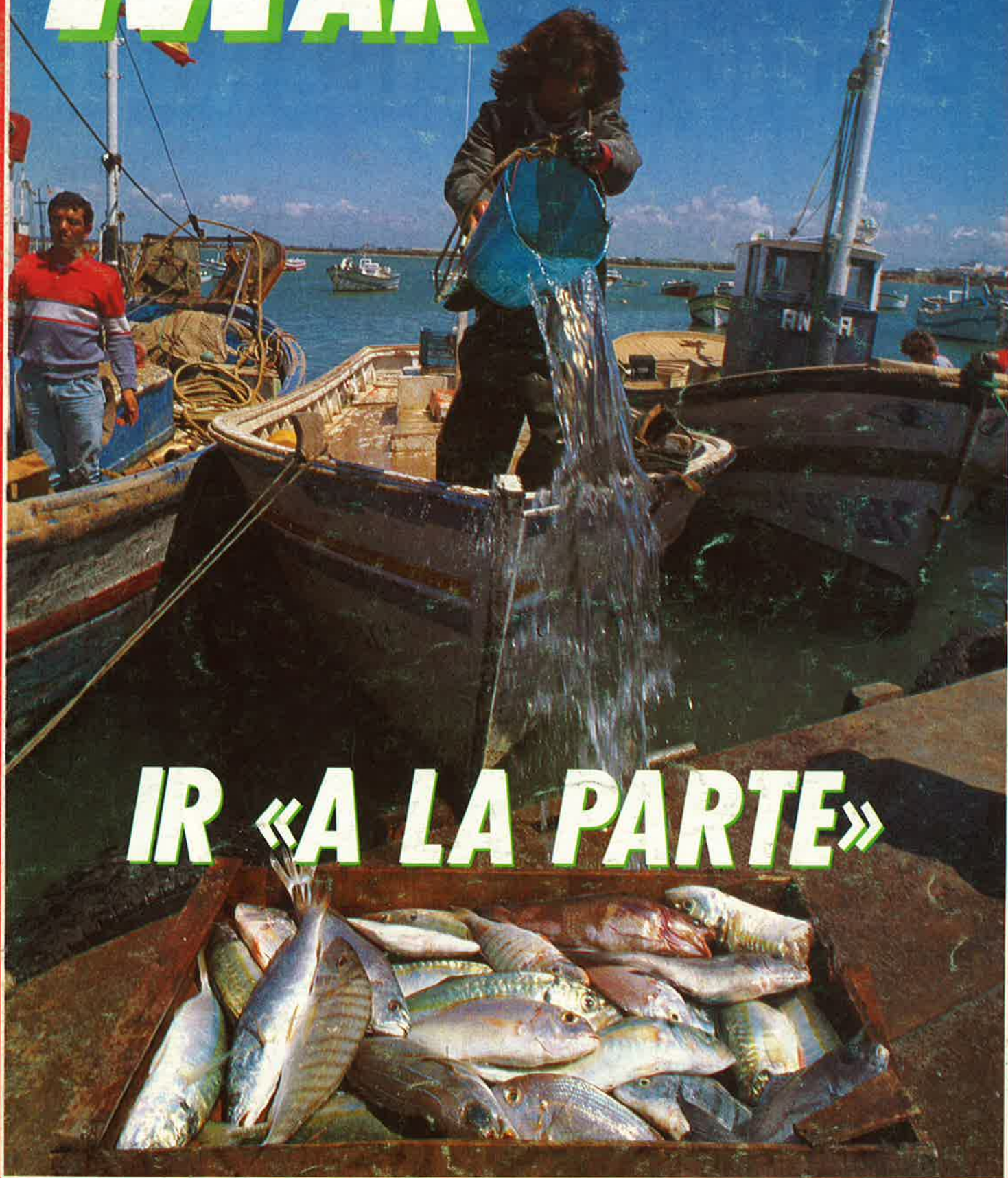
MAR

HOJA DEL

Nº 244

JULIO / AGOSTO — 1986

INFORME:
COMINMAR



IR «A LA PARTE»

SANIDAD MARITIMA

RECONOCIMIENTO MEDICO PREVIO AL EMBARQUE



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 Gurbés, 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. Sanz (Economía).

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

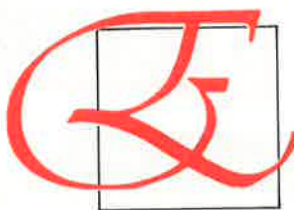
Imprime: GRAFOFFSET, S. L. Getafe (Madrid) Depósito Legal: M. 16.516/1973 N.I.P.O.: 201-86-013-0

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. Baleares: Muelle Viejo, s/n. - Tel. (971) 72 56 06. Barcelona: Casa del Mar Varadero, 4 - Tel. (93) 319 05 66 Bilbao: Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. Cádiz: Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. Castellón: Casa del Mar. Plaza Monturol, s/n. - Tel. (964) 22 14 08. Ceuta: Avda. Cañonero Dato, 20 Tel. (965) 51 11 24. Gijón: Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. Guipúzcoa: Casa del Mar. Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. Huelva: Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. La Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal Tel. (981) 28 70 00. Las Palmas: Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. Lugo: Río Neira, 23, 1.º Tel. (91) 241 97 60. Madrid: Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. Málaga: Avda. de Heredia, 35 - Tel. 22 72 75. Melilla: Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. Santander: Antonio López, 48 - Tel. (942) 21 46 00. Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. Tarragona: Casa del Mar. 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.



L regreso a España del capitán José Luis Pecíña ha cerrado uno de los capítulos más dramáticos de la peripecia protagonizada por el petrolero «Izarra», tras el abandono de su tripulación por parte del armador José María López Tapia. La vuelta a casa del capitán Pecíña, año y medio después de que lo hiciera su tripulación, ha sido acogida con un respiro de alivio por una opinión pública que no ha dejado de preocuparse durante estos dos largos años por la suerte del marino vasco. Sin embargo, esa misma opinión se ha formulado una serie de cuestiones acerca de las circunstancias en que se ha desarrollado la liberación y repatriación de José Luis Pecíña.

INDEPENDIENTEMENTE de cualquier consideración sobre las actividades realizadas por el buque, el hecho real con que se enfrentó la Administración hace ahora dos años no tenía más que una interpretación: una treintena de ciudadanos españoles se encontraban abandonados en el puerto nigeriano de Calabar y ante ellos se cernía un sombrío panorama jurídico y personal. En un Estado de derecho, como es España, es, precisamente, el Estado quien tiene que suplir las responsabilidades incumplidas por el armador para salvaguardar los derechos de los ciudadanos afectados por el abandono.

LA acción del Estado, ante la situación padecida por tripulantes y capitán del «Izarra», se llevó a cabo en dos vertientes: el despliegue de gestiones diplomáticas ante las autoridades nigerianas, y la asistencia jurídica, económica y sanitaria a los tripulantes del petrolero. Esta asisten-

cia es la que entra de lleno en las competencias y obligaciones del Instituto Social de la Marina, en estrecha colaboración con los servicios exteriores de nuestro país. Dada la gravedad del caso en los primeros momentos —sobre el capitán Pecíña pesaba una condena de muerte— se hizo también necesaria la intervención de las más altas instancias del Estado para lograr la clemencia de las autoridades nigerianas.

POR otra parte, la responsabilidad de la Administración, al gestionar fondos públicos, se concreta también en el resarcimiento de los gastos que a la sociedad ha causado la conducta antisocial del armador. Y para ello, el Instituto Social de la

editorial

LA VUELTA DE PECIÑA

Marina ha iniciado todas las acciones legales a su alcance, en una actitud que también pretende ser ejemplar, a la vez que ha prestado todo el estímulo, asesoría, y apoyo jurídico en las demandas y actuaciones planteadas por los trabajadores ante los tribunales. Trabajadores que ya tienen regularizada su situación laboral mediante las gestiones del propio Instituto. Se ha llegado a decir —muy minoritariamente, es cierto— que había «presos de lujo». La realidad es más sencilla y más tranquilizadora para las gentes del mar: 27 ciudadanos españoles han visto protegidos unos derechos que habían sido vulnerados por su armador. Experiencia por la que ya habían pasado otros muchos marinos a lo largo de estos dos últimos años, sin que ello levantara ningún revuelo.

CARTA DEL MES

UN DOBLE ACIERTO

Señor Director:

Sea. De la misma manera que en otras ocasiones me he dirigido a usted para criticar aquello que no me gusta de HOJA DEL MAR, le escribo esta vez (nobleza obliga) para expresarle mi felicitación. Una felicitación que cubre dos capítulos. En primer lugar, les felicito por algo que no han hecho. En segundo lugar, por algo que sí.

Me ha alegrado sobremanera leer el número 243 de HOJA DEL MAR, aparecido en vísperas de las elecciones generales y de las autonómicas andaluzas, y comprobar que su revista ha mantenido un respetuoso y total silencio ante ellas. Ningún intento de influir, así fuera indirectamente, en la opinión de los votantes. ¡Ojalá esto se transformara en una norma de conducta general y permanente por parte de los órganos de la Administración, sea esta o las que vengan en el futuro!

A la vez, aprovechan ustedes la ocasión para presentar un balance de la actuación del Instituto Social de la Marina durante el período cubierto por la anterior legislatura. Esto también me parece correcto, y está dentro del campo del rendimiento de cuentas que los servidores públicos deben presentar a los administrados cada tanto. Y entiendo que es doblemente correcto, si consideramos lo que se desprende de la lectura atenta de los diversos artículos: presentan ustedes lo que el ISM ha hecho, pero no ocultan en absoluto la longitud del camino que le queda por recorrer.

Insisto: tanto lo uno como lo otro honran esa excelente revista que usted dirige. Que cunda el ejemplo.

Con mi más cordial saludo,

Luis RODRIGUEZ
Madrid

La Mesa Redonda que sobre salvamento marítimo apareció reseñada en el número 242 de HOJA DEL MAR ha provocado una intensa correspondencia de nuestros lectores. Como muestra representativa de sus opiniones, damos a continuación un resumen de dos de las cartas recibidas.

En números posteriores seguiremos recogiendo otras opiniones sobre el mismo tema.

TRISTE Y GRAVE

Sr. Director:

Los últimos números de HOJA DEL MAR son realmente interesantes y jugosos. En el ejemplar de mayo aparece una Mesa Redonda sobre el salvamento en la mar que deseo comentar.

Prácticamente todos los intervinientes hablan de los «pocos medios existentes». Incluso, el señor subdirector general de Seguridad Marítima y Contaminación afirma que «el único medio del que disponemos es un remolcador arrendado».

Esto, además de triste, es grave. Máxime si los participantes olvidaron que de los presupuestos del Ministerio de Transporte salieron los fondos para la construcción de unidades de vigilancia pesquera (en aquel momento la pesca marítima estaba estructurada en dicho Ministerio), que pasaron a ser operadas por la Armada. En un segundo apartado, se olvidó también de que fue de la Subdirección General de Seguridad Marítima de donde salió el visto bueno para que el Ministerio de Transportes adquiriera 53 lanchas de salvamento, que pasaron a ser operadas por una asociación benéfica (la Cruz Roja del Mar), cuyos miembros directivos proceden de la Armada. Es más: todas las lanchas importantes de que dispone la asociación benéfica en cuestión son propiedad de la Administración, con excepción de las tres más vetustas. (...)

Da la sensación de que nuestros administradores opinan

que, con comprar lanchas y pasárselas a una asociación benéfica, se va solucionando el problema. (...)

La Mesa, señor Director, resultó un poco *light*, descafeinada. Faltaron datos contrastados, realidades tangibles, capítulos de gastos de la Administración y de la Cruz Roja del Mar, información de nuevas técnicas aplicadas, de centros de formación, etcétera. Decir que «todo está inventado» no es suficiente.

Aprovecho la ocasión para saludarle respetuosamente.

Luis REDONDO
Vigo

ESO NO ES AYUDA

Estimado señor:

En el número 242 han tratado un tema de extraordinaria importancia, como es el del salvamento. Igual que cualquier Ayuntamiento se preocupa de cómo evacuar a sus vecinos, la Administración se debe preocupar de cómo ayudarnos a las gentes de mar en caso de que exista tal necesidad.

No es ayuda el Convenio de 20 de noviembre de 1978, entre la Subsecretaría de la Marina Mercante y la Cruz Roja del Mar (cuyo presidente acababa de cesar como subsecretario de Marina Mercante).

No es ayuda que sólo existan dos inspectores radio-marítimos para todo el Cantábrico (AETINAPE, mayo de 1986).

No es ayuda el que dos veces al año una pareja de helicópteros del Servicio Aéreo de Rescate realicen ejercicios con submarinistas de la Guardia Civil (profesionales) o de la Cruz Roja del Mar (chicos de 16 a 18 años que cumplen su servicio militar, o que durante una temporada se apuntan en la Cruz Roja, como podían ingresar en un club de montañismo).

No es ayuda que algunas comunidades autónomas compren y cedan embarcaciones a la Cruz Roja del Mar, a sabiendas de que el mundo marítimo está en contra del papel protagonista de ese organismo en materia de salvamento. Deberían recordar que no hay ni un solo país en el mundo que recurra a la Cruz Roja para que le organice el salvamento en el mar. Deberían recordar que los voluntarios de ese organismo son chavales, que los profesionales de los que habla el almirante son pura anécdota (¿quiénes son?) Deberían saber que el tiempo que una persona dura en la Cruz Roja es pequeño. (...)

Sencillamente, la Cruz Roja del Mar es apariencia. Deberían recordar que ninguna revista marítima del país cree en ella. (...) Deberían recordar que no se realizan ejercicios. ¡Cómo se van a realizar, si no se sabe en qué podrían consistir! (...) Salvamento, sí, pero de verdad. «Salvadores», no, gracias.

Luis LLORCA GONZALEZ
Santander

NOTA. Reiteramos a nuestros lectores que, cuando nos escriban para esta sección, deben ceñir sus cartas a la extensión máxima de un folio, mecanografiado a doble espacio. En caso de rebasar esa longitud, la Redacción se reserva el derecho a publicar las cartas extractadas.



La actualidad informativa se centró durante el mes de julio en el regreso a España del capitán José Luis Peciña, información que se recoge en este número de HOJA DEL MAR junto a dos temas de gran importancia para el sector: el régimen retributivo «a la parte» y los resultados de la COMINMAR.

(Foto portada: Antonio Girbés)

EDITORIAL	3
CARTAS DE LOS LECTORES	4
CRUCIGRAMA	74

REPORTAJES

EL CAPITAN PECIÑA VUELVE A CASA	6
ZONA VIII-c: El triángulo de la discordia	12
CEE: QUINCE MIL MILLONES PARA EL SECTOR	18
OO. PP. FRANCESAS: Veinte años de experiencia	23
PUERTO DE PASAJES: A un paso de Europa	28
LA ADMINISTRACION SE INFORMATIZA	56
ACUICULTURA: El Milagro de la trucha	58
PAISES COMUNITARIOS: Italia	67

SECCIONES

ECOLOGIA: Mañana puede ser tarde	44
SOCIOLOGIA: Ir «a la parte»	36
INFORME: COMINMAR	51
SUCEDIO EN TREINTA DIAS	67
LIBROS DEL MAR	72

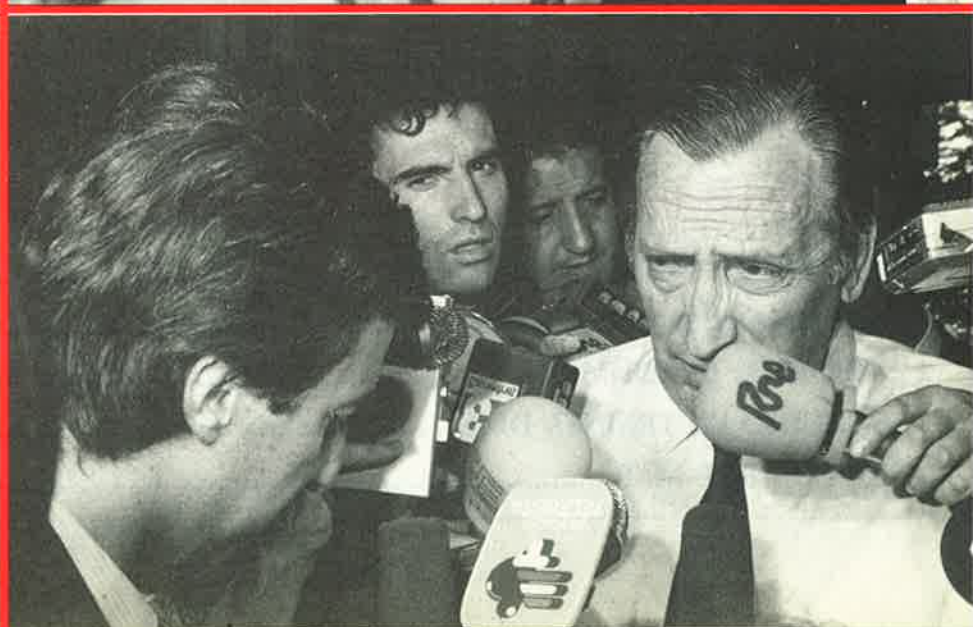
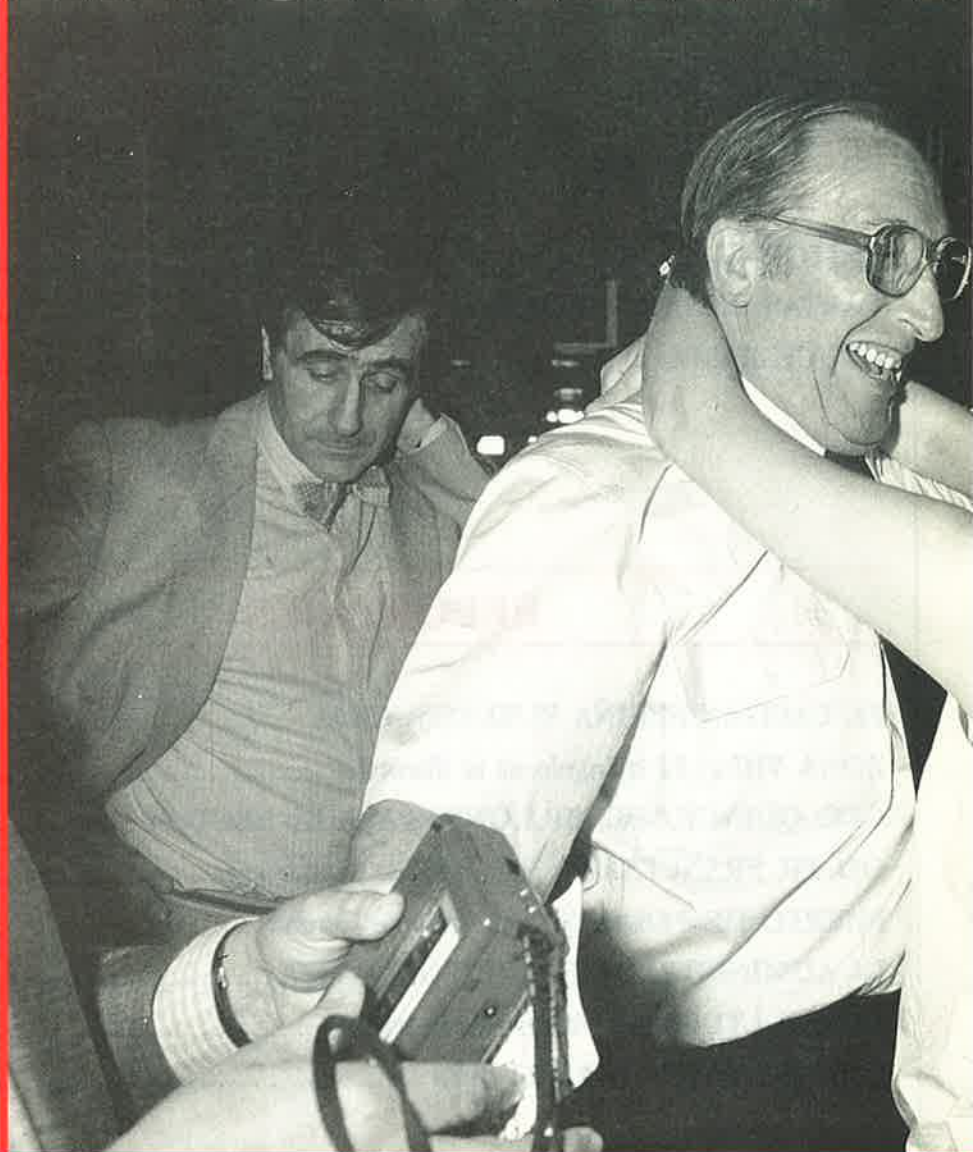
CON la llegada al aeropuerto de Barajas, en la tarde del pasado 22 de junio, del capitán José Luis Peciña, se cerraba uno de los capítulos más dramáticos de la peripecia protagonizada por el B/T «Izarra». Una peripecia que comenzaba dos años atrás, cuando el buque fue capturado por las autoridades nigerianas, quedando retenidos todos sus tripulantes, bajo la sospecha de que las actividades del petrolero estaban relacionadas con el contrabando de crudos. Desde ese momento, y durante 24 meses, se multiplicaron las gestiones de los responsables de la Administración, de los familiares, de los organismos profesionales y de los sindicatos, para llegar a un feliz desenlace vivido multitudinariamente, y en un ambiente de desbordante alegría y emoción, en la terminal internacional del aeropuerto madrileño.

La masiva presencia de los medios de comunicación en la llegada de José Luis Peciña —al que esperaban altos cargos del Ministerio de Asuntos Exteriores y del Instituto Social de la Marina— constituyó buena prueba del interés informativo que todo el proceso «Izarra» ha despertado en la opinión pública española. Interés que se ha mantenido vivo gracias a la permanente preocupación de los responsables de realizar las gestiones diplomáticas, jurídicas y asistenciales, y, muy especialmente, a la extraordinaria inquietud y solidaridad mostrada por los familiares y compañeros de los tripulantes y capitán del «Izarra».

En medio de la emoción y las felicitaciones por el retorno del capitán Peciña —que llegó acompañado por el Director General de Asuntos Consulares, Rafael Pastor— se pudo percibir, una vez más, la ausencia del gran protagonista de la dramática historia: el armador del buque, José María López Tapia, para quien el recién liberado capitán tuvo durísimas palabras. «*El armador me debe dos años de mi vida. Y me debe también las sombras de duda que han caído sobre mi honradez profesional.*» Consideraciones que Peciña ampliaba en una nota preparada por él mismo, y a la que HOJA DEL MAR tuvo acceso a las pocas horas de su llegada a España.

«Quiero que mis primeras palabras sean de profundo agradecimiento a todos cuantos me han ayudado y han hecho posible mi regreso hoy a España,

EL CAPITAN V



VUELVE A CASA



En el aeropuerto internacional de Madrid-Barajas, esperaban a José Luis Peciña sus familiares, acompañados por Inocencio Arias, Jefe de la Oficina de Información Diplomática del Ministerio de Asuntos Exteriores, y Constantino Méndez, Director General del Instituto Social de la Marina.



especialmente a Su Majestad el Rey y al Presidente del Gobierno.

Nunca podré olvidar las muestras de solidaridad recibidas en los momentos más duros de mi vida, ni el incesante esfuerzo de tantas personas que colaboraron en mi liberación. Quiero dar público testimonio del apoyo recibido desde tantos rincones de España y de la ayuda prestada por mis compañeros de profesión.

Tampoco puedo olvidarme de que la mayoría de los periodistas han contribuido con una información permanente en sus respectivos medios de difusión, a mantener vivo el interés por el caso, lo que supuso, en consecuencia, una llamada constante a quienes, quisieran o no, eran dueños de mi destino.

Por otro lado, la anulación del proceso, realizada por el Consejo Supremo Militar nigeriano, a propuesta de la Comisión Revisora, deja zanjadas las dudas sobre mi inocencia y confirma mi honestidad personal y profesional.

En relación con esto, quiero dejar constancia de que nunca he actuado fuera de mis competencias como capitán, y que mi posible error fue únicamente el haber obedecido fielmente las órdenes de mi armador, con el cual jamás he mantenido otras relaciones que las puramente profesionales.

Y esto es lo que me permite denunciar expresamente el abandono efectuado por parte del armador, su decidida voluntad de hacerme víctima de sus manejos y su incapacidad para asumir las propias responsabilidades y por eso quiero también condenar públicamente la actitud de desprecio del señor López Tapia para conmigo, mi tripulación y nuestras familias.

En consecuencia, les informo que, junto a las tres demandas ya interpuestas contra el señor López Tapia, he dado instrucciones a mi abogado para que ejerza todas las acciones legales tendientes a depurar las responsabilidades del armador y a evitar que con sus negocios haga nuevas víctimas entre los marinos españoles.

Hay muchas lecciones que aprender de esta experiencia y yo personalmente confío que en España, tanto la Administración como los marinos tomen las medidas necesarias para evitar la repetición de tan lamentables circunstancias.

Por todo, muchas gracias.»

Madrid, 22 de julio

Fdo.: José Luis Peciña Martínez-Aguirre

UNA HISTORIA INTERMINABLE

EL buque petrolero «Izarra», propiedad de la empresa francesa «Petromer», cedido en arrendamiento con opción de compra (*leasing*) al naviero español José María López Tapia Espinosa, fue apresado y retenido en el puerto de Calabar (Nigeria) por las autoridades de dicho Estado el 19 de junio de 1984, bajo la acusación de presunto contrabando de productos petrolíferos.

La tripulación de dicho buque, compuesta por 28 personas de las cuales 27 eran españolas y una francesa fue repatriada a España el 14 de diciembre de 1984, tras permanecer durante seis meses detenida en Nigeria, a excepción del capitán del petrolero, José Luis Peciña, quien había sido procesado y condenado a muerte cuatro días antes.

De las informaciones existentes (ver núms. 228, 229 y 231 de HOJA DEL MAR) se desprende que el «Izarra» ya había realizado antes de su captura otros tráficos de dudosa legalidad. El 3 de enero de 1984, el petrolero «Cirón» se encontraba en el puerto de Burdeos. Tres días después, con el nombre de «Auma» y bajo bandera panameña, zarpó con destino a Las Palmas. Desde la capital canaria, el «Auma» se dirigió a PortHarcourt, donde cargó 8.609 toneladas de gas-oil subvencionado por el propio gobierno nigeriano, a un precio tres veces más bajo que el del mercado internacional. En un segundo viaje el «Auma» cargó 10.339 toneladas con destino a Las Palmas.

En el tercer viaje que realizó a Nigeria, el antiguo «Cirón» y «Auma», ya bajo el nombre de «Izarra», fue retenido en el puerto de Calabar y la tripulación y el capitán fueron acusados de tráfico ile-

gal. Dos meses después de la detención, la compañía fletadora panameña «Marítima Spain Africa-Line», aseguraba que el gas-oil se había adquirido de forma legal y efectuado su pago en divisas.

Como ya adelantó en su día esta misma revista, en torno al «Izarra» había tejido una hábil red jurídica, lo que ha permitido hasta ahora al armador José María López Tapia demorar sus responsabilidades. Tras protagonizar la quiebra de la naviera Letasa —cuyo coste fue de 3.000 millones de pesetas— y diluir la compañía Zabat, en la que dejó abandonados al «Zabat I» y «Zabat II», López Tapia puso, en marcha la empresa denominada Marítima Spain Lines, filial de la panameña Domaco Holding CO. El armador procedió a comprar a la empresa Petromer, de Burdeos, en régimen de «leasing», un barco llamado «Cirón» que, con el tiempo, pasaría a llamarse «Auma» e «Izarra». El barco navegaba con bandera de conveniencia. La tripulación fue contratada directamente por la Domaco Holding a través de la embajada de Panamá en París.

Una vez producida la detención del buque por las autoridades nigerianas, el armador se desentendió de los problemas de su tripulación y capitán, que quedaron abandonados en el puerto de Calabar.

La tripulación fue repatriada por la Administración Española en diciembre de 1984, a la vez que el capitán Peciña era condenado a muerte. Las distintas acciones judiciales y diplomáticas llevadas a cabo por el Gobierno español condujeron finalmente a la revisión del juicio, la anulación de la sentencia y, por tanto, la libertad de José Luis Peciña. ■



EL PRECIO DE UN A

DESDE el 19 de junio de 1984, fecha en que fue detenido el B/T «Izarra» por las autoridades nigerianas, y ante el abandono de la tripulación por parte del armador José María López Tapia, el Estado español se ha visto en la obligación de desarrollar un amplio abanico de medidas encaminadas a salvaguardar los derechos de los marinos afectados.

Entre estas acciones, cabe destacar el viaje del Teniente General Díez Alegría en misión de Embajador Extraordinario representando a S. M. el Rey ante el entonces Presidente de Nigeria. Junto con este viaje, se produjo el envío de sendos escritos del Jefe del Estado español y del Presidente del Gobierno, solicitando clemencia para el capitán del «Izarra». Las gestiones de las más altas instancias del Estado supusieron la conmutación de la pena de muerte impuesta a José Luis Peciña por los tribunales nigerianos.

Tanto la libertad y repatriación de la tripulación del petrolero como el regreso a España del capitán Peciña han supuesto, durante estos dos últimos años, múltiples actuaciones directas del Ministro de Asuntos Exteriores y de los representantes diplomáticos españoles, así como el envío a Nigeria de delegaciones especiales, compuestas por diplomáticos, funcionarios del Instituto Social de la Marina, así como viajes de fa-

miliares de los marinos retenidos. Tampoco quedaron al margen en el abanico de intervenciones las Comunidades Autónomas, los organismos profesionales y las organizaciones sindicales.

Todas estas acciones del Estado y la sociedad fueron necesarias para paliar los efectos de la irresponsabilidad del armador López Tapia, al que se le imputan los impagos de salarios y cuotas de la Seguridad Social, vulneración de las normas que regulan las actividades empresariales y la situación de peligro sufrida por la tripulación abandonada a su suerte.

En lo que se refiere al Instituto Social de la Marina, la actuación de este Organismo se ha desarrollado en tres vertientes: el apoyo económico a los tripulantes y sus familias, el asesoramiento para el ejercicio de las acciones judiciales oportunas, y la disposición de los medios asistenciales y sanitarios precisos.

En el aspecto económico, fue necesario que el Instituto Social de la Marina se hiciera cargo del avituallamiento del buque durante la retención en el puerto de Calabar, de la concesión de ayudas a las familias de los tripulantes, y, finalmente, de la repatriación de estos últimos en diciembre de 1984. (Ver HOJA DEL MAR núm. 227-228).

En el ámbito jurídico, el Instituto dispuso el desplazamiento de un asesor para par-

El coste económico que para el Instituto Social de la Marina han supuesto las acciones referidas ha ascendido a 31.803.696 pesetas, hasta el 30 de junio de 1986.

BANDONO

participar y colaborar en la asistencia letrada al Capitán Peciña. También fue necesario normalizar la relación jurídica de Seguridad Social de los tripulantes, con el consiguiente reconocimiento de las prestaciones de desempleo tras la rescisión de los contratos. Los trabajadores contaron en todo momento con el asesoramiento, estímulo y adhesión legal del Instituto Social de la Marina en sus demandas laborales y criminales interpuestas contra el armador.

Por último, y desde el punto de vista asistencial, el Instituto desplazó hasta Nigeria a un médico del Organismo para asistir a los tripulantes en el puerto de Calabar y al capitán Peciña en la prisión de Port Harcourt. Además, se realizó un especial seguimiento de la situación sanitaria de los trabajadores, tras su retorno a España.

El coste económico que para el Instituto Social de la Marina han supuesto las acciones referidas anteriormente ha ascendido a 31.803.696 pesetas, hasta el 30 de junio de 1986. De ellas, 14.552.919 pesetas se destinaron a ayudas económicas a los familiares de los tripulantes; otros 15.349.097 pesetas se emplearon en asistencia a la tripulación durante el tiempo de su estancia en Nigeria. Finalmente, 1.901.680 pesetas se utilizaron en la repatriación de los trabajadores, que tuvo lugar a finales de 1984. ■

José Luis Peciña

«EL ARMADOR ME DEBE DOS AÑOS DE MI VIDA»

A PENAS unas horas después de su aterrizaje en el aeropuerto de Barajas, el capitán José Luis Peciña resumía así su experiencia a lo largo de estos dos últimos años: «Es imposible explicar esa idea que te martillea en la cabeza durante tantos meses: no hay solución, no hay horizonte, no hay nada. Es como estar en una niebla cerrada, sin saber dónde está la salida.»

—Sin embargo, muchos le acusan de ser el responsable de la situación del «Izarra».

—Yo sólo soy responsable de cumplir las órdenes que recibo del armador. Si a mí me dice el armador que cargue víveres y combustible y que espere en la boya de Calabar, fuera de las aguas jurisdiccionales, lo único que puedo hacer es cumplir esas instrucciones.

—¿Pensaba usted que las operaciones del buque no eran legales?

—Por supuesto que no. Insisto en que el capitán obedece las órdenes del armador, y supone que el armador ya se ha encargado de conducir todas las operaciones por los caminos legales.

—¿Tenía usted alguna participación o promesa de participación en los beneficios de aquellas operaciones?

—En absoluto. Era un simple trabajador, que disfrutaba de un sueldo y tenía que ganármelo con mi trabajo como capitán. Jamás tuve ninguna oferta ni ninguna participación.

—¿Cuáles fueron sus relaciones con la tripulación tras el apresamiento? ¿Le recriminaron alguna vez sus decisiones al mando del buque?

—Nadie se quejó, ni nadie insinuó siquiera que debiéramos cambiar la posición del buque. Las relaciones fueron buenas en general, aunque, lógicamente, en una situación como la que padecíamos allí, se produjeron algunos roces, que no tuvieron mayor importancia.

—¿Estuvo con ustedes el armador durante los viajes a Nigeria?

—López Tapia estuvo en el primer viaje y, al igual que su hermano, en el segundo. Ellos fueron los que dieron las órdenes en todo momento. El tercer viaje lo hicimos solos, y recibíamos las órdenes cada dos o tres días.

—¿Cómo analiza usted el hecho de que López Tapia no tuviera capacidad de reacción para obtener la liberación del buque?

—No lo sé. Nosotros le avisamos por telefonía de que el barco estaba siendo apresado. El se limitó a decirnos que le diéramos 50 dólares a la patrullera. Después, nos quedamos comunicados.

—¿Tenía usted confianza en el armador?

—Hasta ese momento, sí. Una confianza normal. Había escuchado algunos rumores sobre la quiebra de la naviera Letasa, pero, la verdad, mi relación con él

siempre se limitó al terreno laboral. Lo que jamás esperé es que nos abandonara de aquella manera. Tengan en cuenta que yo he estado navegando más de 20 años en una compañía multinacional, y no estaba muy al tanto de las compañías españolas.

—Pensó en algún momento que podía cumplirse la condena a muerte.

—Tenía muchas dudas porque sabía que nunca se había ejecutado a ningún extranjero. Y, además, casi me daba igual la pena de muerte que la de 25 años de prisión. A mi edad, 25 años en una cárcel nigeriana es peor que una condena a muerte.

—¿Cuándo comenzó a vislumbrar una solución a su cautiverio?

—Cuando empecé a recibir ayuda legal, al darme cuenta de que no estaba solo, sino que el Gobierno, los familiares y los compañeros estaban haciendo todo lo posible para solucionar mi situación.

—¿Cómo fueron sus relaciones con el abogado Jimmy Oduba? ¿Confiaba usted plenamente en él?

—Las relaciones se limitaron a las visitas, pero me inspiraba mucha confianza. Cuando se efectuó la revisión de mi caso, me defendió a capa y espada. En esta ocasión, el tribunal estaba formado por profesionales del derecho, no como en el juicio, que fueron todo militares y había menos garantía de justicia. En la revi-

sión, Oduba presentó pruebas, datos y hechos concluyentes con los que convenció al tribunal. Al finalizar la sesión se notaba en la cara de todo el mundo que habíamos ganado.

—¿Qué significó la presencia de su esposa en Nigeria?

—Sin ella no hubiera resistido. Estoy seguro. Cuando uno está solo se pasa todo el día cavilando, dando vueltas al mismo tema y a la misma idea, envuelto en la niebla. Es necesario tener la ilusión de que cada día hay una visita, que te trae noticias del exterior, revistas, periódicos, datos sobre la familia, los amigos. Aunque el tiempo de la visita era de unos cinco minutos, mi buena relación con los guardianes permitía que hicieran la vista gorda y solían dejarnos una media hora.

—¿Qué piensa ahora de José María López Tapia?

—Ese hombre me debe dos años de mi vida. Y lo que es más grave, me debe un honor profesional que algunos han puesto en entredicho por su culpa.

—¿Volverá usted a navegar?

—No, definitivamente no. Cuando me hice cargo del «Izarra» ya estaba jubilado, pero mis hijas aún estaban estudiando. Me hacía falta mejorar mi situación económica. Y, además, la verdad es que tenía unos deseos insoportables de regresar a la mar, no podía aceptar la idea de no volver a estar en barco. Me salió una úlcera de la tristeza que me produjo separarme del trabajo. Ahora ya no.

—¿Qué va a hacer a partir de ahora?

—Lo que todos los marinos viejos: ir al muelle, pasear y hablar de barcos. No sabría hacer otra cosa. ■

CHC

Constantino Méndez

LAS RAZONES DE UNA ACTUACION

«Corresponde al Instituto Social de la Marina la asistencia social a los trabajadores del mar y sus beneficiarios, especialmente en caso de abandono de tripulantes por empresas (...) tanto en puerto español como extranjero (...) con la participación de la correspondiente autoridad consular si tuviera lugar en el extranjero» (1). Esta fue, en esencia, la tesis mantenida por Constantino Méndez, Director General del Instituto Social de la Marina, en las respuestas a las distintas preguntas que realizaron los medios informativos en el madrileño aeropuerto de Barajas. HOJA DEL MAR ofrece aquí un resumen de sus intervenciones ante las cuestiones formuladas por los periodistas.

CREE usted que la presencia de altos funcionarios en este aeropuerto puede interpretarse como un intento de capitalizar de cara a la opinión pública la liberación de José Luis Peciña?

—Indudablemente, cada cual puede hacer la interpretación que considere más acertada, pero esa, en concreto, está muy alejada del talante que este Gobierno ha querido imprimir en la Administración. El retorno a España del capitán Peciña es un hecho del que debe felicitarse toda la sociedad, que es, en definitiva, la que, a través de la Administración, ha posibilitado este desenlace tan deseado. La misión de los responsables políticos es, simplemente, utilizar eficazmente los instrumentos que el Estado pone a su disposición. Por otra parte, usted ha sido testigo de las muchas horas pasadas en este mismo aeropuerto esperando a otros marinos repatriados, sin más compañía que la de los funcionarios del Instituto. Lo que no niego es la satisfacción personal por lo sucedido. Después de dos años de profunda preocupación, es difícil sustraerse a estos momentos de alegría.

—Sin embargo, la opinión pública, recogida por los medios de comunicación, ha llegado a considerar al capitán Peciña como un preso de lujo, al que la Administración ha de-

dicado una especial atención.

—Mire usted: lo que sucede es que en el caso del petrolero «Izarra» han concurrido unas circunstancias excepcionales. Y son esas mismas circunstancias las que han despertado el lógico interés de los medios de comunicación. Por lo demás, lo sustancial del «Izarra» no difiere en nada de otros procesos similares. La obligación del Estado es proteger los bienes y personas de los ciudadanos, tanto en territorio nacional como fuera de él. A lo largo de estos tres últimos años, el Instituto Social de la Marina ha llevado a cabo 31 repatriaciones sociales, debidas a abandonos del armador, naufragios y situaciones análogas, sin que ello tuviera más repercusión de lo normal. En estos casos, la Administración tiene que suplir la responsabilidad del armador que no hace frente a sus obligaciones, aunque, luego, procure resarcirse de esos gastos por todos los medios legales a su alcance. En lo que se refiere al «Izarra», nos encontramos ante un verdadero paradigma de incumplimientos por parte del armador. Por ello, ha tenido que intervenir el Instituto, para salvaguardar los legítimos derechos de los tripulantes, sin entrar a juzgar, en ningún caso, las actividades realizadas por el buque en territorio extranjero.

—Pero, volviendo a la excepcionalidad del caso, pocos

presos españoles en el extranjero han contado con la intercesión de un enviado especial del Rey.

—Tenga en cuenta que la intercesión del Teniente General Díez Alegría se produce cuando sobre el futuro del capitán Peciña pesa una pena de muerte, cuya ejecución era preciso evitar a toda costa.

—Se ha dicho también que la liberación de José Luis Peciña le ha costado al Estado 70 millones de pesetas.

—En primer lugar, esa cifra está muy lejos de la realidad. El Instituto Social de la Marina ha facilitado a los medios informativos un detallado desglose de los gastos ocasionados por todo el «Izarra». En él se puede comprobar que la cantidad desembolsada por el Organismo para la atención de las necesidades de la tripulación no ha sobrepasado los 32 millones de pesetas. En segundo lugar, hay que tener en cuenta que esa cantidad se refiere a los gastos ocasionados por toda la tripulación, y no sólo por el capitán Peciña.

Y, en tercer lugar, hay que procurar no confundir el precio y el valor de las cosas. ¿Cuánto cuesta la vida de un ciudadano cuando su salvación depende de lo que pueda hacerse a su favor? Lo que debiera haber provocado una durísima crítica es que el Estado hubiera incumplido sus obligaciones.

—¿Era imprescindible la



presencia de la esposa de Peciña en Nigeria?

—Le puedo garantizar que si no hubiera sido absolutamente imprescindible no hubiera sido enviada allí. El conocimiento que teníamos de la situación síquica y física del capitán Peciña nos llevó al convencimiento de que la presencia de un familiar en Nigeria podía evitar que el largo proceso de cautiverio pudiera desembocar en una situación crítica de imprevisibles consecuencias. Sabíamos, además, que el desenlace estaba a punto de producirse, y era necesario que Peciña llegase al final en las mejores condiciones físicas y síquicas.

—Medios del sector han criticado a la Administración, considerando que sus gestiones han sido fruto de las presiones ejercidas por la prensa y por los organismos profesionales.

—Pensar eso significa desconocer la realidad del caso «Izarra». Los servicios exteriores españoles han extremado su dedicación a favor de los tripulantes y capitán del buque. Sin embargo, la labor diplomática está exenta, a veces, por su propia naturaleza, de espectacularidad. Por otra parte, el Instituto Social de la Marina ha sido el lógico y natural punto de encuentro de todos los que seguían con preocupación el desarrollo de los acontecimientos, y este Organismo ha asumido su papel como aglutinador y transmisor de las inquietudes de familiares y compañeros.

—Finalmente, cabe preguntarse cómo es posible que el armador del «Izarra» pueda desenvolverse con una aparente impunidad.

—En un Estado de Derecho el castigo de las activida-

des delictivas es asunto de los tribunales. El Instituto Social de la Marina ha iniciado todas las acciones legales que le corresponde ejercitar, en función de sus competencias, contra el armador José María López Tapia. Acciones que van desde la de carácter administrativo hasta las ejercitadas ante la jurisdicción criminal y laboral.

—Es de temer que asuntos como el protagonizado por el «Izarra» no vayan a ser hechos aislados y excepcionales.

—Las especiales características de la actividad marítima, que se desenvuelve en un complejo entramado jurídico, tanto nacional como internacional, puede propiciar un tipo de actitudes que, sin ser generales del sector, permiten beneficios de dudosa legalidad. Sin embargo, la voluntad manifestada por este Gobierno con los trabajos llevados a cabo por la Comisión Interministerial para la Reforma y Estudio de los Organos de la Administración Competentes en Asuntos Marítimos, COMINMAR, hace pensar que, en un futuro no muy lejano, el Estado estará en condiciones de dotarse a sí mismo de instrumentos más eficaces para hacer frente a las necesidades específicas de la actividad marítimo-pesquera. Y de lo que sí puede estar segura la gente del mar es de que el Instituto volverá a actuar de la misma manera en cualquier caso similar al del «Izarra». La sociedad no puede dejar abandonados a sus marinos. ■

(1) Artículo 2.º, 6.º I) del Real Decreto 1414/1981, de 3 de julio, por el que se reestructura el Instituto Oficial de la Marina.

Actuaciones legales

UN ARMADOR EN EL BANQUILLO

LA actuación del Instituto Social de la Marina en el caso del B/T «Izarra» ha venido determinada por la necesidad de dar una respuesta institucional a la situación generada por el irresponsable abandono de unos trabajadores del mar por parte del armador del buque. En consecuencia, el Instituto se ha personado en los procesos judiciales abiertos contra el armador José María López Tapia, con el objetivo de obtener el resarcimiento de los perjuicios causados tanto a la Administración como a los propios tripulantes.

A la vista de la documentación jurídica que obra en poder del Instituto Social de la Marina, se puede considerar que pocos armadores españoles serán capaces de alcanzar en tan poco tiempo un volumen de intervenciones judiciales como el que puede exhibir actualmente José María López Tapia.

Solamente en lo que se refiere a la Inspección de Trabajo, se han levantado, ya en 1984, las correspondientes Actas de Infracción y Liquidación por omisión del trámite de alta en el Régimen Especial del Mar y su correspondiente defecto de cotización. A ellas hay que sumar las actas de Infracción con Estimación de Perjuicios Económicos, por falta de abono de salarios; otra por cesión ilegal de trabajadores, y una última por emigración clandestina, al faltar la autorización del Instituto Español de Emigración.

No es mejor el panorama legal de López Tapia ante la jurisdicción criminal, ante la que la Fiscalía Territorial de Bilbao, inició las acciones

penales pertinentes, que determinaron la apertura de Diligencias Previas en el Juzgado de Instrucción número 5 de la capital vizcaína.

También tendrá que responder el armador ante la Magistratura de Trabajo número 5 de Bilbao por una demanda de abono de salarios no percibidos por los tripulantes. En su momento, el Instituto Social de la Marina se subrogó en los derechos y acciones de los trabajadores, en lo que se refiere a los salarios en especie que fueron abonados por el Instituto y debidos por el armador. Por otra parte, el 8 de enero de 1986 se inició ante la Magistratura de Trabajo una acción tendente a lograr la rescisión de los contratos de los trabajadores, proceso que se encuentra actualmente en trámite.

Además, y como consecuencia de las actuaciones inspectoras, se instó por parte del Instituto la autorización administrativa para suspender, y luego rescindir, las relaciones laborales de los tripulantes con la empresa armadora, lo que dio lugar a la percepción de las prestaciones de desempleo por parte de los trabajadores del «Izarra». Hubo pues, un primer expediente de suspensión con efectos de 5 de enero de 1985 y una duración señalada de seis meses para 26 trabajadores y, posteriormente, una rescisión para el mismo número con fecha 6 de julio de 1985.

Independientemente de este abanico de actuaciones legales, el retorno a España del capitán José Luis Peciña hace prever nuevas y más importantes acciones contra el armador José María López Tapia. ■

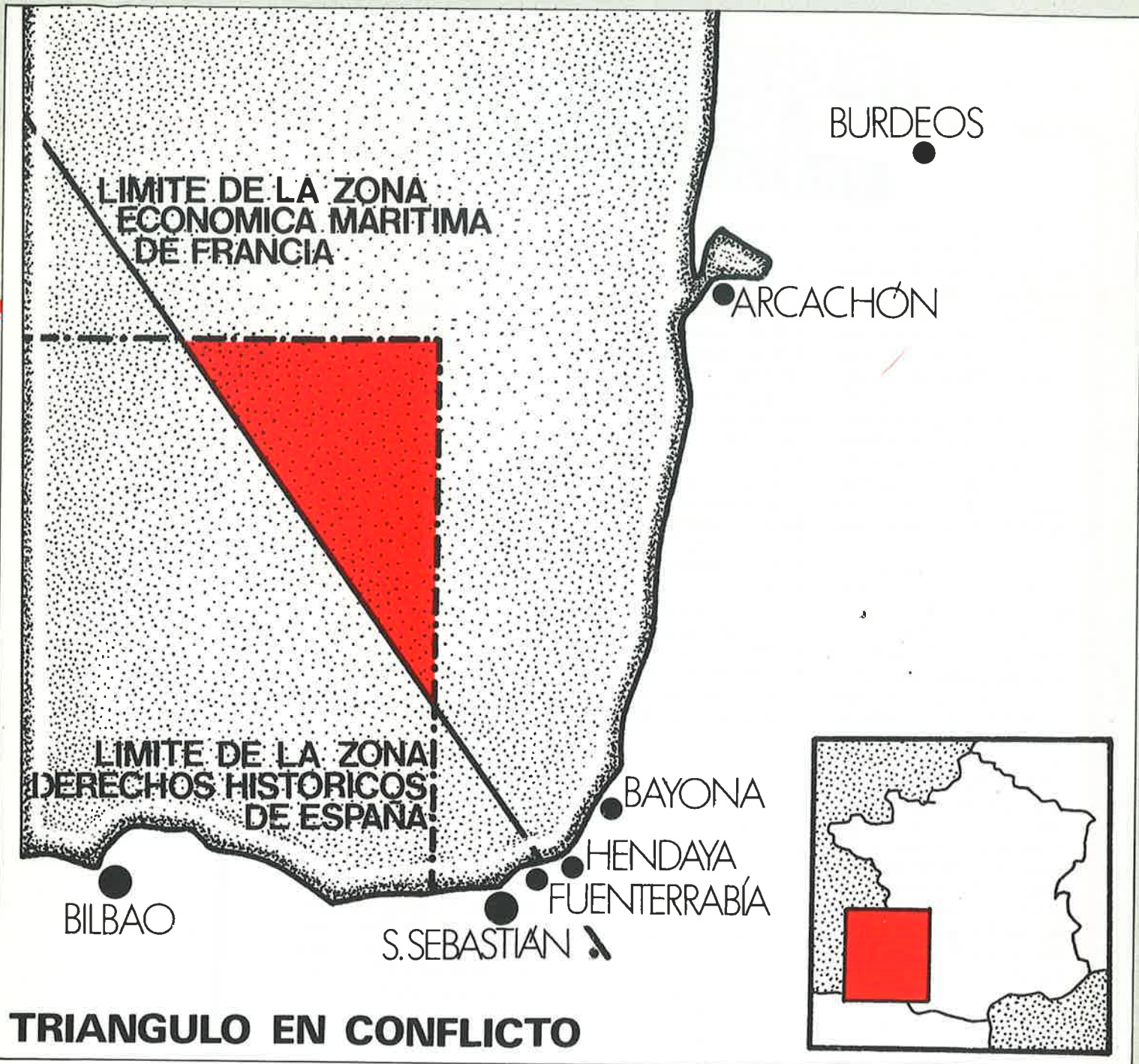
Zona VIII-C

EL TRIANGULO DE LA DISCORDIA



Se le ha llamado el triángulo de la discordia. Es el punto en el que se superponen el límite de la zona de derechos históricos de Euskadi y el de la zona económica marítima del Estado francés. Una zona pequeña, que a algunos puede parecer de interés menor. No a los pescadores de bajura de Cantabria y el País Vasco, muchos de los cuales obtienen en esas aguas lo esencial de su sustento. El hecho es que el Tratado de Adhesión a la CEE no especificó nada en relación a esas 600 millas cuadradas, y que el Gobierno de París se ampara en ello para plantear todo un cúmulo de desorbitadas exigencias.

ESKOTE es el punto de la discordia. Una superficie de unas 600 millas cuadradas, en la zona francesa de la división VIII C, donde han faenado tradicionalmente los barcos de bajura del Cantábrico, es el motivo del conflicto. Las autoridades galas se oponen a que en esas aguas entre ni un solo buque de bandera española, por entender que esa zona no está incluida en los acuerdos del Tratado de Ad-



TRIANGULO EN CONFLICTO

hesión. Para el gobierno de Madrid, Eskote es un caladero histórico español, y es inaceptable que Francia pretenda crear allí un box, injustificable desde planteamientos biológicos.

La disputa ha sido motivo durante el pasado mes de junio de duras protestas de los pescadores de bajura en la frontera vasco-francesa y de intensas gestiones negociadoras en Bruselas, Luxemburgo y La Haya, sin los resultados que el sector esperaba. Por el momento, se abre un compás

de espera: continuarán las conversaciones en Bruselas para resolver un contencioso que las autoridades galas han tratado de aprovechar para revisar ciertos puntos fundamentales del Tratado de adhesión de España a la CEE, lo que el Gobierno español no ha considerado de recibo.

El caladero de Eskote ocupa una superficie aproximada de unas 600 millas cuadradas. Está situado a unas 33 millas al norte de Donostia —San Sebastián— y a una distancia similar desde las costas fran-

cesas. Se trata de una pequeña superficie, un triángulo situado al borde de la zona VIII C, zona que en su mayor parte corresponde a las aguas jurisdiccionales españolas, en el seno de la Comunidad Económica Europea. Sin embargo, esa reducida extensión corresponde a la zona francesa. Eskote se encuentra al borde de la fosa de Capbreton y es una zona rica, en aguas de superficie, en sardinas, anchoas y túnidos, y a mayores profundidades también en merluza.

Económicamente, si se

compara en términos globales la producción de Eskote con el conjunto de la actividad pesquera de nuestro sector en aguas comunitarias, e incluso considerando solamente la referida a las pesquerías especializadas, la importancia de Eskote parece relativa. Sin embargo, es una zona de gran interés, al ser bien conocida y racionalmente explotada por los merluceros de Hondarribia (Fuenterrabía), que obtenían en esas aguas la casi totalidad de sus capturas. Aunque las cifras globales sean de

FRANCIA HA PRETENDIDO RENEGOCIAR EL TRATADO DE ADHESION

difícil establecimiento, unas primeras estimaciones situaban las capturas de merluza con pincho y caña en el triángulo francés en unas 1.000 toneladas. Según Antxón Garay, presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Vizcaya, en el caladero de Eskote, con las variaciones que se pueden producir de una campaña a otra, la flota de bajura vasca obtiene aproximadamente el 40 por 100 de sus capturas. El total de las capturas de merluza y besugo de los barcos de Guipúzcoa corresponderían a ese triángulo, y en torno al 40 por 100 de las capturas de la flota de Vizcaya. La zona es también rica en sardinas, anchoas, túnidos, etcétera, aunque, al ser especies migratorias, es posible intentar su pesca en otros puntos.

Los reglamentos de la Comunidad Económica Europea 2166/77 y 7/85, por los que se fijaron las medidas de conservación y gestión de los recursos pesqueros para su aplicación a los barcos de pabellón español, recogían las condiciones para el acceso de la flota española a las aguas co-

munitarias. Hasta el 1 de enero de 1986, de acuerdo con esa normativa, en toda la zona VIII del Consejo Internacional de Exploración del Mar (CIEM), podían faenar arrastreros y palangreros de más de 100 TRB, sardineros, cañeros de menos de 50 TRB, barcos que pescasen anchoa como actividad principal, barcos para la pesca de anchoa para cebo vivo y atuneros. Como se ve, estaba previsto que hubiera actividad pesquera española en toda la zona VIII, donde se encuentra el caladero de Eskote.

Con el ingreso de España en la Comunidad Económica Europea, lo que anteriormente se denominaba a efectos de la flota española zona VIII, sin mayores especificaciones,

pasa a tener diversas subdivisiones. Las zonas A y B se encuentran en aguas jurisdiccionales francesas, en tanto la C está prácticamente en su totalidad bajo la jurisdicción española, a excepción del triángulo donde se encuentra el caladero de Eskote.

De los barcos de más de 100 TRB incluidos en la lista de los 300, 57 de los 150 que pueden faenar simultáneamente lo hacen en las zonas A, B y D de la división VIII del CIEM. En la pesca especializada, el artículo 160 del Tratado de Adhesión fija las condiciones para el desarrollo de cada tipo de actividad. En sardineros cerqueros menores de 100 TRB, fija una lista base de 71 barcos y establece una lista periódica de 40 entre el 1 de enero y el 28 de febrero, y entre el 1 de julio y el 31 de diciembre para operar en las zonas A, B y D. Para los palangreros menores de 100 TRB, la lista de base es de 25 barcos, y de 10 la periódica para faenar en la zona VIII A. Las embarcaciones autorizadas para la pesca de pincho, de menos de 50 TRB, se elevan a 64 en las zonas A, B y D de la división VIII, y pueden faenar durante todo el año. Los barcos autorizados para la pesca del boquerón

son 160, entre el 1 de marzo y el 30 de junio, también en las zonas A, B y D de la división VIII. Las embarcaciones dedicadas al boquerón como cebo vivo se elevan a 120 también en las zonas A, B y D. Para este conjunto de actividades que afectan a la flota de bajura de Cantabria y el País Vasco, el artículo 160 del Tratado de Adhesión no contempla por ningún sitio referencia alguna a la zona C de la división VIII por estar prácticamente toda ella bajo jurisdicción española, a excepción del triángulo de la polémica donde se halla el caladero de Eskote.

El Gobierno francés, creyendo que la defensa de sus intereses pesqueros pasa por el freno a las actividades de la flota española, se acoge al texto del Tratado de Adhesión del Estado español a la



BARCOS Y ZONAS DE PESCA ESPECIALIZADA

Tipo de pesca	Zona	Número total de barcos autorizados (lista de base)	Número de barcos autorizados a faenar simultáneam. (lista periódic.)	Período de autorización de la pesca
a) Sardineros cerqueros menores de 100 TRB	VIII, a, b, d	71	40	1.º de enero-28 febrero y 1.º de julio-31 diciembre
b) palangreros menores de 100 TRB ...	VIII a	25	10	todo el año
c) pesca con barcos que no superen 50 TRB efectuada exclusivamente con caña (pincho)	VIII, a, b, d	—	64	todo el año
d) barcos que se dediquen a la pesca del boquerón como actividad principal	VIII, a, b, d	—	160	1.º de marzo-30 de junio
e) barcos que se dediquen a la pesca del boquerón como cebo vivo ...	VIII, a, b, d	—	120	1.º de julio-31 octubre
f) atuneros	todas zonas	—	ilimitada	todo el año
g) barcos que se dediquen a la pesca de la palometa	VII g, h, j, k	—	25	31 diciembre

Comunidad Económica Europea, y se aferra al hecho de que ese Tratado, a la hora de autorizar las actividades de la pesca española especializada, en ningún momento habla de la VIII C. Las autoridades españolas consideran totalmente inaceptable esta interpretación del gobierno francés, ya que supondría dar a la flota española peor trato que a la de un país tercero. Aunque efectivamente el artículo 160 no habla para nada de la zona C, el punto 2 señala textualmente que «desde el 1 de enero de 1986, el conjunto de las disposiciones relativas al ejercicio de las actividades pesqueras para la pesca especializada, permanecerán idénticas a las que fueran aplicadas inmediatamente antes de la entrada en vigor de la presente acta». Asimismo, el artículo 160 va más lejos en sus puntualizaciones, al señalar que «las actividades de pesca para los cañeros podrán llevarse a cabo en la división CIEM de que se trate, en cualquier lugar más allá de las 12 millas calculadas a partir de las líneas de base».

En función de este mismo artículo, las autoridades pesqueras españolas, no tienen duda sobre los derechos de la flota de bajura del Cantábrico para operar en el triángulo del caladero de Eskote, tanto más cuanto que esa flota está también amparada por derechos históricos. La actividad de la flota de bajura —entienden los responsables de pesca en Madrid— en ningún caso puede ser inferior a la que se había venido desarrollando con anterioridad al 1 de enero de 1986. Y añaden que la imprecisión del Tratado se debe al cambio de nomenclatura, al pasar de denominarse zona VIII CE a llamarse zonas VIII A, B, C y D, lo que no puede interpretarse en ningún caso como un cambio de criterios generales, como pretenden las autoridades de París.

El caladero de Eskote es una zona donde habitualmente no faenan los barcos franceses, en tanto lo han hecho siempre las flotas de bajura del País Vasco y Cantabria. Admitiendo que la zona VIII C no figura textualmente en ninguno de los apartados del artículo 160, la Administración española planteó a las autoridades francesas y comunitarias la necesidad de dar una salida inmediata al problema, con el fin de evitar el grave quebranto económico que la paralización de la flota supone para algunos puertos, como el de Hondarribia, donde se concentran los merluccios de pincho. En una primera fase, el gobierno de Madrid ofreció soluciones al problema en el terreno de las cuotas de capturas, por si lo que preocupaba a las autoridades francesas fuera el mantenimiento de recursos y caladeros. Hubo varias ofertas situadas en esta línea, todas ellas orientadas a incluir el triángulo de Eskote, a efectos de cuotas o TACs,

bien en la zona VIII C, bien en la VIII B.

Sin embargo, las conversaciones con las autoridades francesas y comunitarias han puesto claramente de manifiesto que las exigencias galas no se centraban en el terreno de las capturas. Más bien se diría que han aprovechado la ocasión para poner sobre la mesa aspectos fundamentales del Tratado de Adhesión de España.

Por entender que uno de los problemas franceses pudiera ser la necesidad de realizar mayores exportaciones, la delegación española acudió a las conversaciones de Bruselas con una posición que no excluía la aceptación de mayores importaciones españolas de pescado francés. España importa del conjunto de la CEE unas 168.000 toneladas, de las que más de 80.000 proceden de Francia.

Sin embargo, las negociaciones con Francia llegaron de inmediato a un punto de ruptura, cuando las autoridades

francesas rechazaron las ofertas en materia de mercados y exportaciones y pusieron como condición indispensable la renegociación del Tratado de Adhesión, más allá incluso de cuestiones pesqueras.

Las peticiones de los pescadores franceses relativas al uso de redes pelágicas pasaron también a un segundo plano. Los responsables del país vecino han puesto como condición previa a la solución del problema de Eskote la revisión de algunos puntos clave del Tratado de Adhesión, como es la propia lista de los 300 barcos, la contabilización del período de pesca, de los viajes a los caladeros, etcétera. Al fijar el barco tipo, el Tratado habla de una potencia de 700 CV a la hora de su conversión. Según el artículo 158 del Tratado, los palangreros distintos a los considerados como de pesca especializada tienen un coeficiente de conversión 1. Las embarcaciones incluidas en este grupo son 95 de las 300 reconocidas por el

FUENTERRABIA, LA COMUNIDAD MÁS AFECTADA POR EL CONFLICTO DE ESKOTE

Tratado. La petición francesa consiste en la elevación del coeficiente de conversión de 1 a 2, lo que supondría una reducción a la mitad del número de palangreros.

El Gobierno de Madrid considera inaceptable una modificación del Tratado en este punto, por entender que no responde a la realidad de los problemas técnicos aparecidos, según señala Miguel Oliver. Además, no considera adecuado volver a negociar el Tratado de Adhesión, de no ser en cuestiones que vinieran dadas por un cambio de posición general del conjunto de la Comunidad Económica Europea. Hay cuestiones, como las referentes a las actividades en unas mismas aguas de barcos palangreros y de arrastre, que es necesario clarificar, pero siempre dentro del marco general de la CEE; nunca referidas solamente a las relaciones entre dos Estados miembros.

Los responsables de pesca españoles entienden es preferible que la solución al problema de Eskote venga por la vía de las negociaciones con Francia en el seno de la Comisión, en lugar de emprender acciones judiciales cuya solución es mucho más lenta. Entienden que tampoco deben emprenderse acciones de fuerza, que pueden aportar mayores problemas a unas conversaciones ya de suyo difíciles.

En esta línea, tratando de perfilar la táctica que debe seguirse ante la Comunidad Económica Europea en los próximos meses, trabajaban al cierre de este número los responsables de la Secretaría española de Pesca con los principales representantes de las Cofradías afectadas: Juan María Urbieto, presidente de la Federación de Cofradías de Guipúzcoa; Antxón Garay, de la de Vizcaya; Mario Brígi-

do, de la de Cantabria, y Esteban Olaizola, por la Cofradía de Hondarribia.

Un total de unas 400 embarcaciones de la bajura, de las cuales unas 100 corresponden a Cantabria y el resto al País Vasco, con una población afectada de unas 5.000 personas, han sido los protagonistas de un conflicto que por el momento parece haber entrado en un compás de espera, pero que en los próxi-



mos meses puede tomar perfiles mucho más duros. El problema de Eskote se ha agravado, además, porque los pescadores de bajura han tenido este año una mala campaña, lo que ha hecho más difícil todavía su subsistencia. En octubre fue mala la costera del Mediterráneo; tampoco se lograron buenos resultados en Canarias. La costera de la anchoa ha sido pésima, al obtenerse solamente este año 2,8 millones de kilos frente a los 18 que se lograron en 1984. En ingresos, la diferencia ha ido de 1.000 a 5.000 millones de pesetas. Las capturas de merluza y de besugo en Hon-

darribia han sido también escasas entre los meses de enero a mayo: han obtenido sólo 115 millones de pesetas. Una situación similar atraviesa Ondárroa. Mientras en 1985 se capturaron 250.000 kilos de besugo y 150.000 de merluza, este año solamente llegaron a 85.000 los kilos de besugo, y a 100.000 los de merluza.

Las malas costeras de este año dieron lugar ya el pasado mes de mayo a problemas en esta flota de bajura, cuya po-

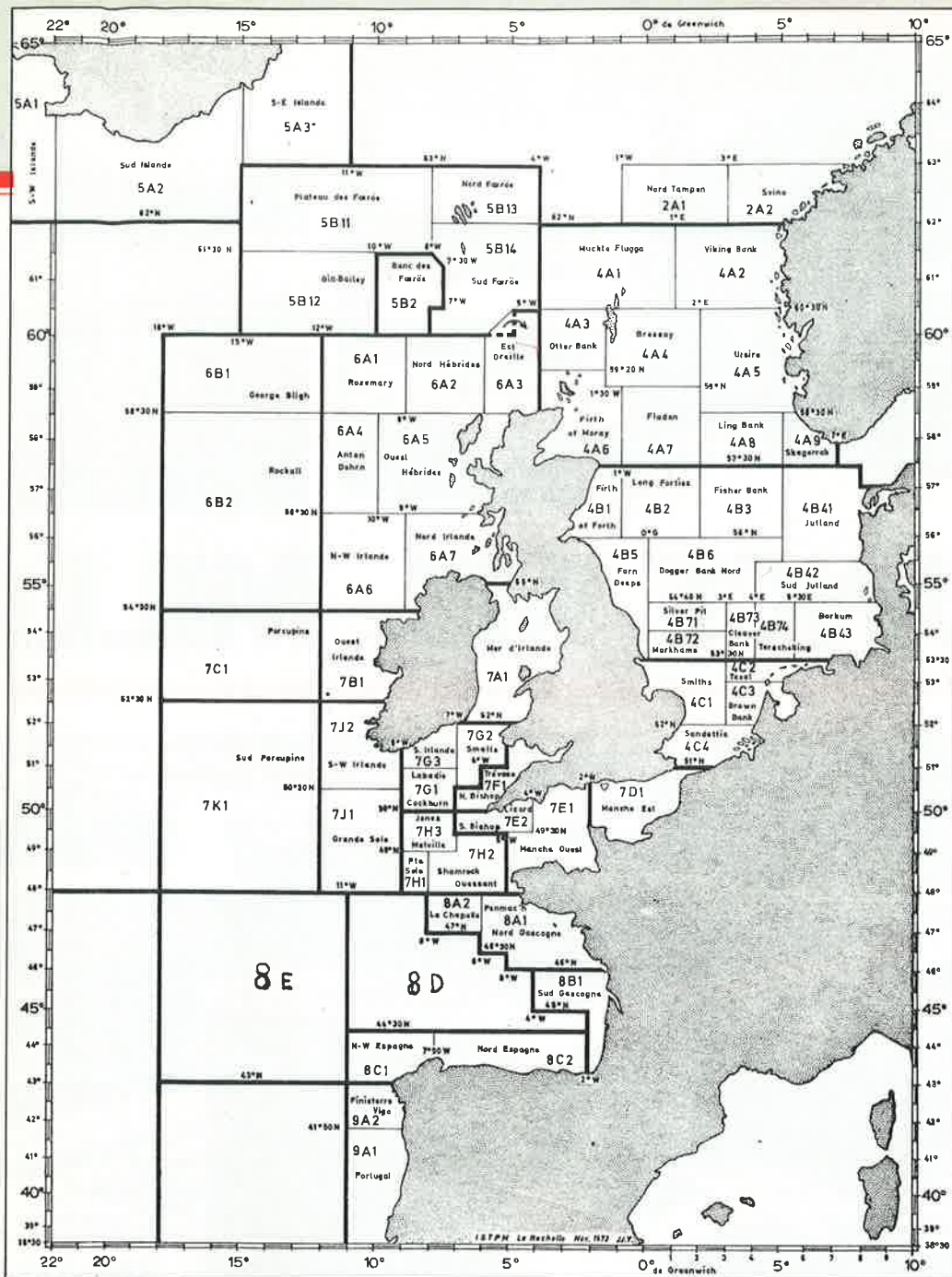
Las dificultades con el caladero de Eskote se iniciaron ya hace algunos meses, aunque los problemas se intensificaron a partir del mes de mayo.

El día 23, las autoridades francesas apresaban los primeros cuatro barcos acusados de faenar en esas aguas y les imponían multas de 40.000 francos. A partir de ese momento, el conflicto se fue extendiendo a toda la flota de bajura. El 3 de junio, las autoridades españolas se trasladaron a Bruselas para informar al director general de la División XIV, Gallagher, y al adjunto a la misma, Simonet, de la posición del gobierno de Madrid sobre este punto. Los responsables de la Comisión trasladaron esos planteamientos a los responsables franceses, quienes se negaron a debatir la cuestión con la Administración pesquera española.

Tras este preámbulo, los pescadores pasaron a la ofensiva el pasado 8 de junio, procediendo al bloqueo desde el día 9 al 12 del puerto de Endaia, con cerca de 300 barcos fondeados en la bahía de Txingudi. En estas circunstancias, el Estado francés desplazó a las inmediaciones de la zona del conflicto varios buques de guerra, que en número de hasta 11 mantuvieron vigilancia hasta que los pescadores del Cantábrico depusieron su actitud. Las autoridades francesas se negaron a entablar negociaciones mientras se mantuviera el bloqueo del puerto de Endaia, según manifestó en París el secretario de Estado para el Mar, Ambroise Guellec. El día 12, los pescadores del Cantábrico pusieron fin al bloqueo, ante el compromiso de iniciar negociaciones en Bruselas el lunes 16 de junio.

La reunión en Bruselas fue un fracaso. La representación española, encabezada por Miguel Oliver y Rafael Jaén,

blación activa cuenta con unos ingresos mínimos de subsistencia, lo que en ciertos casos les ha obligado a solicitar créditos. El amarre total de la flota en condiciones normales de actividad supondría unas pérdidas diarias de unos 250 millones de pesetas. Se espera que la campaña del bonito pueda ofrecer mejores resultados que los obtenidos en los meses precedentes con otras especies. Con todo, la situación de los pescadores es dramática en algunos casos, al carecer de recursos hasta para efectuar el pago al contado del gasóleo necesario para hacerse a la mar.



prácticamente no tuvo interlocutores. El encuentro se produjo en presencia del director general de Pesca de la CEE, Eamonn Gallagher, y del director general de Coordinación, Raymond Simonnet. En representación de Francia acudió su director general de Pesca, señor Martín. La reunión tripartita resultó un fracaso: las autoridades galas se descolgaron solicitando la revisión del Tratado de Adhesión de España. Los representantes españoles pretendían iniciar las negociaciones y que, mientras se desarrollaran éstas, las autoridades francesas permitieran el acceso de los

barcos de Cantabria y el País Vasco al caladero de Eskote. La falta de respuestas positivas para el sector de bajura en esa primera reunión dio lugar a nuevos actos de protesta de los pescadores afectados. Las embarcaciones permanecieron amarradas en puerto. Los pescadores, organizados en piquetes, trataron de bloquear durante varias jornadas la entrada de pescado procedente de los otros países de la Comunidad Económica Europea. Las actuaciones de control se llevaron a cabo inicialmente en Irún y posteriormente en La Jonquera, llegándose a diferentes acuerdos con

los mayoristas para que no se vendiera pescado procedente de la Comunidad hasta que no se llegase a un compromiso con Francia. La tercera y hasta la fecha última etapa de los intentos negociadores se produjo en la semana del 23 al 28 de junio. La Administración española y los pescadores pusieron sus esperanzas en el Consejo de Ministros de Pesca que tuvo lugar el pasado 25 en Luxemburgo y la posterior reunión de los jefes de Gobierno en La Haya. Tras varios contactos técnicos, los responsables de pesca españoles lograron meter en el orden del día del Con-

sejo de Ministros el contencioso hispano-francés. Aunque el asunto fue abordado en el Consejo, españoles y franceses llegaron a la conclusión de que el problema debía ser resuelto por ambos países en el seno de los organismos de la Comunidad Económica Europea y más concretamente en la Comisión. Carlos Romero mantuvo una reunión con el secretario de Estado francés para asuntos marítimos, Ambroise Guellec. La entrevista fue calificada de franca y cordial, pero sin resultados. Mientras el Gobierno español defendía una salida rápida al conflicto, al menos para que siguiera faenando la flota, el francés ha tomado la cuestión con mucha tranquilidad, por lo que las soluciones pueden tardar bastante en llegar, de no ocurrir algo que obligue al gobierno de París a cambiar su posición.

La última fase de las negociaciones correspondió al propio presidente del Gobierno español, Felipe González, con motivo de la cumbre de jefes de Gobierno de la Comunidad que tuvo lugar en La Haya. Felipe González se entrevistó con el primer ministro francés, Jacques Chirac, y con el presidente de la República, François Mitterrand, sin ningún resultado concreto. Posiciones abiertas al diálogo, a las negociaciones, pero a través de contactos dentro de un marco más amplio de relaciones bilaterales, y sin dar al contencioso de Eskote la urgencia que reclamaron las autoridades españolas.

Con la costera del bonito recién iniciada, la mayor parte de los barcos de bajura se hicieron a la mar. Pero el problema sigue, y los responsables de las Cofradías han anunciado nuevas medidas de fuerza dentro de unos meses, si en este intermedio no han llegado las soluciones. ■

Vidal MATE

Ayuda comunitaria



QUINCE MIL MILLO

El criterio general de la CEE apunta a apoyar profundos cambios, siempre que las medidas propuestas estén orientadas a la modernización de los diversos sectores, eliminando desajustes y acercando la oferta a la demanda.





El ingreso del Estado español en la Comunidad Económica Europea ha permitido la presentación ante el FEOGA comunitario de todo un conjunto de proyectos de construcción y modernización de la flota, de acuicultura, de perfeccionamiento de los procesos de industrialización y comercialización, cuyo coste se eleva a 40.000 millones de pesetas, de los cuales 15.000 pueden llegar a ser cubiertos con ayuda comunitaria. Puede afirmarse que el sector pesquero español no ha vacilado ni por un momento. Y la Administración le ha facilitado el cauce.

PLANES PARA EL SECTOR



EL sector pesquero ha respondido con creces a la oferta de la CEE. Armadores, productores, comerciantes e industriales han desbordado con sus peticiones de inversión para este año los presupuestos previstos por el FEOGA comunitario para la construcción y modernización de barcos, acuicultura, industrias conserveras y procesos de comercialización. Los presupuestos de los proyectos se elevan a 40.000 millones de pesetas, de los que casi 15.000 podrían ser objeto de subvención por la CEE. Estamos ante una corriente inversora que tal vez pueda incrementarse en los próximos años, cuando el Estado español cuente ya con los correspondientes programas.

Desde el pasado primero de enero, las actuaciones que afecten a las estructuras pesqueras, desde la producción a la comercialización, están sujetas a las disposiciones de la Comunidad Económica Europea. El criterio general de la CEE apunta a apoyar los cambios y transformaciones profundas, siempre que las medidas propuestas estén orientadas a la modernización de los diversos sectores, eliminando desajustes y acercando la oferta a la demanda. Condición exigida también por la Comunidad es que los planes se elaboren con

una amplia perspectiva de futuro, por encima de situaciones y problemas coyunturales.

De acuerdo con estos criterios, la Administración española presentó a primeros del presente año las directrices sobre estructuras de producción para 1986, basadas en el reglamento 2908/83 de la CEE. Habitualmente, este tipo de peticiones de los países miembros se hacen en el contexto de planes plurianuales. En el caso de España, lo reciente del ingreso llevó a que se aceptase la presentación de programas limitados a un año. A partir de diciembre de 1986, la Administración española deberá sujetarse a las prácticas habituales entre los Estados miembros de la CEE.

Los programas entregados por las autoridades españolas en relación con las estructuras de la producción se referían a dos aspectos: orientación del sector de la pesca, actuando sobre la flota, y acuicultura. El primer programa se centraba en la adaptación de la capacidad pesquera española a los medios de producción disponibles, y en los planes para reconvertir y modernizar la flota. El segundo apuntaba a un adecuado aprovechamiento de las excelentes condiciones que tiene España para la acuicultura.

El programa para la ade-

cuación de la flota a las necesidades y exigencias de la Comunidad Económica Europea fue aprobado el pasado 29 de mayo por el Comité Permanente de Estructuras de Pesca de la Comunidad Económica Europea. A partir de ese momento, la Administración pesquera española remitió el conjunto de los proyectos que iban incluidos en el programa. Antes de su envío a Bruselas, los responsables de la Secretaría General de Pesca realizaron un estudio de los proyectos, con el fin de no enviar a la Comunidad sino aquellos que tenían posibilidades de ser aprobados, teniendo en cuenta las exigencias comunitarias. Se ha optado por una política realista, para no despertar en el sector falsas expectativas. Para la construcción de barcos, las peticiones presentadas por el sector español fueron unas 240. De ese número, únicamente 122 acabaron por ser remitidas a Bruselas; el resto deberán esperar su turno en 1987. La Administración española, a la hora de eliminar proyectos, parece que ha tenido en cuenta, fundamentalmente, razones técnicas. En medios del sector se apunta también la posibilidad de que la propia Comunidad haya solicitado moderación en las peticiones, aunque éstas estuvieran perfectamente en regla, ante la falta de recursos sufi-

cientes con los que afrontar la avalancha de solicitudes llegada desde España. Una situación similar se habría producido en el campo de la industria agroalimentaria española, que en los últimos seis meses presentó proyectos por una inversión de más de 80.000 millones de pesetas, de los que unos 10.000 corresponden a la industria conservera de la pesca o a los procesos de comercialización en este sector.

La Comunidad ha dado luz verde a la construcción de 122 buques en 1986 con una inversión total de 25.849 millones de pesetas, de los cuales unos 11.900 millones de pesetas serán subvencionados por el FEOGA, en el caso de que el organismo comunitario responda a las peticiones presentadas.

Por comunidades autónomas, el primer lugar lo ocupa Andalucía, con 79 barcos, 12.600 TRB y una inversión de 19.700 millones de pesetas, lo que supone el 76,12 por 100 del total. Galicia, con 22 barcos, ocupa el segundo lugar, lo que supone 2.770 TRB y una inversión de 3.486 millones de pesetas, que significa el 13,48 por 100 del total.

En el resto de las comunidades la respuesta ha sido más baja. En el País Vasco, los proyectos de construcción de barcos remitidos a Bruselas se elevan a ocho, con 977 TRB y una inversión de 1.407 millones de pesetas. La Comunidad Valenciana tiene siete proyectos, con 702 TRB y

una inversión de 930 millones de pesetas. Baleares tiene tres proyectos de nuevas construcciones, Murcia dos y Asturias sólo un proyecto. El TRB total de todas las construcciones proyectadas para este año se eleva a 17.400.

Las condiciones técnicas y económicas para participar en este proceso de modernización, reconversión y construcción de flota están contenidas en el Real-Decreto 2339/85 del pasado 4 de diciembre, publicado en el *Boletín Oficial del Estado* en ese mismo mes. Con esta disposición, la Administración española adaptaba el ordenamiento local al esquema comunitario para los barcos entre los nueve y los 33 metros de eslora, que son los que pueden acceder a las ayudas de la Comunidad. Tal y como prevé esa normativa, para que sea subvencionada la construcción de una nueva embarcación, las bajas aportadas deben suponer un TRB igual o superior al que se pretende para el nuevo barco, deben estar incluidas en la lista tercera, con una antigüedad mayor de doce años, encontrarse en actividad y haber faenado al menos 120 días en los últimos doce meses. Agricultura y Pesca podrá considerar también otras condiciones, como mejoras en materia de seguridad, condiciones de vida, etcétera.

Los proyectos presentados por España se beneficiarán de las ayudas previstas por el FEOGA-Orientación. La Comunidad prevé una subvención mínima del 25 por 100 del valor total de la inversión

EN EL FUTURO, LOS PLANES SERAN PLURIANUALES

autorizada, siempre que el correspondiente Estado miembro aporte al menos el 5 por 100. Sin embargo, en los casos de Galicia y Andalucía, regiones que han sido consideradas como zonas desfavorecidas a efectos de ayudas para modernización de estructuras, la subvención del FEOGA puede llegar hasta el 50 por 100.

El Real-Decreto del pasado 4 de diciembre, por el que se adecuaba la legislación española a la comunitaria, fijaba también las condiciones para acceder a créditos para la construcción de barcos entre los 9 y los 33 metros. El im-

Para la construcción de buques, las peticiones elevadas por el sector español fueron 240. De ese número, sólo 12 fueron remitidas a Bruselas. El resto deberá esperar turno hasta 1987.



PROYECTOS PARA CONSTRUCCION DE BARCOS

Comunidad autónoma	N.º de buques	TRB		% sobre el total	
Andalucía	79	12.637,24	19.702.136.768	76,12	9.615.867.050
Asturias	1	115	124.672.000	0,48	62.313.500
Baleares	3	121,76	126.843.304	0,49	31.710.826
Galicia	22	2.770,22	3.486.747.358	13,48	1.663.027.175
Murcia	2	80,13	70.917.000	0,27	17.729.250
País Vasco	8	977	1.407.362.001	5,44	267.168.749
C. Valenciana ..	7	702	930.996.082	3,6	232.964.020
TOTAL	122	17.403,35	25.849.674.513	100,00	11.890.780.570

porte del crédito puede llegar hasta el 85 por 100 del coste total de la inversión, una vez deducidas las primas correspondientes, a un interés del 11 por 100 y con un plazo de amortización de 12 años.

De acuerdo con la misma ley comunitaria, la Administración española remitió a Bruselas 54 proyectos de modernización de la flota, con una inversión global de 1.010 millones de pesetas, a los que correspondería una subvención del FEOGA de 452 millones de pesetas. Por comunidades autónomas, el mayor número de peticiones corresponde a Galicia, con 21, lo

PROYECTOS DE ACUICULTURA

Comunidad autónoma	N.º proyectos		% sobre el total	
País Vasco ...	1	260	7,4	65
Asturias	1	130	3,7	32,5
Cantabria	2	254	7,3	63,5
Galicia	4	504	14,4	201,6
Andalucía	23	1.550	44,3	620
Murcia	1	33	1	8,25
C. Valenciana	2	200	5,7	50
Baleares	3	200	5,7	50
Cataluña	10	369	10,5	92,25
TOTAL	47	3.500	100,00	1.183,1



que supone una inversión de 530 millones de pesetas. El segundo puesto lo ocupa el País Vasco, con 14 barcos y una inversión de 171,5 millones de pesetas. Asturias tiene 11 proyectos, con una inversión de 74,5 millones de pesetas. En Andalucía, aunque el número de embarcaciones que se pretende modernizar es solamente de seis, las inversiones se sitúan detrás de Galicia con 198 millones de pesetas. Finalmente, Cantabria y la Comunidad Valenciana presentan tan sólo un barco cada

una. El mismo Real-Decreto del pasado 4 de diciembre regula las ayudas de la Administración española a las que también pueden acceder los armadores vía subvenciones y créditos del Banco de Crédito Industrial.

En relación a la política de producción pesquera, es importante la posición mantenida por el gobierno español en materia de acuicultura, como lo es también la acogida que han tenido en Bruselas las pretensiones de la Administración de Madrid. Como en

el caso de la ordenación de flota, para acceder a las ayudas comunitarias era preciso presentar previamente en Bruselas los programas correspondientes, que en un futuro deberán ser de carácter plurianual, pero que en esta ocasión se limitan al año en curso. Los responsables de la Administración pesquera española remitieron a Bruselas a finales del pasado año un Programa de Orientación para la acuicultura en España donde se analizaba la situación de partida y las inmensas posibilidades que se abren en este terreno para España a corto plazo. El programa ha sido estudiado en Bruselas. La respuesta implica subvenciones inferiores a las solicitadas, pero también muy importantes.

El Programa español recogía la posibilidad de llevar a cabo en este año actuaciones iniciales para la puesta en marcha de un total de 111 proyectos, con una inversión de unos 5.000 millones de pesetas, sobre todo en Andalucía.

Los proyectos tramitados finalmente por la Administración española a Bruselas se han elevado a 47, y supondrían una inversión de unos 3.500 millones de pesetas, con una posible contribución del FEOGA de 1.183 millones de pesetas.

Como se esperaba, el mayor número (23), corresponde a los proyectos andaluces, con una inversión de 1.550 millones de pesetas, lo que supone el 44,3 por 100 del total. Cataluña ocupa el segun-

do lugar en cuanto al número de proyectos, con 10, aunque las inversiones no son muy elevadas, al suponer solamente 369 millones de pesetas, lo que significa el 10,5 por 100. Galicia tiene tramitados solamente cuatro proyectos, con una inversión de 504 millones de pesetas, que son el 14,4 por 100 de todas las inversiones solicitadas. En el resto de las comunidades los proyectos son escasos: Baleares tiene tres, con una inversión de 200 millones de pesetas, la misma cantidad que la Comunidad Valenciana, que aporta sólo dos proyectos. El País Vasco ha presentado un proyecto, con una inversión de 260 millones de pesetas; Asturias otro, con 130 millones de pesetas; Murcia uno, con 33 millones de pesetas, y Cantabria dos, con 254 millones de pesetas.

Según la Secretaría General de Pesca, es evidente el predominio de las zonas del sur en las inversiones en acuicultura, en las que destaca sobre todo Andalucía. Por especies de cultivo, dominan las ya tradicionales: dorada, lubina, langostino y, en general, todos los moluscos.

Al igual que sucediera con los proyectos para la construcción o modernización de la flota, parece que en el caso de la acuicultura no se han remitido más proyectos a Bruselas, no porque no existieran, sino por el temor de que la CEE pudiera frenar la tramitación por falta de recursos en el presupuesto anual. La

respuesta española ha sido muy superior a la esperada y está por encima del resto de los Estados.

A grandes rasgos, estas son las ayudas que ha solicitado el Gobierno español en 1986 para la mejora de las estructuras de producción en el sector pesquero, en cumplimiento de las directrices marcadas por el Reglamento 2908/83 de la Comunidad Económica Europea. Pero la CEE dispone también de otros mecanismos para actuar sobre los procesos de transformación y comercialización de los productos de la pesca, gracias al Reglamento 355/77 de la Comunidad. Esta disposición pretende favorecer la modernización y racionalización de las estructuras, y las ayudas van desde los procesos para la conservación del pescado hasta las industrias de transformación, conservas, etcétera. La respuesta del mundo agroalimentario español ha sido muy considerable, superándose también en este terreno las previsiones oficiales.

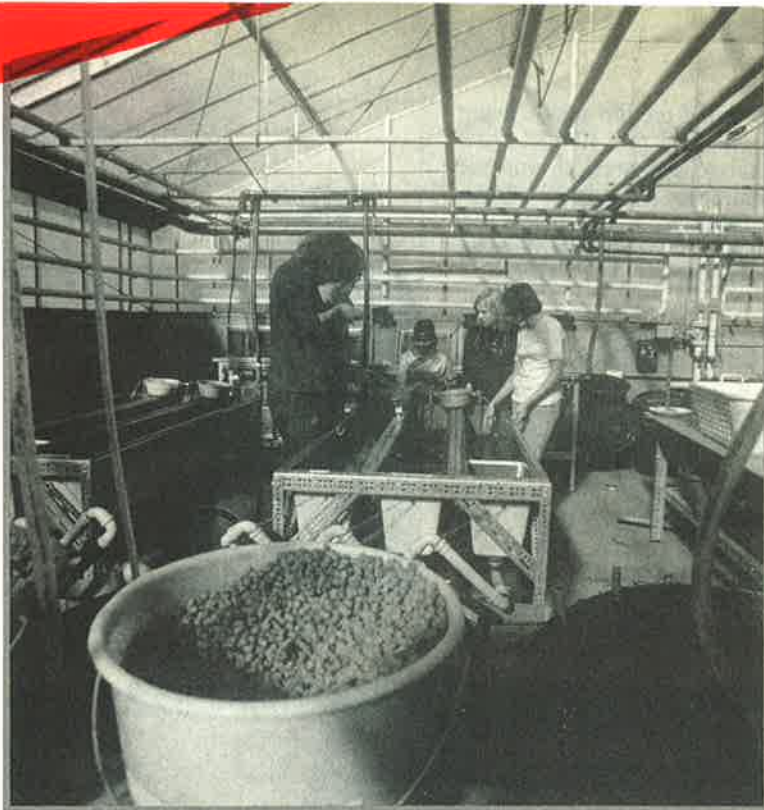
Para lograr las ayudas dispuestas por la Comunidad Económica Europea con estos fines, cada Estado miembro debe presentar un programa, marcando los criterios por los que se rige en todas las actuaciones. El Estado español, al ser tan corto el tiempo transcurrido desde su integración, no presentó el programa correspondiente. Llegó a un acuerdo con la Comuni-

dad para contar con el plazo de un año hasta su elaboración. Como medida provisional, la CEE autorizó la presentación de proyectos concretos, siempre que encajaran dentro de los criterios generales que rigen en la Comunidad.

La presentación de esos proyectos se ha hecho en dos tramos. Uno, durante el pasado mes de enero, con posibilidad de acceder a las ayudas de la CEE a partir del primer semestre del año. El segundo bloque se entregó en Bruselas el pasado mes de mayo, y los fondos podrían estar disponibles antes de fin de año.

En la primera remesa, la Administración española tramitó solamente ocho proyectos de comercialización y

La Administración española ha pretendido lograr un adecuado aprovechamiento de las excelentes condiciones de nuestro país para la acuicultura.



LA ACUICULTURA Y LA MODERNIZACIÓN DE LA FLOTA, PROGRAMAS BASICOS

transformación de los productos de la pesca, con una inversión total de 3.270 millones de pesetas, de los cuales 2.926 podían acceder a la subvención comunitaria en los porcentajes correspondientes. Estos ocho proyectos afectan en su totalidad a zo-

nas desfavorecidas: tres a Andalucía y cinco a Galicia, con lo que las subvenciones del FEOGA pueden representar el 50 por 100. Finalmente, el pasado mes de mayo se remitieron un total de 25 proyectos relacionados con este sector, con una inversión total de unos 6.000 millones de pesetas. Una parte de los mismos, 13, la tramitó el FROM, y tiene unas inversiones medias de unos 150 millones de pesetas. El resto fue gestionado por la Dirección General de Industrias Agrarias y Alimentarias, con unas inversiones medias muy superiores. Como en el caso anterior, también son dominantes las inversiones con destino a Galicia y Andalucía, con la posibilidad de acceder a unas ayudas del FEOGA de hasta el 50 por 100.

Según este conjunto de datos, el sector pesquero español podría acceder a partir de diciembre de este año a unas subvenciones totales de unos 14.000 a 15.000 millones de pesetas. La Comunidad debe responder a estos proyectos antes del 15 de diciembre. Ello supondría la apertura de una nueva vía desde Bruselas para la modernización de las estructuras pesqueras españolas. ■

Vidal MATE

PROYECTOS DE MODERNIZACIÓN DE BARCOS

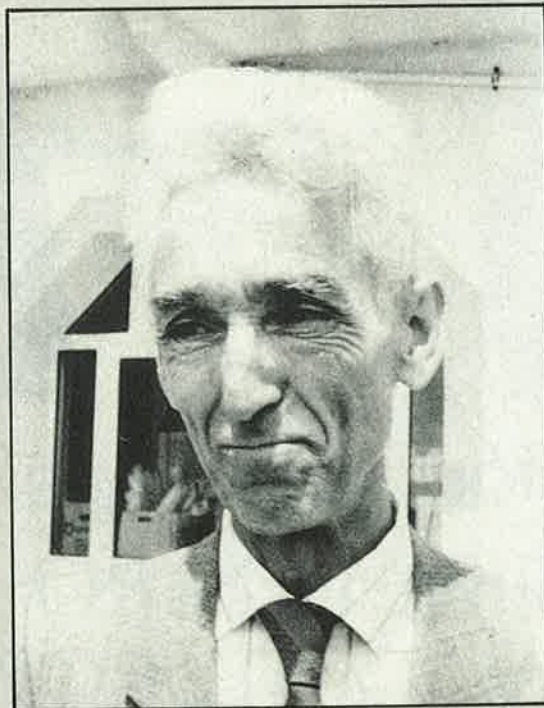
Comunidad autónoma	N.º buques	Coste de la inversión	% sobre el total	Contribución solicitada al FEOGA
Andalucía	6	198.006.280	19,5	130.670.348
Asturias	11	74.547.109	7,37	18.700.440
Cantabria	1	24.935.000	2,46	6.233.750
Galicia	21	530.059.629	52,46	247.143.817
País Vasco ...	14	171.501.715	16,9	43.558.975
C. Valenciana	1	11.327.171	1,12	5.663.585
TOTALES ...	54	1.010.376.904	100,00	451.970.915



La actitud de los productores franceses en torno al conflicto de un pescador de Fuenterrabía, no fue todo lo comprensiva que cabía esperar.

Asamblea de las OO.PP francesas

CASI
VEINTE
AÑOS
DE EXPERIENCIA



Hace escasas semanas se celebró en el Finisterre francés la Asamblea General Anual de la Asociación Nacional de Organizaciones de Productores de la pesca marítima francesa (ANOP). HOJA DEL MAR estuvo allí y recogió las declaraciones del presidente electo de ANOP. Se trata de Manuel Vidal, un gallego afincado en Francia que hoy es cabeza del asociacionismo de los productores pesqueros de la República Francesa.



DURANTE los primeros días del mes de julio tuvo lugar en Quimper, en el Finisterre bretón, la Asamblea General Anual de la Asociación Nacional de Organizaciones de Productores de la pesca marítima francesa (ANOP).

ANOP encontró hace diez años su reconocimiento como representante exclusiva de las Organizaciones de Productores franceses de la pesca marítima, y agrupa a la gran mayoría de las OO. PP. existentes en el territorio francés. En 1975 contaba con 13 organizaciones adheridas. Hoy son 20. Entre ellas están la mayoría de las OO. PP. dedicadas a la pesca de fresco, el Fondo de Organización del Mercado de Aquitania (FOMA, dedicado a la producción de ostras) y el ONAPROGER, especializado en el atún blanco. Fuera de ANOP existen en Francia seis Organizaciones de Productores independientes: tres con sede en París: PROSUMER, ONAPLAR —ésta dedicada a la producción de langosta— y la Organización Nacional de Productores de Atún; una en Normandía (la CME) y tres en Bretaña (GAP, OPPAM y OTHONGEL).

La asamblea de la ANOP dedicó sus trabajos a la discusión y el estudio de los principales problemas que afronta: la necesidad de la normalización de las formas de comercialización, aún sin unificar en Francia; las dificultades de la flota pesquera francesa para hacer frente a los diversos retos que le plantea la legislación comunitaria, la ampliación e internacionalización de los mercados y la diversificación de los métodos de comercialización; los problemas de las relaciones entre las Organizaciones de Productores franceses y el Fondo de Intervención y Organización de los Mercados de los Productos de la Pesca Marítima y Cultivos Marinos (FIOM, organismo público sometido a la Secretaría de Estado para la

Colaboración con España:

«SERA POSIBLE DENTRO DE LA ASOCIACION EUROPEA DE ASOCIACIONES DE PRODUCTORES»

UNA PALABRA A DESTIEMPO

HAY ocasiones en que una palabra desafortunada, dicha en un momento inadecuado y en el tono que no debería haberse empleado, estropea demasiadas cosas que no tenían por qué estropearse. Tal es el caso, por desgracia, de las declaraciones efectuadas a HOJA DEL MAR por Manuel Vidal, presidente de la Asociación de Organizaciones de Productores franceses, en relación al contencioso del triángulo de Eskote y a las acciones —obvio fruto de la desesperación— emprendidas por los pescadores de Hondarribia y otros del Cantábrico. Para Manuel Vidal, se trata, simplemente, «de un problema de Policía». Inconcreto en la mayoría de sus respuestas, Manuel Vidal ha decidido concreto y contundente: tan sólo un problema de Policía.

Pero, por mucho que Manuel Vidal lo pretenda, no se trata en modo alguno de un problema de Policía. Es, por el contrario, un problema de pescadores,

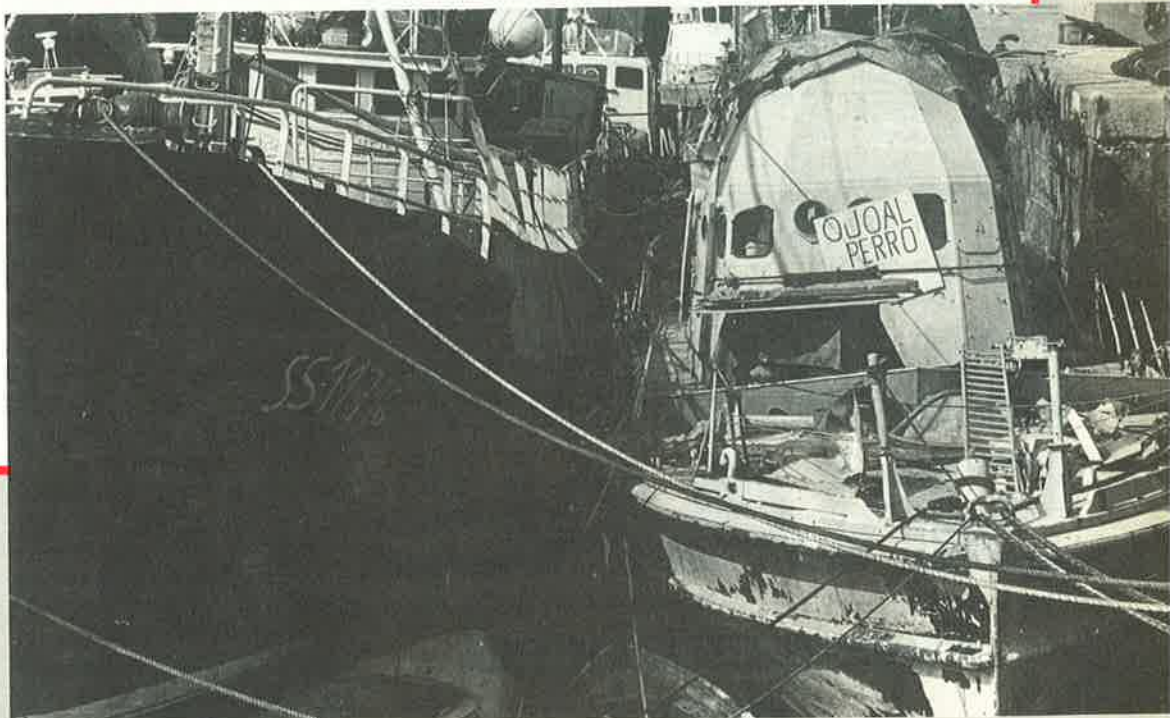
de derechos históricos, de subsistencia de comunidades humanas dedicadas honradamente a la pesca desde hace muchos siglos. De gentes que siempre han pescado ahí: precisamente ahí, donde Manuel Vidal quisiera ver a la Gendarmería francesa.

No debería haber lugar, entre pescadores, a planteamientos como ese. Sólo quien no ha reflexionado suficientemente sobre estas cuestiones puede apelar a la acción policial cuando lo que la realidad reclama es compren-

sión, ayuda, solidaridad entre compañeros de glorias y desdichas marineras. Fronteras aparte.

Es malo que las relaciones entre las Organizaciones de Productores de ambos lados del Pirineo empiecen con invocaciones a la eficacia policial. Es francamente malo.

Una palabra a destiempo puede augurar a veces, incluso sin pretenderlo, todo un posterior discurso de incomprendiones. ■



El conflicto surgido entre España y Francia por la divergente interpretación sobre el triángulo de Eskote fue abordado por las organizaciones de productores francesas.

Mar del Gobierno francés)... También ocuparon un espacio en la Asamblea las dificultades que las OO. PP. francesas creen encontrar tras el ingreso del Estado español en la CEE, dado el poderío de la flota pesquera española. El conflicto surgido entre las autoridades francesas y españolas en razón de la interpretación divergente que ambas hacen del Tratado de Adhesión española en lo tocante al llamado «triángulo de Eskote» fue abordado también, aunque con cuidadosa discreción.

La primera Organización de Productores francesa se formó en 1967. Quiere esto decir que, a lo largo de estos casi veinte años, han acumulado una experiencia impor-

tante, dentro de los límites que impone el volumen de su flota. Esa experiencia es la que las OO. PP. francesas aportan a la Asociación Europea de Organizaciones de Productores (AEOP), dentro de la cual ocupan la Vicepresidencia, por intermedio de su representante, Maurice Benoish. Durante los años 1987 y 1988, el señor Benoish estará encargado de asumir la Presidencia de la Asociación de las OO. PP. europeas.

Con motivo de la Asamblea General Anual de la ANOP, HOJA DEL MAR entrevistó a Manuel Vidal, recién elegido para la Presi-

dencia de la Asociación Nacional de Organizaciones de Productores de Francia. Armador de pesca artesanal, máximo dirigente de la O. P. de Les Sables d'Olonne (SOCOSAMA), nació en Ría de Corne, Galicia, hace 58

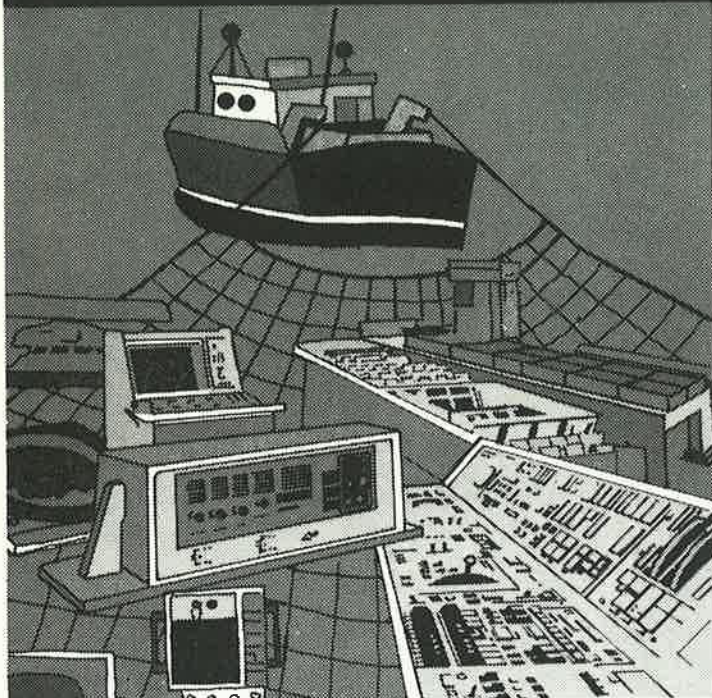
«Las Organizaciones de Productores españolas deben constituirse cuanto antes.»

años. Abandonó Galicia a los 18 años, siguiendo a su padre, miembro de la Policía marítima de la II República Española, condenado a muerte por los responsables de la sublevación franquista.

Tras una estadia de tres años en Bélgica, se instaló luego definitivamente en Francia. Dedicado a la pesca, ha llegado a convertirse en el máximo dirigente pesquero de Les Sables d'Olonne, importante puerto de la Francia atlántica. Ha accedido a la Presidencia de ANOP dentro del sistema adoptado por esta asociación, que distribuye la responsabilidad anual de este cargo entre los representantes de la pesca industrial y los de la artesanal. Escueto y evasivo, se le atribuye un buen conocimiento de la realidad pesquera española.

HOJA DEL MAR.—A su juicio, ¿cuáles son los principales problemas que afronta el sector pesquero en Francia?

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  LINEAL AERIAS DE ESPAÑA
TRANSPORTISTA OFICIAL

MANUEL VIDAL.—El principal problema viene dado por los bajos precios que funcionan en primera venta y por el vertiginoso incremento de los costes de producción. A más largo plazo, señalaría también la necesidad de introducir un mayor número de especies entre las incluidas dentro de las que son objeto de ayuda comunitaria.

H. del M.—¿Qué programa asumen ustedes para encarar la resolución de estos problemas?

M. V.—Vamos a combatir en el frente comunitario para que se le reconozca a la pesca artesanal, que es la gran olvidada de la Política Común Pesquera, toda la importancia que tiene. Al propio tiempo, confiamos en que aumente el número de especies protegidas por el FEOGA. En este sentido, deseamos que las especies que son de mayor interés para los pescadores españoles sean también objeto del debido reconocimiento. A escala nacional, mantendremos la necesaria vigilancia para que el FIOM continúe desarrollando su labor.

H. del M.—¿Tienen ustedes preparado algún plan de colaboración con las OO. PP. que se vayan constituyendo en España?

M. V.—No tenemos ningún plan previo de colaboración. Pero tenemos perfectamente claro que las OO. PP. de toda la llamada «Europa Azul» tenemos que hacer frente a problemas similares, y que es en el marco de la Asociación Europea de Organizaciones de Productores, que ya está en pleno funcionamiento, donde podemos encontrar el marco adecuado de colaboración. Ahí es donde podemos discutir e intercambiar nuestras experiencias.

H. del M.—A propósito de problemas y de OO. PP., ¿podría explicarnos por qué no ha asistido a esta Asamblea General ningún representante de las Organizaciones de Productores del litoral mediterráneo? ¿Tiene ello algo que ver con las acusaciones que se dirigen contra la Política Común Pesquera, reprochándole su «atlantismo» y su ignorancia de las realidades específicas del Mediterráneo?

M. V.—Es un viejo problema interno nuestro. Prefiero no hacer comentarios sobre él.

H. del M.—Desde la experiencia de las OO. PP. francesas, ¿daría usted algún consejo a los productores del Estado español que inician ahora el camino de constitución de sus asociaciones?

M. V.—Yo les aconsejaría

«Vamos a luchar para que la pesca artesanal deje de ser la gran olvidada de la Política Común Pesquera.»

tan sólo que se constituyan. Por puertos, por especies capturadas, por problemáticas... Como sea, pero cuanto antes. Tenemos un largo camino por recorrer juntos y deseamos que haya en España interlocutores con los que iniciar el diálogo lo antes posible, para caminar en paralelo.

H. del M.—La flota mercucera del Cantábrico, y en particular la de Hondarribia, se halla actualmente muy inquieta por la problemática relacionada con el triángulo de Eskote. De ahí el bloqueo del puerto de Endaia, que esa flota protagoniza. Durante la Asamblea, usted se pronunció en términos muy duros hacia los pescadores vascos. ¿Cree usted que la cuestión se plantea en términos tan simples como los manejados en su intervención?

M. V.—Desde mi punto de vista, el asunto del bloqueo del puerto de Endaia es simplemente un problema de Policía. Si algún día llega a plantearse como un problema entre Organizaciones de Productores de pesca, entonces lo resolveremos entre las Organizaciones de Productores. ■

Motores Diesel Marinos GUASCOR

La alta tecnología de los motores diesel marinos GUASCOR, hace **de** sus usuarios unos **buenos** pescadores.

Potencia de 100 a 1000 C.V.



Motores Diesel

Gutiérrez Ascunce Corporación, S.A.

Edificio GUASCOR

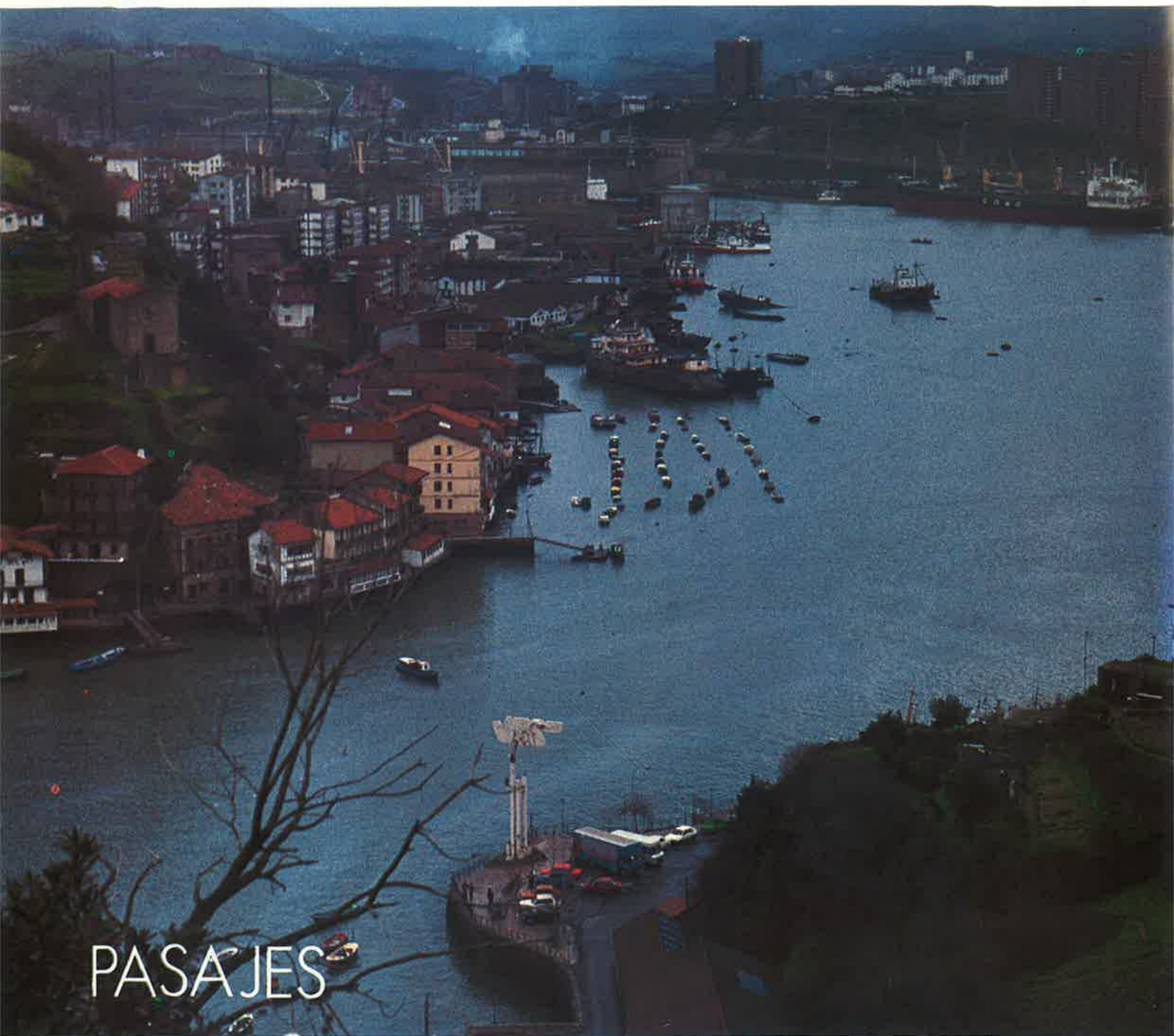
P.O. Box 30 / Zumaia / Guipúzcoa / Spain

Tel. (943) 86 06 00/86 07 00 (10 líneas)

Telex 36310-GUAZU-E

GUASCOR

PUEBLOS DEL MAR



PASAJES

A UN PASO DE EUROPA

28 HOJA DEL MAR





E

N la orilla oriental del antiguo puerto de Oiarso, donde muer-

ren las últimas estribaciones del promontorio de Jaizkibel, vivía en la Edad Media un pueblo pescador que tomó el exótico nombre de «el Pasaje». Sometido desde el año 1203 a la jurisdicción de Fuenterrabía, se le distinguió de los demás «Pasajes» con el sobrenombre de «El Pasaje de la banda de Fuenterrabía» o «de la banda de Francia». De norte a sur, sus términos se extendían desde la angosta entrada del puerto, limitada por las peñas Arando Grande y Arando Chico, hasta la regata o molinos de Borbandía (Erroteta), que la separa de los confines de Lezo. En sus aguas abundaba la más variada pesca.

Un viejo texto del sacerdote vasco Fermín Iturrioz señala la dificultad de concretar el nacimiento de esta población. «*Pero, siguiendo el proceso de los demás pueblos del País Vasco —escribe—, es de creer que, dadas las saludables y favorables condiciones de vida de este lugar, diversas familias de pescadores se instalaron a lo largo de las orillas de este puerto. A medida que éste se iba cegando y las aguas se retiraban hacia el mar, las mayores naves se veían obligadas a echar sus anclas en los lugares de mayor profundidad, es decir, en la parte angosta del canal, en cuya orilla se formaron los primeros muelles de carga y descarga. Estas faenas*



Pasajes se ha visto beneficiado por el Plan de Puertos 1985-1990 elaborado por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, en el que se prevén unas inversiones superiores a los 6.000 millones de pesetas.



Quienquiera que desee hablar de los orígenes de nuestras tradiciones marítimas ha de reservar un lugar de honor obligado a este gran puerto del Cantábrico: Pasai, Pasajes. Pero la Historia —si lo sabremos por estos pagos— no da de comer. Pasajes, a un tiro de piedra de la frontera francesa, tomó en cuenta esta realidad ya hace años. A costa de no pocos sacrificios, ha recorrido ya un buen tramo en la vía de su modernización. Y en esa vía continúa.



La reestructuración de la flota de Pasajes ha tenido un elevado coste. Su reducción ha sido de un 65 por 100, se han perdido cerca de 2.000 puestos de trabajo directo, además de los indirectos, y han sido necesarios 3.000 millones de pesetas para indemnizaciones.

—prosigue relatando el padre Iturrioz— *concentraron en uno y otro lado a las familias diseminadas, hasta que lograron la madurez de la unidad organizada, a la sombra de la Iglesia de San Pedro, en occidente, y la de San Juan Bautista de la Ribera, en la margen oriental.*»

Debió ser probablemente la necesidad de sus pobladores de cruzar la bahía para comunicarse entre sí y con el resto de la provincia, lo que diera origen a esta denominación de El Pasaje o «Passaie», como lo vemos escrito en el Libro de Cuentas del año 1670.

Son innumerables los acontecimientos

históricos que guarda en su memoria este viejo puerto. Mas, pese a invasiones, guerras, incendios y saqueos, Pasajes conservó siempre el mismo e inflexible espíritu marinero y trabajador. Desde tiempo inmemorial, fue base de balleneros y pescadores de bacalao en aguas de Groenlandia y Terranova, y surtió de valerosos marinos las armadas españolas. Fue sin duda el carácter duro y recio de aquellos pescadores vascos, unido a la belleza del paisaje, lo que cautivaría para siempre al genial escritor y empedernido viajero Víctor Hugo, varias de cuyas obras fueron escritas frente a estas costas del Cantábrico.

Precoz en explotar el turismo, Pasajes era visitado por viajeros de todos los rincones del mundo. Mientras los hombres del pueblo zarpaban para singladuras de muchos meses, las mujeres llevaban a

VOLUMEN DE TRAFICO DE LAS PRINCIPALES MERCANCIAS

Chatarra	32,96 %
Productos siderúrgicos	27,36 %
Productos petrolíferos	18,61 %
Carbón y cok	05,08 %
Cemento a granel	02,35 %
Otras mercancías	02,29 %
Automóviles	01,98 %
Pasta de madera	01,81 %
Maquinaria diversa y repuestos	01,62 %
Magnesita	01,50 %
Arcilla y caolín	01,17 %
Material de construcción	00,77 %
Maderas	00,75 %
Pirita de hierro	00,68 %
Potasas	00,53 %
Cemento en sacos	00,25 %
Gases licuados	00,21 %



cabo la labor de remolcar el atojaje a las galeras y naos que atracaban en el puerto. Pronto nacerían así las bateleras, diestras en gobernar barcas y chalupas, encargadas de transportar a los visitantes desde la orilla de San Pedro hasta la margen de San Juan.

Y mientras unos viajeros contemplaban embelesados la bondad del paisaje, otros, muy vivos, daban rienda suelta a su picardía. Una batelera hace el siguiente comentario de unos excursionistas de San Sebastián que transporta en su batel y no le pagan el importe del viaje: «*Esos rayos de la vielle jartzen ditun batelaren puntuan: Flux, salto, rei paga.*» («Esos diablos de la ciudad se colocan en el extremo del batel: ¡Up! un salto, y nadie paga»).

Aquellos bateles, aquellas galeras hoy, desde luego, sólo quedan ya en el recuerdo. El aspecto que ofrece actualmente el puerto de Pasajes es

bien distinto del que hemos rememorado.

En 1986 Pasajes es un moderno y activo puerto cuya producción mercante destaca por encima de cualquier otra. Los resultados obtenidos durante el pasado año son esperanzadores. El tráfico de mercancías experimentó un incremento del 11,3 por 100 con respecto a 1984, según los datos que aporta el balance económico que sobre el pasado ejercicio ha realizado la Junta del puerto guipuzcoano. El movimiento del puerto llegó a alcanzar la cifra de 5,1 millones de toneladas, correspondiendo 0,9 millones a graneles líquidos, 0,6 a graneles sólidos, 3,4 a mercancía general y el resto, 0,2 millones, a tráfico local, pesca y avituallamiento.

En este sentido, el movimiento de mercancía general produjo un tráfico de 3.378.596 toneladas, lo que ha supuesto un incremento del 68,9 por 100, constituyendo todo un récord, como el de volumen de chatarras, que se ha situado en 1.617.380 toneladas; el de productos siderúrgicos, con 1.342.724 toneladas, las 130.372 unidades de automóviles y, por último, el de contenedores, con un tráfico de 15.052 unidades.

Es así como Pasajes se va configurando cada vez más como un puerto eminentemente importador. Y en gran medida, este auge viene determinado por las reformas introducidas por la Junta del Puerto, especialmente en lo que atañe a la puesta en marcha de las jornadas continuas de trabajo, establecidas en 1984, que le han convertido en el primer puerto español con un funcionamiento ininterrumpido de 14 horas diarias al mismo coste. El proceso denominado de «racionalización de las manos mínimas» de estiba y de la doble jornada ha permitido —sostienen sus impulsores— que las empresas hayan utilizado de forma óptima los muelles, dando un servicio eficaz y moderno a la industria guipuzcoana.

Hay otros factores de mo-

dernización. Así, la paulatina implantación de los sistemas informáticos, hoy todavía en fase de desarrollo, va progresivamente agilizando los procesos administrativos y de explotación, cuyos primeros frutos han podido ser constatados en el pasado ejercicio.

Pasajes se ha visto beneficiado por el Plan de Puertos 1985-90 elaborado por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, en el que se prevén unas inversiones superiores a los 6.000 millones de pe-



setas para obras de mantenimiento y ampliación. Estas reformas infraestructurales apuntan a convertir el puerto de Pasajes en un puerto altamente cualificado, para competir en igualdad de condiciones con los de la Comunidad Europea.

Durante 1985 se realizaron estudios técnicos en diversas materias. Entre ellos es preciso destacar el informe realizado por una importante empresa consultora con vistas al establecimiento de una línea regular de ferry entre el puerto pasaitarra y el sur de Inglaterra. En realidad, esta línea marítima ya estuvo en marcha hace años, pero su escaso movimiento derivó en una negativa rentabilidad y en apenas dos años desapareció, dejando como herencia una flamante estación marítima. Hoy, por el contrario, diversas circunstancias pueden convertir este proyecto, destinado especialmente al tráfico

de mercancía para la exportación, en una realidad. El buque seleccionado como óptimo es uno de carga, relativamente pequeño y de bajo consumo de combustible.

Pero esta política de inversiones no tendría el eco suficiente si no fuera acompañada de una gran proyección exterior. Y ese es un error en el que no ha caído la Junta del puerto. A lo largo del pasado año la presencia del puerto guipuzcoano en diversas ferias nacionales e inter-

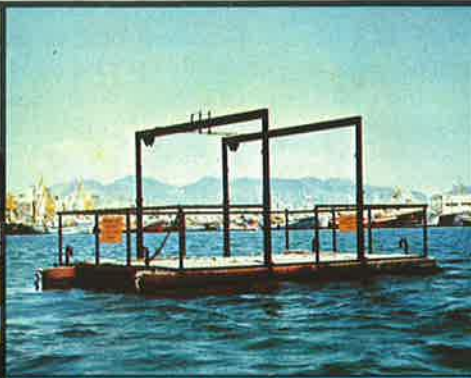
nacionales contribuyó a promocionar su imagen, en un intento decidido de que la CEE descubra definitivamente las ricas posibilidades comerciales de estos muelles de Pasajes. Asimismo, más de 1.600 escolares visitaron sus instalaciones durante el curso pasado, dentro de un plan promovido por la Junta destinado a dar a conocer a la opinión pública tanto la vida interna y cotidiana como la importancia de unas instalaciones de enorme peso específico en la vida económica del País Vasco. Videos, publicaciones y otras actividades de tipo cultural continúan hoy promoviéndose dentro de este ambicioso proyecto divulgador.

El gran reto europeo del puerto de Pasajes es, sin duda, la pesca. Una reconversión pesquera hecha con grandes esfuerzos ha permitido unificar la organización estructural del puerto. Todos

HEMPEL, mucho más que pintura



La investigación en laboratorio



La investigación práctica



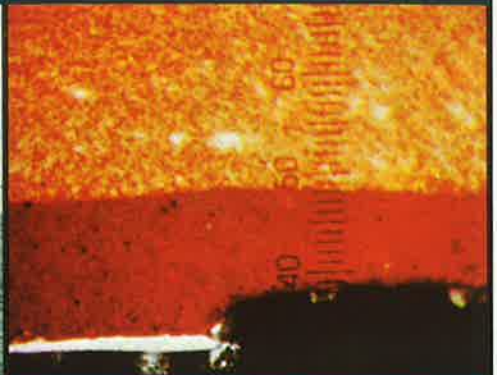
La confirmación de resultados



El servicio HEMPEL



El seguimiento HEMPEL



...y su comportamiento real



La ecuación teórica



- ...POR AUSENCIA DE INCRUSTACION.
- ...POR AHORRO DE COMBUSTIBLE.
- ...POR MANTENIMIENTO POSTERIOR MAS RAPIDO Y SENCILLO.

Los beneficios



Listo para navegar

Hempel's Antifouling NAUTIC* 7673-7674 Autopulimentantes para Pesqueros

AHORRO DE COMBUSTIBLE

por ausencia de incrustación y control de rugosidad de la carena

MANTENIMIENTO POSTERIOR MAS ECONOMICO.

Es suficiente reponer el espesor de AUTOPULIMENTANTE desgastado.



Pinturas Marinas Hempel, S. A. E.

Dirección postal: Apartado de Correos 1559-08080 BARCELONA

Teléfono 725 05 00 - TELEX 52.754 hemp e

Oficinas y fábrica: Carretera B. 142 a Sentmenat K. 3,8. POLINYÀ (Barcelona)

DELEGACIONES: BILBAO-Tel. (94) 447 00 44 CADIZ-Tel. (956) 25 73 05

MADRID-Tel. (91) 764 42 21 / 2 SEVILLA-Tel. (954) 64 56 69 VIGO-Tel. (986) 23 52 90

Carlos García Cañibano, Presidente del puerto de Pasajes

«EL FERRY, OBJETIVO PRIORITARIO»

LAS cifras de producción del puerto a lo largo del pasado año arrojaron un balance positivo. ¿Cree que esta tendencia favorable se puede mantener durante el presente ejercicio?

—Este año nos vamos a encontrar con factores desconocidos hasta el momento, como es la entrada de España en el MCE, nuestra situación estratégica frente a este nuevo mercado, y también con algunos graves problemas que hemos tenido en el ámbito del País Vasco, especialmente en el campo de la siderurgia. El expediente de crisis de la empresa «Orbegozo, S. A.» nos afecta en unas 800.000 toneladas que no van a entrar en el puerto. Y ello es algo que nos alarma enormemente.

—¿Cuáles son los proyectos prioritarios para el año 86?

—Llevamos varios años marcándonos una pauta de realizaciones, y uno de los logros obtenidos es la implantación de la doble jornada, única en España, así como lo que llamamos programa de «manos mínimas», cuyo fruto ha sido el de agilizar enormemente la producción, mediante una considerable reducción del personal de estiba del puerto. Por otro lado, estamos actualmente trabajando en la promoción del ferry, que va a

unir Pasajes con el sur de Inglaterra, objetivo que en este momento es totalmente prioritario. El interés demostrado por las autoridades británicas, que han comprendido el enclave estratégico del puerto de Pasajes, ha sido el factor decisivo para trabajar con ilusión en este ansiado objetivo.

—¿Corre Pasajes el peligro de convertirse en un puerto de producción exclusivamente mercante?

—No. Todos nosotros estamos muy interesados en el tema de la pesca, que es una válvula muy importante de la actividad económica del País Vasco como fuente generadora de riqueza. Y hasta tal punto lo consideramos así, que por iniciativa mía, el vicepresidente de la Junta del puerto es el presidente de la Cooperativa de pesca de altura de Pasajes.

—¿En qué aspectos se ha dejado notar ya nuestro ingreso en la CEE?

—Hemos notado una mayor importación de mercancía, especialmente de productos derivados de la industria del

acero, lo cual como españoles nos preocupa, pero como puerto nos ha beneficiado. Ahora bien, creo que esto es preocupante para todos porque de eso se han derivado unos perjuicios importantes para la industria del acero español. No obstante, el Ministerio de Industria ha tomado ya las medidas oportunas para que esta invasión no se siga produciendo. Aparte de este problema, pensamos que se van a ir consolidando algunos tráficos importantes a través de nuestro puerto, cuyo emplazamiento y red de comunicaciones lo hacen verdaderamente ventajoso para otros países europeos.

—¿Qué futuro a corto plazo tiene el puerto de Pasajes?

—Nuestra unión con Europa puede ser sumamente provechosa. Las expectativas son buenas. El puerto de Pasajes tiene un futuro prometedor. Tenemos un puesto importante en el concierto europeo y esa función la tenemos que desarrollar activamente con decisión y firmeza, sin prejuicios de ningún tipo. Somos un país europeo como cualquier otro y podemos tirar adelante en el conjunto de la Europa comunitaria en perfectos niveles de competencia e igualdad.

I. S.



Carlos García Cañibano, presidente del Puerto de Pasajes.

los sectores coinciden en señalar que «es hora ya de olvidar la tradicional imagen de un puerto cuya única actividad se centra en la descarga de pescado». Así las cosas, Pasajes ha decidido crear la infraestructura frigorífica necesaria para poder regular el mercado de la pesca e intentar comercializar los productos en los momentos más favorables. El gran sueño, la construcción de una gran planta congeladora, será dentro de muy poco una realidad. Una iniciativa que se enmarca dentro de un trabajo global que busca revitalizar la actividad pesquera del puerto,

estimulando la afluencia de productos marinos de diversa procedencia, para su almacenamiento en frigoríficos y posterior comercialización.

Sin duda, la reestructuración de la flota ha tenido un elevado coste. Su reducción ha sido de un 65 por 100, se han perdido cerca de 2.000 puestos de trabajo directo, además de los indirectos, y han sido necesarios 3.000 millones de pesetas para indem-

nizaciones y reparaciones que las empresas armadoras han afrontado sin ningún tipo de ayuda. Muchos barcos fueron a parar directamente al desguace, otros fueron transformados en congeladores. La ampliación por la CEE de su zona de influencia a las 200 millas y las reducción del número de licencias son, entre otros factores, causas de esta reconversión apresurada. El subsector más afectado por la

apertura del mercado europeo ha sido, como era de esperar, el bacaladero; una flota que fue durante muchos años la más importante de España y que hoy apenas cuenta con algo más de 20 barcos.

Pese a todo, se mantiene la esperanza. Una ilusión que se cimenta en la creencia de que lo acordado en el Tratado de Adhesión con la Comunidad permita que, de una vez por todas, los barcos existentes en Pasajes puedan realizar sus tareas con normalidad en los años venideros. ■

Imanol SAEZ
(Fotos: A. CARRERANO)

SANIDAD MARITIMA

Tu salud también depende de Tu seguridad

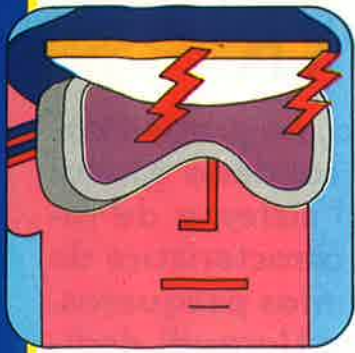
En el Departamento de Máquinas utiliza los medios de protección



 INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA



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



PROTECCION DE LOS OJOS

El órgano de la vista puede dañarse por agresión física (radiaciones procedentes de soldaduras, calor, etc.), química (proyección de líquidos, gases o polvos) y mecánica (proyección de objetos dinámicos).

El 25% de los accidentes de trabajo en los departamentos de Máquinas se deben a agresiones mecánicas y en consecuencia a cuerpos extraños en los ojos?

¿Cómo evitar este riesgo?

En el 100% de los casos, las gafas de protección (debidamente homologadas) evitan el accidente.

En el departamento de Máquinas tus ojos pueden encontrarse en peligro de recibir una agresión externa en cualquier momento.

**NO OLVIDES TU PROTECCION,
UTILIZA SIEMPRE LAS GAFAS DE SEGURIDAD**

SANIDAD MARITIMA



PROTECCION DEL APARATO AUDITIVO

El nivel acústico de los departamentos de Máquinas supera normalmente los límites que el aparato auditivo es capaz de soportar. La exposición continuada y persistente a los ruidos y vibraciones produce alteraciones sobre el oído que pueden ir desde la hipoacusia (disminución de la agudeza auditiva), hasta la sordera definitiva.

¿Cómo evitar el riesgo?

1º La **prevención clínica** mediante los reconocimientos médicos previos al embarque, garantiza tu salud, detectando los procesos en las fases en que son solucionables.

2º La **eliminación o atenuación** de los ruidos, la disminución del tiempo de exposición y el mantenimiento adecuado de la maquinaria e instalaciones, las cámaras de control aisladas, etc., ayudan a mejorar las condiciones acústicas.

3º La **prevención individual** mediante la utilización de orejeras y tapones, debidamente homologados, los filtros acústicos individuales, etc., consiguen retener los ruidos peligrosos y dejan pasar las frecuencias e intensidades útiles.

**NO OLVIDES TU PROTECCION,
UTILIZA SIEMPRE LOS MEDIOS A TU ALCANCE**

Centros Asistenciales del Servicio de Medicina Marítima

CENTRO COORDINADOR DE MEDICINA MARITIMA

Tel. (91) 410 35 49 - Télex 43340

Centro Radio-Médico

A través de costeras

CENTROS EN EL EXTRANJERO

St. Pierre. FRANCIA

Tel. 41 21 32 - Tx.: 020424 Ardybia

St. John's. CANADA, Tel. 754 00 77

Nouadhibou. MAURITANIA, Tel. 2183

Dakar. SENEGAL, Tel. 21 35 13 - Tx.: 451

Luanda. ANGOLA, Tel. 71952

Walvis Bay. SUDAFRICA

Tel. 4155 - Tx.: 0908792

BUQUE ESPERANZA DEL MAR

EHOA

CENTROS COSTEROS DE MEDICINA MARITIMA

ALICANTE

Casa del Mar Muelle de Poniente - Tel.

(965) 22 89 43

ALMERIA

Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22

BALEARES

Muelle Viejo, s/n. - Tel. (971) 22 56 06

BARCELONA

Casa del Mar Varadero, 4 - Tel. (93) 319 03 62

BILBAO

Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 40 76

CADIZ

Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 05

CARTAGENA

Casa del Mar Muelle Alfonso XII - Tel.

(968) 50 58 50

CASTELLON

Casa del Mar Plaza Monturiol, s/n. - Tel.

(964) 22 00 08

CEUTA

Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (956) 51 11 24

GIJON

Casa del Mar Eduardo Castro, s/n. - Tel.

(985) 32 70 09

GUIPUZCOA

Casa del Mar Pasajes de San Pedro - Tel.

(94) 339 86 40

HUELVA

Avda. Hispano América, s/n. - Tel.

(955) 25 84 11

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 80 12

LUGO

Río Neira, 23 - 1.º - Tel. (982) 22 34 50

MADRID

Gaztambide, 85 - Tel. (91) 442 68 23

MALAGA

Avda. de Heredia, 35 - Tel. (952) 21 34 86

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 20 97

SEVILLA

Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04

TARRAGONA

Casa del Mar Fco. Bastos, s/n. - Tel.

(977) 21 03 87

VALENCIA

Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16

VIGO

Casa del Mar Avda. de Orillamar - Tel.

(986) 20 59 83

VILLAGARCIA DE AROSA

Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (986) 50 05 71



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

GENTES DEL MAR

Uno de los criterios-guía de los análisis socioeconómicos contemporáneos que más ha intoxicado el producto de los análisis mismos es aquel según el cual el desarrollo de las fuerzas productivas, la industrialización y la tecnificación son inevitable y esencialmente positivos. Fruto de ese criterio, a menudo expresado como una verdad evidente por sí misma— y

que, en consecuencia, no precisa demostración—, es la condena global e indiscriminada del sistema de retribución *a la parte*, característico de determinadas economías pesqueras. José-Manuel Montero Llerandi dedica su artículo a analizar en concreto las ventajas y desventajas de este sistema, en función de las condiciones concretas en que se produce.

IR «A LA PARTE»

ANTE la escasez de investigaciones sobre la estructura social del sector pesquero, los estereotipos se han apropiado del espacio natural de la reflexión y la crítica. De ahí que sea habitual la utilización de lugares comunes, que circulan como verdades indiscutibles.

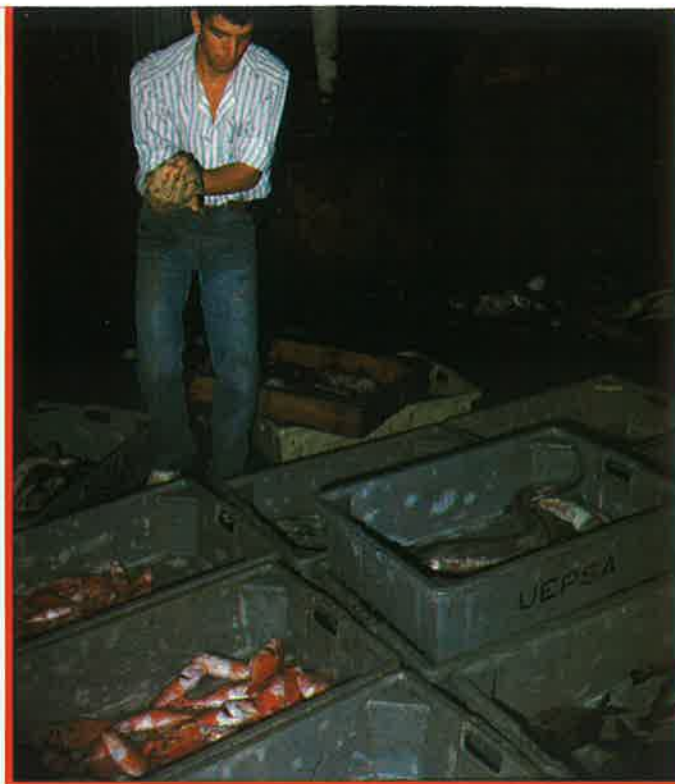
Uno de esos estereotipos da por supuesto que la retribución «a la parte» es una forma residual del pasado. Incluso un trabajo que tanta influencia ha tenido en la investigación pesquera en España como el informe elabora-

do por el grupo de estudios GAUR sobre la pesca en Vizcaya y Guipúzcoa, consideraba este tipo de retribución como propio de sistemas productivos arcaicos, que era necesario superar. Es una forma de destajo puro —se dice en el informe—, ya que la retribución depende de las capturas obtenidas. Es injusto para los tripulantes, pues hace compartir al pescador unos riesgos sobre los que no tiene ninguna influencia; riesgos que, por otra parte, le corresponde asumir al armador como empresario. Por último —aduce—, frena el desarrollo técnico, al disponer de abun-





La retribución a la parte se da en flotas donde las formas que adopta la organización productiva difieren notablemente entre sí, por lo que sus repercusiones en el colectivo social afectado también presenta características diferenciadas.



dante mano de obra, pues el aumento de plantilla no recarga sus costes más que en una cantidad mínima (1).

Aparentemente, estas objeciones sobre la retribución «a la parte» son correctas. Y lo parecen porque parten del supuesto de que todo lo que sea desarrollo es positivo (lo que es muy discutible) y porque consideran que esta forma de retribución es retrógrada, con independencia de las características que tenga la organización productiva donde se aplica. Esta última consideración es básica, ya que el sistema de retribución «a la parte» se encuentra en flotas donde las formas que adopta la organización productiva difieren notablemente entre sí. Y no parece que sea muy acertado pasar por alto los distintos efectos que tiene esta forma de retribución en una flota como la de altura, que se halla muy próxima a una organización productiva industrial, o en flotas como las de litoral y artesanal, que presentan algunas características de formas organizativas preindustriales.

En la pesca pre-industrial, especialmente en la flota artesanal, las retribuciones «se basan en relaciones de confianza y total transparencia. El marinero presencia las ventas.

Posteriormente, se reúne con la tripulación y, a la vista de todos, el armador hace las cuentas. Una vez deducidos los gastos, que por su simpleza son conocidos por toda la tripulación, el resto del valor de las ventas se distribuye al 50 por 100 entre el propietario y la tripulación. El monto que corresponde a la tripulación, llamado 'monte mayor', se reparte entre los tripulantes según usos y costumbres. (En la pesca pre-industrial) no existen grandes diferencias en los salarios. El marinero percibe una parte y el patrón dos partes» (2). La simpleza de estas operaciones comerciales facilita el

“No parece muy acertado pasar por alto los distintos efectos que presenta el sistema a la parte en las flotas industrial y pre-industrial.”

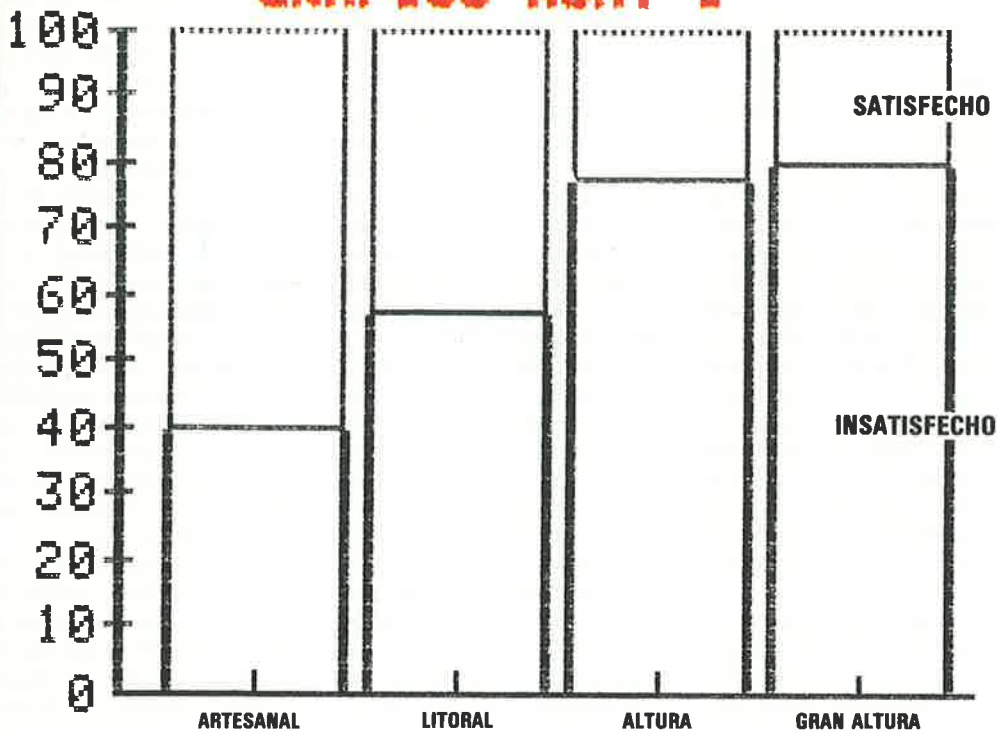
control sobre ventas y gastos: «El armador se reúne con la tripulación para 'hacer las cuentas', generalmente en el bar, recibiendo cada uno lo que le corresponde, sin que medie recibo ni firma alguna» (3). Ahora bien, la transparencia del proceso de venta y distribución de las ganancias viene determinada por un sistema de relaciones sociales que se asienta en el parentesco o en las relaciones de vecindad.

La organización del trabajo en la flota de altura es muy diferente. En primer lugar, las relaciones entre tripulantes y armador vienen marcadas por el modelo tradicional asalariado-patrono. Por otra parte, las operaciones financieras «son más amplias y exigen una contabilidad compleja e inasequible a los trabajadores, escapándose a su control» (4). El armador hace la liquidación de las partes que corresponden a los tripulantes a la vista de la carta-cuenta,



**LA BAJURA PERMITE
UN MAYOR CONTROL DE LA
PESCA DESEMBARCADA**

GRAFICO NUM. 1



SATISFACCION CON EL SISTEMA DE RETRIBUCION SALARIAL, SEGUN EL TIPO DE FLOTA (EN PORCENTAJES)

FUENTE: Estudio sociológico sobre las condiciones de trabajo en el sector pesquero de la provincia de Huelva.

que es el documento «de liquidación que la vendeduría —como agente económico de la operación de venta de la pesca en lonja— extiende al armador una vez finalizada la misma» (5). Dicho de otro modo, la carta-cuenta es la factura que indica el valor de la pesca. «Los marineros sólo tienen conocimiento del importe de la venta a la vista de la carta-cuenta, cuando es presentada en la oficina del armador para liquidar». Pero, según Manuel Pérez Rivera, parece que es una práctica habitual que en estos documentos no se detalle el valor de la venta, figurando solamente el total. «Esta falta general de información ha dado lugar a que algunos armadores pudieran retirar para sí una parte del dinero que inicialmente estaba destinado a la retribución del personal» (6).

Los partidarios de la industrialización y el desarrollo a toda costa se inclinan por

la introducción de un salario fijo para los pescadores. Se dice que el desarrollo histórico de las empresas industriales ha tenido una «evolución positiva», sustituyendo el destajo por un salario fijo. En esta modalidad de retribución, el trabajador percibe una cantidad fija «por poner su capacidad de trabajo a disposición de la empresa, con independencia de la producción realizada». El salario fijo es independiente de los resultados económicos de la empresa, y se asigna personal e individualmente en función de la categoría profesional. Este tipo de remuneración se ha establecido «no sólo en las actividades típicamente industriales, sino también en el sector de servicios, e incluso en el subsector pesquero de gran altura» (7).

En la forma denominada salario fijo y prima de pesca —aplicada en la flota de gran altura— hay que distinguir

entre el salario fijo y sus complementos, por un lado, y la participación en la pesca, por el otro. Un 80 por 100 del salario del personal subalterno depende de cantidades fijas; el 20 por 100 restante se completa con una participación en la pesca. La situación es diferente para los mandos, pues sus salarios dependen fundamentalmente de la participación en la pesca, esto es, del porcentaje que les corresponde en el valor de la pesca obtenida. Al contrario de lo que sucede en las otras flotas, el producto obtenido por los buques congeladores no se subasta en lonja, ya que «las propias empresas realizan también la comercialización, por lo que los productos pasan directamente del barco a las instalaciones frigoríficas, donde se realiza la operación de pesaje y valoración en función de los precios del mercado» (8). La liquidación se hace al finalizar la campaña, «de acuerdo con las condiciones del contrato, sobre una cantidad de venta o valor global generalmente poco documentada». Manuel Pérez Rivera confiesa



En la pesca de bajura, la liquidación se basa en las relaciones de parentesco, dentro de un clima de transparencia y confianza.

que no le ha sido posible conseguir ni un solo ejemplar de carta-cuenta o factura de venta empleada en los buques congeladores, «lo que no resulta extraño, al saber que ni a los propios tripulantes se les suele facilitar». Y concluye: «Nunca, en toda la historia del sector pesquero, han dispuesto los tripulantes de la adecuada información sobre detalles de ventas, cuentas y gastos» (9).

Es erróneo calificar la retribución «a la parte» como una forma de destajo, sin matizar el contexto. La organización del trabajo en la flota de altura convierte esta forma de retribución en una forma brutal de destajo. Pero, en la flota pre-industrial, la organización del trabajo es muy diferente, permitiendo, entre otras cosas, el control de la distribución de los beneficios obtenidos. El bajo grado de división del trabajo que se da en los barcos de las flotas de litoral y artesanal, junto a la reducida diferencia salarial entre las diferentes categorías

—el salario más alto, como mucho, duplica al más bajo—, contrasta con el alto grado de división del trabajo y la desigualdad de salarios —alcanzándose diferencias de 1 a 8 entre un marinero de cubierta y un patrón de pesca— que se dan en la flota de altura (10).

Por otra parte, suponer que con la introducción de un sistema de retribución a salario fijo y prima de pesca se evitaría el destajo es caer en la más pura de las ingenuidades. En la medida en que los mandos de la flota de gran altura son los que imponen el ritmo de trabajo a bordo, y que su salario depende, fundamentalmente, del valor de la pesca capturada, hay que concluir que el destajo no está ausente de esta flota, aunque camufle sus formas.

Los datos recogidos por el método de encuesta indican que el grado de satisfacción de los tripulantes con el sistema de retribución salarial es mayor cuanto más pequeña

es la embarcación (ver Gráfico número 1) (11). En la flota artesanal, el porcentaje de tripulantes satisfechos con la retribución «a la parte» es tres veces superior al porcentaje que se da en la flota de gran altura, y casi tres veces más alto que el obtenido en la flota de altura. Este dato viene a confirmar cómo un mismo sistema de retribución se percibe de forma muy distinta según el tipo de flota.

En la flota de gran altura el porcentaje de titulados satisfechos con el sistema de retribución es mayor que el de los no titulados (ver Gráfico número 2). Es decir, que los más satisfechos en esta flota son precisamente los que tienen una forma de retribución que se basa en un porcentaje sobre el valor de la pesca obtenida, y no en un salario fijo.

Comparando todos los tipos de flota, los porcentajes más bajos de satisfacción se

encuentran entre los no titulados de la flota de gran altura, precisamente los únicos que tienen el sistema de salario fijo y prima de pesca (ver Gráfico número 2). En segundo lugar, los porcentajes más bajos de satisfacción se dan entre los no titulados de la flota de altura, que tienen un sistema de retribución «a la parte», pero en el ámbito de una organización industrial. Por el contrario, los porcentajes más altos de satisfacción se dan en la pesca pre-industrial. No se observan diferencias significativas en los porcentajes de satisfacción entre titulados y no titulados (ver Gráfico número 2).

Interpretar los efectos que tiene el sistema de retribución «a la parte» sin considerar el marco cultural y el tipo de organización del trabajo donde se aplica conduce, inevitablemente, a conclusiones equivocadas. ■

José-Manuel MONTERO
LLERANDI

NOTAS

(1) GAUR: *La pesca de superficie en Vizcaya y Guipúzcoa*, (Bilbao, Caja Popular Laboral, 1970), págs. 331-333.

(2) Ignacio Palacios Esteban: «Rasgos estructurales del sector pesquero onubense», publicado como Anexo en: José Manuel Montero Llerandi: *Proceso de industrialización y condiciones de trabajo: El sector pesquero onubense*, (Sevilla, Junta de Andalucía, 1985), pág. 427.

(3) Manuel Pérez Rivera: «La pesca como actividad laboral en la provincia de Huelva. Problemática socio-económica y jurídica», Huelva, 1984, pág. 78 (No publicado).

(4) Ignacio Palacios Esteban: *op. cit.*, pág. 429.

(5) Manuel Pérez Rivera: *op. cit.*, pág. 80.

(6) *Ibid.*, págs. 80-82.

(7) GAUR: *op. cit.*, pág. 345.

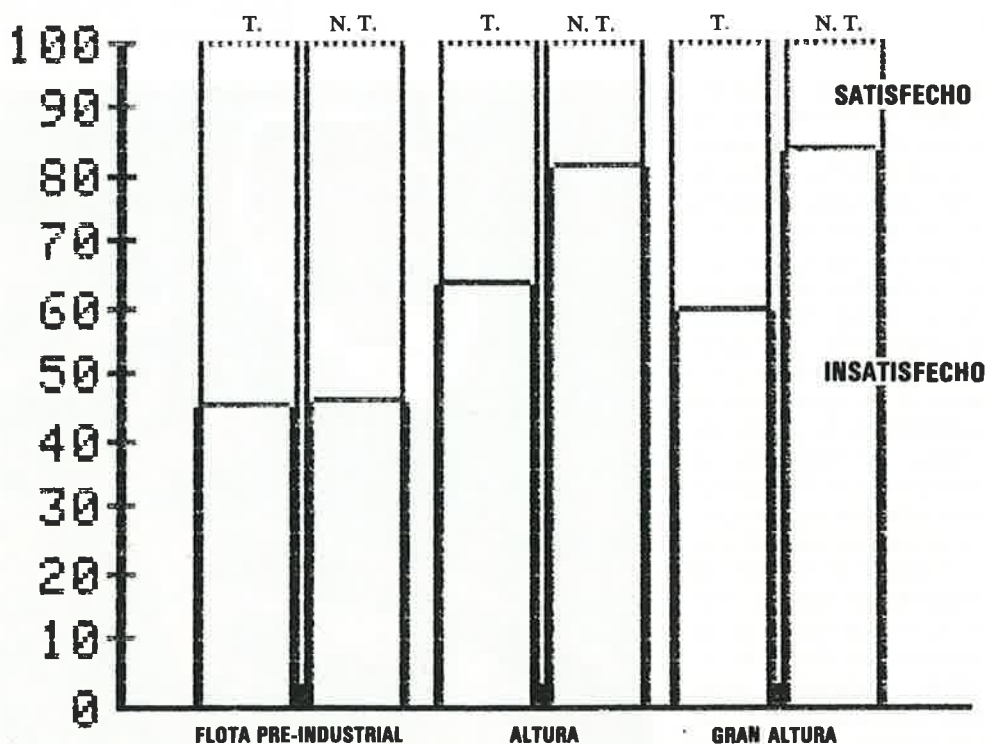
(8) Manuel Pérez Rivera: *op. cit.*, pág. 80.

(9) *Ibid.*, págs. 80-81.

(10) Ignacio Palacios Esteban: *op. cit.*, págs. 427-429.

(11) FUENTE: Estudio sociológico sobre las condiciones de trabajo en el sector pesquero de la provincia de Huelva. Una buena parte de esta investigación se publicó con el título: *Proceso de industrialización y condiciones de trabajo: El sector pesquero onubense*, *op. cit.*

GRAFICO NUM. 2



**SATISFACCION CON EL SISTEMA DE RETRIBUCION SALARIAL,
SEGUN EL TIPO DE FLOTA Y LA TITULACION PROFESIONAL
(EN PORCENTAJES)**

FUENTE: Estudio sociológico sobre las condiciones de trabajo en el sector pesquero de la provincia de Huelva.

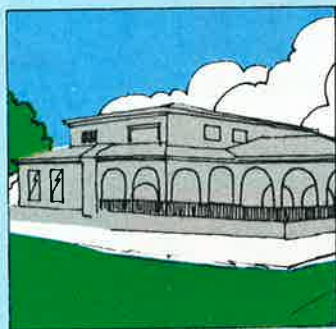
CASAS del MAR

el mejor techo



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

UNA RED NECESARIA



La red de Casas del Mar es importante en número porque pretende prestar sus servicios en todos los núcleos de población marítima dispersos a lo largo de todo el litoral. Son 120 las Casas del mar que se ubican en poblaciones de menos de 50.000 habitantes.

Durante los años 1983 a 1986 se han puesto en funcionamiento **35 nuevas Casas del Mar**, estando en construcción otras 13. Se han aprobado los nuevos proyectos teniendo en cuenta la población residente, corrigiendo las desigualdades territoriales y evaluando las insuficiencias de equipamientos públicos al servicio de cada comunidad.



Y UNA RED SOLIDARIA

Las Casas del Mar son frecuentemente el único centro asistencial de la localidad en la que se ubican. Por ello su utilización está abierta a toda la comunidad.

Este criterio de solidaridad y la elevación del grado de utilización de las Casas del Mar han hecho posible que **más de 1.000.000 de personas de otros sectores de actividad** sean usuarios de los servicios de esta red, muy especialmente de los servicios sanitarios.

SERVICIOS QUE OFRECEN LAS CASAS DEL MAR

ADMINISTRATIVOS

Para la gestión de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar y de los distintos programas sociales del Instituto Social de la Marina.

SANITARIOS

Tanto para las gentes del mar como para otros colectivos residentes en la misma zona de influencia, en coordinación con la red del sistema sanitario nacional.

SOCIALES Y CULTURALES

Para la mejora de la calidad de vida de las gentes de mar. A través de hospederías, clubs de pensionistas, bibliotecas y actividades de extensión cultural.

EMPLEO

Para adecuar la política de empleo a las características del sector marítimo existe una amplia red de oficinas de empleo.

FORMACION OCUPACIONAL

Para impartir las enseñanzas náutico-pesqueras.

SANIDAD MARITIMA

Para la atención sanitaria ocupacional. A través de Centros de reconocimiento médico previo al embarque y de medicina preventiva marítima.

En el año 1986 habrá 137 Casas del Mar prestando servicio y asistencia a 2.000.000 de personas.

Otros 70 Centros Asistenciales completan la red de instalaciones del I.S.M. en el territorio nacional.

Durante los años 1982 a 1986 la inversión en instalaciones ascendió a 4.060 millones de pesetas.

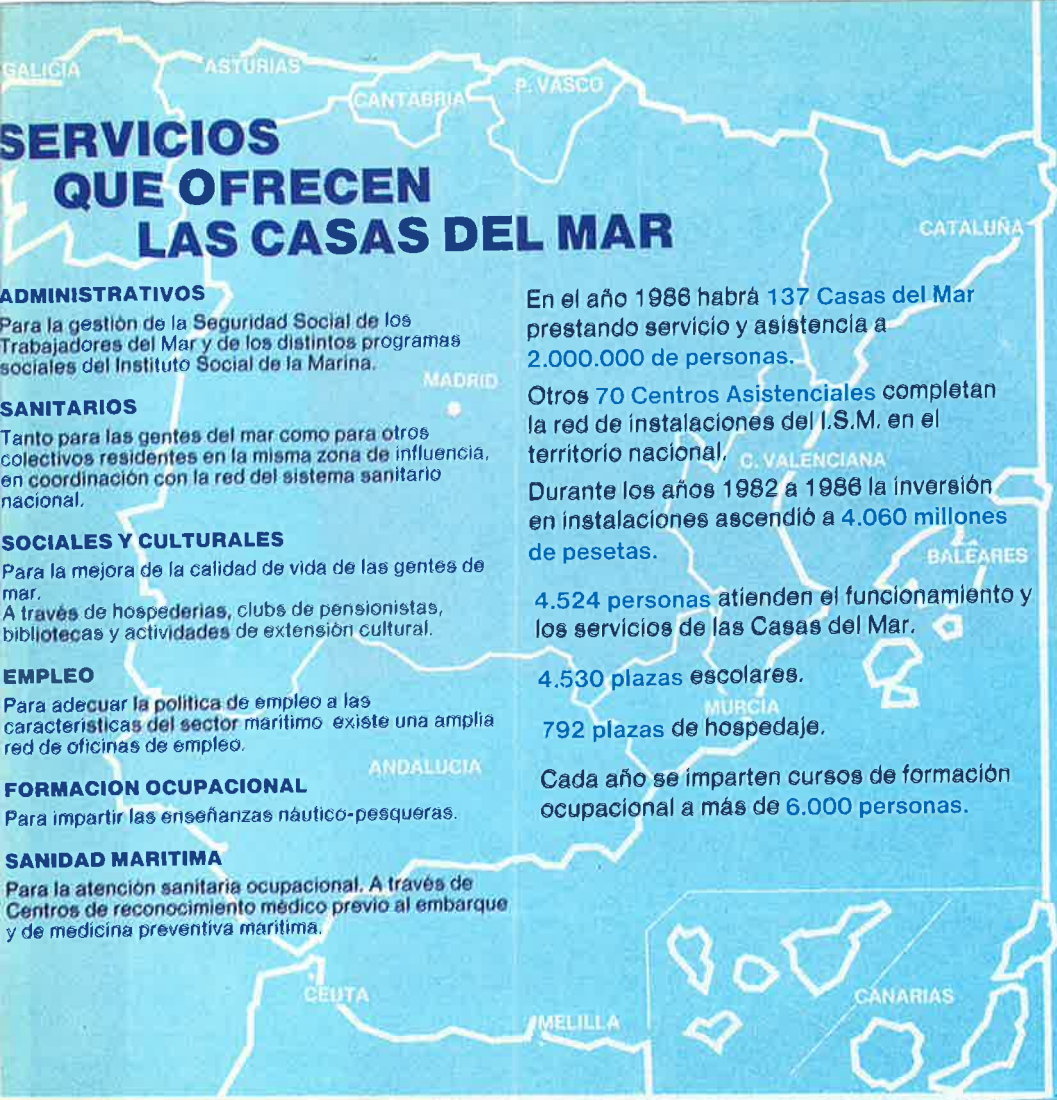
4.524 personas atienden el funcionamiento y los servicios de las Casas del Mar.

4.530 plazas escolares.

792 plazas de hospedaje.

Cada año se imparten cursos de formación ocupacional a más de 6.000 personas.

RED DE CASAS DEL MAR



Comunidad Autónoma	Administrativos	Empleo	Sanitarios	Sanidad Marítima	Sociales y Culturales	Educativos
S. CARLES DE LA RAPITA	DL	-	C	-	-	-
GALICIA						
A CORUÑA	OP	OE	PU	-	-	SM
ARES	OP	OE	PU	-	-	-
O BARQUEIRO	OP	OE	PU	-	-	-
CAMARIÑAS	OP	OE	PU	-	-	-
CAMELLE	OP	OE	PU	-	-	-
CARRIO	OP	OE	PU	-	-	-
CEDEIRA	OP	OE	PU	-	-	-
CORCUBION	OP	OE	PU	-	-	-
CORDME	OP	OE	PU	-	-	-
ESPASANTE	OP	OE	PU	-	-	-
FISTERRA	OP	OE	PU	-	-	-
LAVE	OP	OE	PU	-	-	-
LIBIA- CARNOTA	OP	OE	PU	-	-	-
MERA	OP	OE	PU	-	-	-
MUXIA	OP	OE	PU	-	-	-
MUROS	OP	OE	PU	-	-	-
NOIA	OP	OE	PU	-	-	-
PONTEDEUME	OP	OE	PU	-	-	-
PORTO DO SON	OP	OE	PU	-	-	-
SADA	OP	OE	PU	-	-	-
LUBO	OP	OE	PU	-	-	SM
BURELA	OP	OE	PU	-	-	SM
CELEIRO	OP	OE	PU	-	-	SM
FOZ	OP	OE	PU	-	-	SM
RIBADEO	OP	OE	PU	-	-	SM
O VICEDO	OP	OE	PU	-	-	SM
WIGO	OP	OE	PU	-	-	SM
VIGO	OP	OE	PU	-	-	SM
BAIONA	OP	OE	PU	-	-	SM
BUEU	OP	OE	PU	-	-	SM

CLAVES

SERVICIOS QUE OFRECEN LAS CASAS DEL MAR Y OTROS CENTROS DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

ADMINISTRATIVOS

S.C.: Servicios Centrales.
D.P.: Dirección Provincial.
D.L.: Dirección Local.
O.A.: Oficina Administrativa.

EMPLEO

O.E.: Oficina de Empleo y Desempleo.

SANITARIOS

P.: Policlínica
C.: Clínica
U.: Urgencias

SANIDAD MARITIMA

S.M.: Medicina Preventiva y Reconocimientos Médicos
C.R.: Centro de Reconocimientos Médicos.

SOCIALES Y CULTURALES

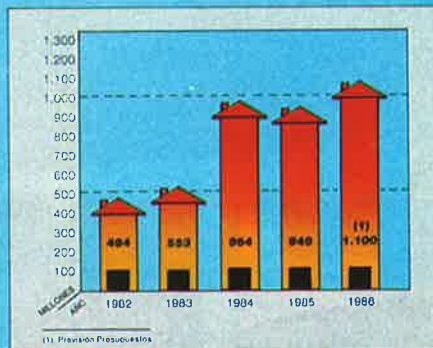
B.: Dotación básica (bar, biblioteca, aula, sala social, etc.)
*: Hospedería

EDUCATIVOS

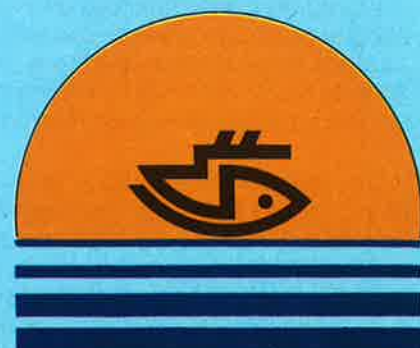
C.O.: Colegio
F.P.: Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera.
G.: Guardería

NOTA: La distribución de las Casas del Mar queda reflejada por Comunidades Autónomas y dentro de estas se adscriben a las distintas Direcciones Provinciales que configuran la red periférica del I.S.M.

INVERSION CASAS DEL MAR AÑOS 1982/1986



DISTRIBUCION PORCENTUAL DE LA POBLACION ATENDIDA POR EL I.S.M. POR COMUNIDADES AUTONOMAS		Galicia	Andalucía	P. Vasco
Galicia	29,30	18,43	11,30	
Canarias	5,17	1	6,87	6,35
Cataluña				3,84
Valencia				
Madrid				
Asturias				
Canabria	2,84	2,82	1,42	0,54
Baleares				0,27
Murcia				
Ceuta				
Melilla				



Comunidades Autónomas	Red	Orange	Yellow	Green	Light Green	White
ANDALUCIA						
ALMERIA						CR
ALMERIA						
ADRA						
CARBONERAS						
GARRUCHA						
CADIZ						SM
CADIZ						CR
ALGECIRAS						CR
BARBATE						
LA LINEA						
PTO. STA. MARIA						
SANLUCAR DE B.						
TARIFA						
HUELVA						SM
HUELVA						
ISLA CRISTINA						
LEPE						
PUNTA UMBRIA						
MALAGA						SM
MALAGA						CR
ESTEPOÑA						
FUENGIROLA						
MOTRIL						
SABINILLAS						
TORRE DEL MAR						
SEVILLA						CR
SEVILLA						

Comunidades Autónomas	Red	Orange	Yellow	Green	Light Green	White
ASTURIAS						
BIJON						
GIJON						
AVILES						
CUILLERO						
FIGUERAS						
LASTRES						
LIARCA						
PUERTO DE LA VEGA						
S. JUAN DE LA ARENA						
TAPIA DE CASARIEGO						
BALEARES						
BALEARES						
P. DE MALLORCA						
ALCUDIA						
CALA - RATJADA						
CIUDADELA						
IBIZA						
MAHON						
PORTO CRISTO						
SANTANYI						
SOLLER						
CANARIAS						
LAS PALMAS						
LAS PALMAS						
ARGUINEGUIN						
ARRECFE						
CORRALEJO						
LA GRACIOSA						
GRAN TARAJAL						
MORRO JABLE						
PTO. DEL ROSARIO						

Comunidades Autónomas	Red	Orange	Yellow	Green	Light Green	White
TERENIFE						
S.C. DE TERENIFE						
LOS CRISTIANOS						
ICOD DE LOS VINOS						
LA RESTINGA						
S.S. DE LA GOMERA						
TAZACORTE						
CANTABRIA						
CANTABRIA						
SANTANDER						
CASTRO URGIALES						
COLINDRES						
LAREDO						
S. VICENTE DE LA						
BARQUERA						
SANTOÑA						
CATALUÑA						
BARCELONA						
BARCELONA						
ARENYS DE MAR						
BLANES						
LES CALA						
LLANÇANES						
PALAMOS						
PORT DE LA SELVA						
ROSES						
VILARROVA						
LA SELVA						
TARRAGONA						
TARRAGONA						
L'AMETLLA DE MAR						
CAMBRELS						

Comunidades Autónomas	Red	Orange	Yellow	Green	Light Green	White
CANGAS DE MORRAZO						
A GUARDA						
MARIN						
MOÑA						
PONTEVEDRA						
REDONDELA						
VILAGARCIA DE AROUSA						
VILAGARCIA DE AROUSA						
BOIRO						
CAMBADOS						
O GROVE						
ILLA DE AROUSA						
PUEBLA DO						
CARAMINAL						
RIANXO						
MURCIA						
CANTAGENA						
CANTAGENA						
AGUILAS						
S. PEDRO						
DEL PINATAR						
COMUNIDAD VALENCIANA						
ALACANT						
ALACANT						
CAMPELLO						
GUARDAMAR						
SANTA POLA						
TORREVELLA						
VILLAJOYOSA						

Comunidades Autónomas	Red	Orange	Yellow	Green	Light Green	White
CASTELLO						
CASTELLO						
VALENCIA						
VALENCIA						
GANDIA						
PAIS VASCO						
GIPIZKOA						
PASAJ SAN PEDRO						
GETARIA						
HONDARRIBIA						
MUTRIKU						
ORIO						
BIZKIA						
BILBO						
BERMEO						
ELANCHOVE						
ONDARROA						
LEKEITIO						
CEUTA						

Comunidades Autónomas	Red	Orange	Yellow	Green	Light Green	White
ANDALUCIA						
ALMERIA						
ALMERIA						
GARRUCHA						
HOJETAS DE MAR						
CADIZ						
ALGECIRAS						
BARBATE (Estrella de Mar)						
SANLUCAR DE B. (El Picacho)						
HUELVA						
AYAMONTE						
ISLA CRISTINA						
PUNTA UMBRIA						
MALADA						
VARBELLA						
ASTURIAS						
GIJON						
AVILES						
CANDAS						
GIJON						
LUANCO						
LLANES						
ORTIGUERA						
OVIANA						
RIBADESELLA						
TAZONES						
VIAVELEZ						

Comunidades Autónomas	Red	Orange	Yellow	Green	Light Green	White
BALEARES						
BALEARES						
P. DE MALLORCA						
CANARIAS						
LAS PALMAS						
LAS PALMAS						
TERENIFE						
PTO. DE LA ESTACA						
STA. CRUZ DE LA PALMA						
VALLE DEL GRAN REY						
ZONA ESTE						
CATALUÑA						
BARCELONA						
BARCELONA						
S. FELIU DE GUIXOLS						
TARRAGONA						
CALAFELL						
GALICIA						
A CORUÑA						
CAIION						
O FERROL						
MALPICA						
MIÑO						
MUGARDOS						
O PINDO						

Comunidades Autónomas	Red	Orange	Yellow	Green	Light Green	White
PORTOGAL						
SADÁ (o Mosteyron)						
LUGO						
CELEIRO						
LUGO						
SAN CIPRIAN						
VIGO						
ALDAN						
BUEU						
COMBARRO						
MARIN						
NIGRAN						
PANXON						
PORTONOVO						
RAXO						
SANXENXO						
VILAGARCIA DE AROUSA						
AGUIÑO						
CARRIL						
STA. UXA DE RIVERIA						
VILAXOÁN						
VILANOVA DE AROUSA						
MADRID						
MADRID						
MADRID						
MURCIA						
CARTAGENA						
CARTAGENA						

Comunidades Autónomas	Red	Orange	Yellow	Green	Light Green	White
MAZARRON						
C. VALENCIANA						
ALACANT						
ALTEA						
CALP						
DENIA						
CASTELLO						
CASTELLO						
VINAROS						
VALENCIA						
CULLERA						
PAIS VASCO						
BIZKIA						
BERMEO						
SANTURTZI						
CEUTA						
MELILLA						



El litoral, amenazado

MAÑANA PUEDE SI

El movimiento ecologista tiene tras de sí en España más de una década de trabajos, esfuerzos y luchas. Aunque algunos critiquen la radicalidad e intransigencia de su combate en defensa de la Naturaleza y contra cuanto supone una agresión contra ella, nadie está en condiciones de ignorar la importancia que los ecologistas han tenido, a escala internacional, a la

hora de llamar la atención sobre la degradación del medio ambiente en nuestro planeta. Con motivo del Día Internacional del Medio Ambiente, Juan de Damborenea ha hablado con diversos representantes de este movimiento sobre los problemas ecológicos de nuestras costas, centrándose en dos ejemplos de gran interés: el gallego y el canario.

ECOLOGIA



E

L pasado 5 de junio se celebró en todo el mundo el Día Internacional del Medio Ambiente. Este año, la Dirección General del Medio Ambiente ha aprovechado la fecha para hacer público su Informe anual sobre Medio Ambiente. Por su parte, las diversas organizaciones de lo que se ha dado en llamar «movimiento ecologista» —movimiento que en nuestro país ha tenido un significativo desarrollo en los últimos años— han celebrado también el día con diversos actos, a la vez que insistían en subrayar que *«el medio ambiente no es cuestión de un día; es asunto de toda la vida»*.

El mar ha sido uno de los objetos de atención preferente en esta celebración. Un claro exponente de la creciente preocupación por la situación ecológica del mar lo constituye el alto número de estudios científicos que se están realizando en estos tiempos en relación con las llamadas globalmente «zonas húmedas». Edward Maltby, profesor de Geografía de la Universidad de Exeter, en Gran Bretaña, ha publicado recientemente un amplio informe, elaborado en colaboración con el Instituto Earthscan —organismo especializado en estudios medioambientales, apoyado por las Naciones Unidas—, en el que se refiere

en términos dramáticos a *«la urgente necesidad de poner fin a la explotación desmesurada de marismas y zonas marinas»*. El estudio sostiene que *«la principal amenaza para las zonas húmedas proviene de la ignorancia»*, ignorancia que ha propiciado la idea de que ciertas zonas húmedas no son realmente útiles para la Humanidad, e incluso pueden ser perjudiciales para ésta. Las investigaciones de los expertos desmienten rotunda-

mente esas creencias y ponen de relieve la importancia de las zonas húmedas para el equilibrio de la Naturaleza, destacando un hecho que no suele ser tenido en cuenta: que se trata de un equilibrio de carácter transnacional, planetario. En efecto, los estudios revelan que determinadas alteraciones producidas en un punto del globo pueden repercutir en zonas muy distantes, y hasta antípodas. En este sentido, cabe reseñar que muchas áreas de pesca privilegiadas que existen en la tierra logran su riqueza gracias a la vecindad de determinadas zonas húmedas costeras. La desaparición de éstas alteraría gravemente el ecosistema, no sólo de la zona marítima próxima, sino también de otras muy alejadas, en razón de la alteración de las migraciones marinas. Un ejemplo típico de ello lo encontramos en el mar de Wadden, situado frente a las costas de Holanda, Dinamarca y Alemania, que es uno de los criaderos que abastecen de especies como el lenguado y el arenque al conjunto del mar del Norte.

Desde los comienzos del movimiento ecologista, la preocupación por las zonas húmedas ha sido uno de los componentes fundamentales de su actividad. Ello quedó claramente patente en la reunión que celebraron 75 representantes de organizaciones ecologistas del Estado español hace escasas fechas en Madrid. Según expresaron algunos de los asistentes, *«en toda la extensión del litoral mediterráneo, sólo el 2,55 por 100 corresponde a zonas húmedas, lo que quiere decir que estamos ante un ecosistema en inminente peligro»*. La importancia de este hecho es fundamental, dicen, *«porque en condiciones ecológicas estables, las zonas húmedas mediterráneas sirven de hábitat para algunas especies marinas, que en período de desove acuden a ellas»*. De este modo, se ha calculado que dos terceras partes de la pesca mundial provienen de especies que precisan vivir en zonas húmedas costeras durante alguna

R YA TARDE





COSTA GALLEGA: UN EJ

de las fases de su ciclo vital.

Los ecologistas consideran necesario que estas zonas sean declaradas Áreas Marítimas Protegidas, dada la importancia de los endemismos que en ellas se localizan. Igualmente, han solicitado de la Administración que amplíe la franja de protección del litoral a 1.000 metros a lo largo de toda nuestra costa.

La situación del Mediterráneo y sus costas resulta, como ya hemos señalado en diversas ocasiones, altamente preocupante, y merece una atención muy especial. Sin embargo, los problemas de esta parte de nuestro litoral no deben hacernos olvidar que tenemos otras costas, y que en ellas hay también aspectos preocupantes y conflictivos. Vamos a detenernos a considerar, a modo de

ejemplo ilustrativo de ello, la situación de dos sectores costeros fundamentales del Estado español: el gallego y el canario.

Galicia, con sus más de 1.000 kilómetros de costa peninsular e insular, representa una zona de particular riqueza natural, a la que contribuyen no poco las numerosas y amplias rías, que constituyen abrigos fundamentales para la reproducción de cientos de especies marinas. Paralelamente, la belleza del paisaje, la benignidad del clima estival y las 771 playas con que cuenta Galicia constituyen un polo de atracción enorme para el turismo. Añadamos a la importancia de los recursos

pesqueros y turísticos la alta densidad de población que registran las zonas costeras gallegas y obtendremos un conjunto de perfiles potencialmente conflictivos de cara a la correcta conservación del medio ambiente.

La Asociación para la Defensa Ecológica de Galiza (ADEGA), una de las pioneras del ecologismo en el Estado español y de las que cuentan con mayor implantación y capacitación, ha realizado un buen número de estudios e investigaciones sobre la situación del litoral gallego. ADEGA expresa puntos de vista considerablemente críticos en este terreno, y afirma que la costa gallega es «un

muestrario a escala natural de las múltiples formas de agresión y contaminación del medio marino» que son posibles. Entiende ADEGA que la situación actual puede llegar a convertirse incluso en «*catástrofica*», dadas las repercusiones que la contaminación puede tener en una zona que, por su situación geográfica y geomorfológica, es especialmente apta para el cultivo de muy diversas especies de interés pesquero y marítimo.

La asociación ecologista gallega enumera seis focos principales de contaminación: las sustancias minerales no nutritivas, los compuestos organohalogenados, los hidrocarburos, las sustancias sólidas, la contaminación originada por los núcleos urbanos y las sustancias radiactivas.

En el capítulo de las sus-

ECOLOGIA



tancias minerales no nutritivas ADEGA hace mención de los metales pesados, refiriéndose en concreto a determinados complejos industriales de Lugo que se dedican al aluminio, otros de derivados metálicos en la ría de Ferrol y, en fin, varios más en las rías de A Coruña, Pontevedra y Vigo, a los que ADEGA suma «el vertido incontrolado en las rías (procedente) de la industria menor».

La mención a los compuestos organohalogenados se refiere, en la práctica, a los insecticidas. Aunque su uso es fundamentalmente agrícola, éstos pasan al medio marino con facilidad, dado el régimen de lluvias de la zona gallega. Según ADEGA, hay insecticidas cuya utilización está prohibida por la ley que siguen siendo usados. «Se han encontrado grandes concentraciones de organoclorados en las rías de Vigo y Pontevedra, entre ellos el DDT y sus metabolitos (plagicidas fitosanitarios y zosanitarios)», afirma.

En cuanto a los problemas ocasionados por el vertido de hidrocarburos al mar, no parece —lamentablemente— que sea necesario extenderse

en demasía. Catástrofes como la del «Urquiola» han atraído la atención de la opinión pública hacia este peligro, que encuentra complemento desgraciado en vertidos menos intensos pero más frecuentes. La densidad del tráfico de buques petroleros por la zona, la existencia de industria de refinería y las actividades de limpieza industrial son otras tantas fuentes de potencialidad contaminante.

Las sustancias sólidas que, en opinión de ADEGA, representan un peligro ecológico superior son las resultantes de ciertas explotaciones mineras y del vertido incontrolado de escombros. En el primer capítulo, los ecologistas gallegos resaltan su preocupación por el caso de la ría de Ortigueira, en la que existe una mina de dunita a la que ellos atribuyen alteraciones del equilibrio ecológico del fondo de la ría y del sustrato de las especies marisqueras.

Un problema importante que la costa gallega comparte con todos los otros litorales de gran concentración demográfica es el que originan las aguas residuales urbanas. La

falta de depuración de estas aguas ha provocado —afirma ADEGA— efectos que «ya se muestran insostenibles en rías como la de Vigo, Pontevedra, A Coruña y Ferrol».

La referencia final a la contaminación radiactiva apunta directamente a la existencia de un cementerio atómico situado en la fosa atlántica, a 315 millas de la costa gallega. Tanto los ecologistas de ADEGA como la Administración española han dejado reiterada constancia de su oposición a los vertidos radiactivos que determinados Estados realizan en esta zona, postura que llevaron el pasado año a las reuniones de la Convención de Londres (Ver HOJA DEL MAR, número 236), que acordó una moratoria de 12 meses. Pese a la moratoria, ADEGA afirma que los análisis efectuados en diversas playas gallegas muestran un aumento del índice de radiactividad, que sería achacable a los vertidos efectuados anteriormente.

Con el ánimo de aportar vías de solución efectivas para este conjunto de problemas, ADEGA propone la adopción de diversas medidas. La primera de ellas sería, a su juicio, la realización de un censo de industrias y agentes potencialmente contaminantes en cada una de las rías. La intensificación del control de los productos insecticidas utilizados para labores agrícolas respondería a la contaminación causada por compuestos organohalogenados. Apunta también a la oportunidad de la creación de un Servicio de Limpieza de Puertos y Costas, encargado de recuperar los hidrocarburos vertidos al mar por los barcos y de prevenir y combatir las mareas negras. Añade a ello la exigencia de Planes de Saneamiento Integral para el tratamiento de las aguas residuales urbanas. En fin, entiende que las rías y arenales de Galicia deberían ser declarados «espacios de interés ecológico» y ser objeto de planes de protección integral.

El caso de Canarias tiene algunos perfiles comunes con el gallego, pero cuenta tam-

EMPLO DE LITORAL CONTAMINADO



Magnavox

Magnavox Advanced Products and Systems Company



TERMINAL SATCOM INTEGRADO MX 2.400

- ✓ Sin unidades accesorias. Sistema totalmente integrado en la unidad de presentación.
- ✓ La presentación de menús en el T.R.C. simplifica enormemente su manejo.
- ✓ Los Códigos de Acceso registran todas las llamadas con el nombre del usuario, evitando llamadas no autorizadas.
- ✓ El generador de mensajes de socorro informa por telex a su oficina de cualquier emergencia, empleando el formato IMO FGMDSS.
- ✓ La transmisión de textos por banda sonora proporciona un ahorro sustancial en las tasas de tráfico.
- ✓ La doble puerta telefónica permite al usuario la entrada directa de llamadas y el establecimiento de dos niveles de servicio.



**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.

bién con rasgos notablemente diferenciales.

Con un litoral de más de 1.000 kilómetros de costa arropando sus siete islas mayores, a las que acompañan varias menores (Graciosa, Alegranza, Lobos) y numerosos islotes, con 713 playas y un clima ciertamente excepcional, situadas en un punto estratégico para la navegación intercontinental y en la proximidad de uno de los caladeros más privilegiados del mundo, las Canarias no podían dejar de sufrir las repercusiones ecológicas de las actividades económicas que su entorno propicia: el turismo, la navegación y la pesca. Repercusiones que ni siquiera son en su totalidad de carácter interno, puesto que las llamadas «Islas Afortunadas» —adjetivo éste que muchos de sus habitantes relativizan considerablemente— acaban por ser punto de destino de desastres producidos en aguas internacionales o de jurisdicción extranjera y cuyos restos arriban al litoral canario empujados por la corriente del Golfo.

Hace muchos años que el ecologismo sentó plaza en las Canarias. Si en muchos otros lugares el movimiento tuvo su *boom* ya mediada la década de los 70, la Asociación Canaria para la Defensa de la Naturaleza (ASCAN) había echado a andar ya en el año de apertura del decenio, lo que le confiere una notable experiencia. Otras organizaciones se incorporaron posteriormente al esfuerzo por la defensa del patrimonio natural canario.

¿Qué problemas fundamentales afronta Canarias en este terreno? Según ASCAN, éstos pueden clasificarse en función del área geográfica de que se trate. Las costas norte de las islas, por ejemplo, sufren de la contaminación provocada por hidrocarburos. Canarias —parte del llamado «conjunto macaronésico», del que participan también las islas Azores, Madeira, Salvajes y Cabo Verde— se beneficia, como ya ha quedado dicho, de la gratificante *Gulf Stream*. Al coincidir en el archipiéla-



EL PEOR ENEMIGO: LA IGNORANCIA

go canario las corrientes que circulan de norte a sur, se registra una considerable acumulación de hidrocarburos vertidos en el océano, a lo que hay que añadir la tampoco desdeñable cantidad proveniente de la limpieza de los tanques de los grandes petroleros y las pérdidas por escapes incontrolados. Todo ello unido, representa una considerable fuente de suciedad para las costas canarias. ASCAN destaca particularmente, en este sentido, «puntos como Orzola, en Lanzarote; Majanicho o El Cotillo y hasta Cofete, en Fuerteventura; o Agaete (San Nicolás), también en Fuerteventura, donde las pesadas manchas de grasa se depositan en el litoral, eliminan la vegetación y afectan a los

animales que habitan en este ecosistema». Situaciones de este género son —afirma ASCAN— frecuentes en el archipiélagos.

En ocasiones, la costa canaria sufre de males cuya catalogación es difícil. Los ecologistas de ASCAN recuerdan a este respecto las miles de tortugas muertas que han aparecido en los años pasados en las islas de Fuerteventura y Lanzarote, sin que, a juicio de esta organización, se haya dado una explicación científica satisfactoria de las causas originarias del fenómeno.

Los ecologistas canarios ven con preocupación las actividades ilícitas de determinados barcos arrastreros, que

esquilman los recursos pesqueros del litoral canario utilizando artes ilegales, y temen que la sobrepesca que sufren las aguas canarias acabe por dar un golpe mortal a sus caladeros.

Problema grave para el medio ambiente canario es también el que viene dado por los excesos de las industrias vinculadas al turismo: construcciones que no respetan el entorno o incluso contribuyen a su destrucción, acumulación de desechos urbanos, no depuración de aguas residuales, etcétera.

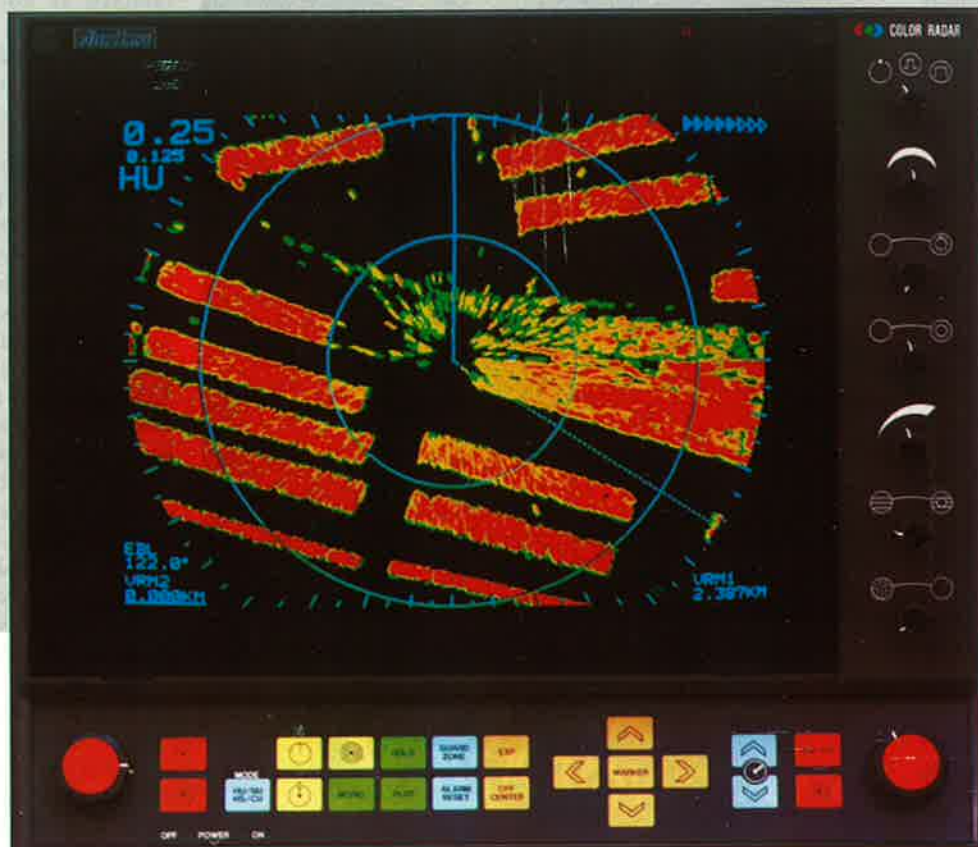
En los últimos meses, los ecologistas canarios insisten también en la existencia de un peligro potencial más para su archipiélagos: el radiactivo. Sabedores que algunos Estados han emprendido estudios destinados a buscar una alternativa a la Fosa Atlántica como «cementerio» de residuos nucleares, temen que la nueva zona designada pueda encontrarse cerca de las Canarias. «Si no, no entendemos la presencia de barcos especializados en hacer prospecciones para determinar puntos óptimos de vertido».

ADEGA y ASCAN son dos ejemplos de lo que representa el movimiento ecologista en el Estado español: grupos de personas con una honda preocupación por la defensa de la Naturaleza, que ponen a menudo el dedo en las llagas abiertas en el cuerpo de la sociedad industrial. Una sociedad que, cierta y lamentablemente, ha inmolado a veces demasiadas cosas en el altar del productivismo y el beneficio económico inmediato.

El movimiento ecologista que ha ido tomando cuerpo entre nosotros a lo largo de los últimos 15 años es, pese a sus insuficiencias y limitaciones —cuyos integrantes reconocen a menudo voluntariamente—, un aldabonazo en la conciencia colectiva. Tierra no tenemos más que esta. Si la maltratamos como lo estamos haciendo, quizá el arrepentimiento posterior llegue cuando ya sea tarde. ■

Juan de DAMBORENEA

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.

COMINMAR

DESPUES de quince meses de intensos trabajos, la Comisión Interministerial para la Reforma y Estudio de los Organos de la Administración Competentes en Materia Marítima (COMINMAR) ha hecho público el contenido de sus conclusiones, mediante la publicación de un voluminoso informe, editado por Presidencia del Gobierno. En esta ocasión, HOJA DEL MAR ofrece a sus lectores un resumen sobre las principales cuestiones abordadas por la Comisión Interministerial.

La COMINMAR ha llevado a cabo el deslinde de competencias civiles y militares, así como una propuesta de reclasificación de las mismas en los diversos departamentos ministeriales.



Eje central: deslindar las competencias

El pasado día 6 de junio, con la terminación de las tareas del «Grupo de Trabajo número 2», finalizaban las actividades de la *Comisión Interministerial para la Reforma y Estudio de los Organos de la Administración Competentes en Materia Marítima (COMINMAR)*. Se ponía así punto final a casi

quince meses de intenso trabajo, durante los cuales representantes de todas las áreas de la Administración con incidencia en el ámbito marítimo han abordado una de las más antiguas aspiraciones del sector: el estudio y reordenación del complejo entramado administrativo en el que se desenvuelven las actividades del mar.

El origen de la COMINMAR se remonta al 12 de diciembre de 1984, fecha en la que el Consejo de Ministros adoptó el acuerdo de crear esta Comisión Interministerial. El objetivo básico de la COMINMAR se encontraba implícito en su propia denominación: reforma y estudio de los órganos de la Administración competentes

en la actividad del sector marítimo-pesquero.

Tres meses después de aquella fecha, el 20 de marzo de 1985, quedó formalmente constituida la COMINMAR, dividiéndose sus tareas en cuatro grupos de trabajo:

- Grupo de Trabajo número 1, que centró su labor en la «*Delimitación de com-*



Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.



Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.



La COMINMAR elaboró varios módulos de posible Administración Marítima, sin predeterminar la jerarquía administrativa de los mismos.

petencias en materia marítima».

- Grupo de Trabajo número 2: «Ordenación de las competencias en los puertos».

- Grupo de Trabajo número 3: «Evaluación de las necesidades y cualificación del personal que haya de ocuparse en la ordenación y control de las actividades marítimas».

- Grupo de Trabajo número 4: «Diseño de un modelo de organización de un servicio de vigilancia en la mar».

La Comisión trabajó en plenario y en grupos técnicos, asesorados por los expertos que, en cada fase del estudio, se consideraron necesarios. Los Grupos de Tra-

bajo 1 y 4 estuvieron presididos por un representante de la Presidencia de Gobierno, mientras que el número 2 tuvo al frente un representante del Ministerio de Obras



Públicas. La presidencia del número 3 correspondió a un representante del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Indudablemente, el eje central de los trabajos encomendados a la COMINMAR se refería a la delimi-

tación y estudio de las competencias administrativas, labor que correspondió al Grupo número 1, cuyos integrantes resolvieron mediante la elaboración de dos documentos: «*Estudio de las Competencias del Ministerio de Defensa en el ámbito marítimo y una posible reasignación*» y «*Clasificación de las competencias en materia marítima y posible reasignación de las mismas en la Administración del Estado*».

La elaboración de los dos importantes documentos quedó terminada el 18 de abril de 1986, y en ellos se recoge el inventario de competencias marítimas de los distintos Departamentos, se efectúa el deslinde entre las competencias relativas a cada Departamento, se lleva a cabo su clasificación, se proponen las reasignaciones necesarias y, finalmente, se presenta una serie de propuestas sobre distintos modelos teóricos de Administración Marítima.

Los trabajos de este grupo fueron aprobados con mínimas discrepancias, y a la celeridad y eficacia de sus trabajos contribuyó notablemente la existencia previa de un Inventario de Competencias Marítimas, que había sido elaborado por el Ministerio de la Presidencia de Gobierno en 1983.

Más discrepancias hubo, en cambio, en el Grupo número 2 a la hora de analizar la actividad portuaria. En la sesión de cierre de este Grupo, que finalizó su trabajo el día 6 de junio, el representante del Ministerio de Obras Públicas presentó una propuesta elaborada por su Departamento, que no contó con el respaldo de los demás integrantes del grupo. Simultáneamente, se propuso un trabajo alternativo acerca de un posible modelo portuario, que había sido realizado

Vigilancia marítima: dos propuestas diferentes

conjuntamente por cuatro Ministerios, y que contaba con el respaldo de los demás. Finalmente, los componentes del Grupo de Trabajo optaron por que ambos documentos fueran recogidos en las conclusiones finales de la COMINMAR.

Donde sí hubo unanimidad fue en el Grupo de Trabajo número 3, que dio por concluida su tarea el día 18 de abril, con la emisión de un informe-propuesta acompañado de una encuesta sobre los puestos de trabajo y los efectivos de personal que guardan relación con las actividades marítimas.

Las cuestiones relativas a

la vigilancia marítima, que la COMINMAR había considerado con suficiente relevancia como para ser debatidas en grupo específico, quedaron recogidas el día 18 de septiembre en el documento «Posible diseño de un modelo de servicio de vigilancia en la mar», llevado a término por el Grupo de Trabajo número 4.

Ya en el capítulo de con-

clusiones generales, adquieren una especial relevancia todas las relacionadas con el Grupo de Trabajo número 1, que —como se señaló anteriormente— hacían referencia a la delimitación de competencias. La transferencia a la Administración Civil de funciones que, actualmente, vienen desempeñando organismos del Ministerio de Defensa, y que no

afectan directamente a la Defensa nacional, constituye una de las aportaciones básicas contenidas en los documentos publicados. Según el criterio de los integrantes de la Comisión, las discrepancias que se consignaron en el trabajo deberán resolverse de acuerdo con los puntos de vista establecidos por la propia COMINMAR en la sesión del 7 de junio, aun cuando existe el convencimiento generalizado de que esas discrepancias pueden desaparecer en el contexto de un módulo único que integre las competencias objeto del conflicto.

Estas conclusiones reco-

LA ARMADA GARANTIZARA LA SOBERANIA



El Ministerio de Defensa garantizará la soberanía nacional en el mar.

gen también una propuesta de modificación de la normativa correspondiente, para llevar a cabo la reasignación de competencias entre los diversos Departamentos Ministeriales. Estas reasignaciones comprenden, asimismo, las intervenciones que unos Departamentos tienen en el ejercicio de otros mediante informes preceptivos o vinculantes, o mediante cualquier otra clase de actuación o colaboración.

Las transferencias afectan fundamentalmente a materias relacionadas con el tráfico marítimo, la seguridad y los servicios portuarios en aguas de los puertos de las Comunidades Autónomas, que se reasignan al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Por otra parte, se clarifican las competencias en materias de Enseñanzas Superiores de la Marina Civil en lo que respecta al Ministerio de Educación y Ciencia.

Fruto de estos trabajos, la COMINMAR se encuentra en condiciones de elevar a la consideración del Gobierno tres posibilidades de creación de un «módulo» administrativo que pudiera constituir la futura Administración Marítima. Estas tres opciones consideran la posibilidad de refundir de diversas maneras los distintos organismos existentes, sin prejuzgar en sus propuestas el rango del futuro módulo administrativo.

En el capítulo de conclusiones que hace mención a la actividad portuaria, la COMINMAR eleva al Gobierno dos opciones de modelo portuario, con las distintas consideraciones que a los mismos efectúan los diferentes Departamentos Ministeriales, en los que, junto con las distintas formulaciones acerca de cuáles deben ser los pasos que adopte el



Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicación.

OBJETIVO: UNA ADMINISTRACION EFICAZ

Organismo portuario que lleve a cabo la gestión, se aporta también un posible modelo de administración periférica y la incidencia de la misma sobre el control de la gestión portuaria.

En cuanto a puestos de trabajo y efectivos de personal, la COMINMAR considera en sus conclusiones la necesidad de contar con personal especializado, dotando a la Administración Marítima española de un Cuerpo de formación técnica marítima. Cuerpo que podría crearse mediante ley formal

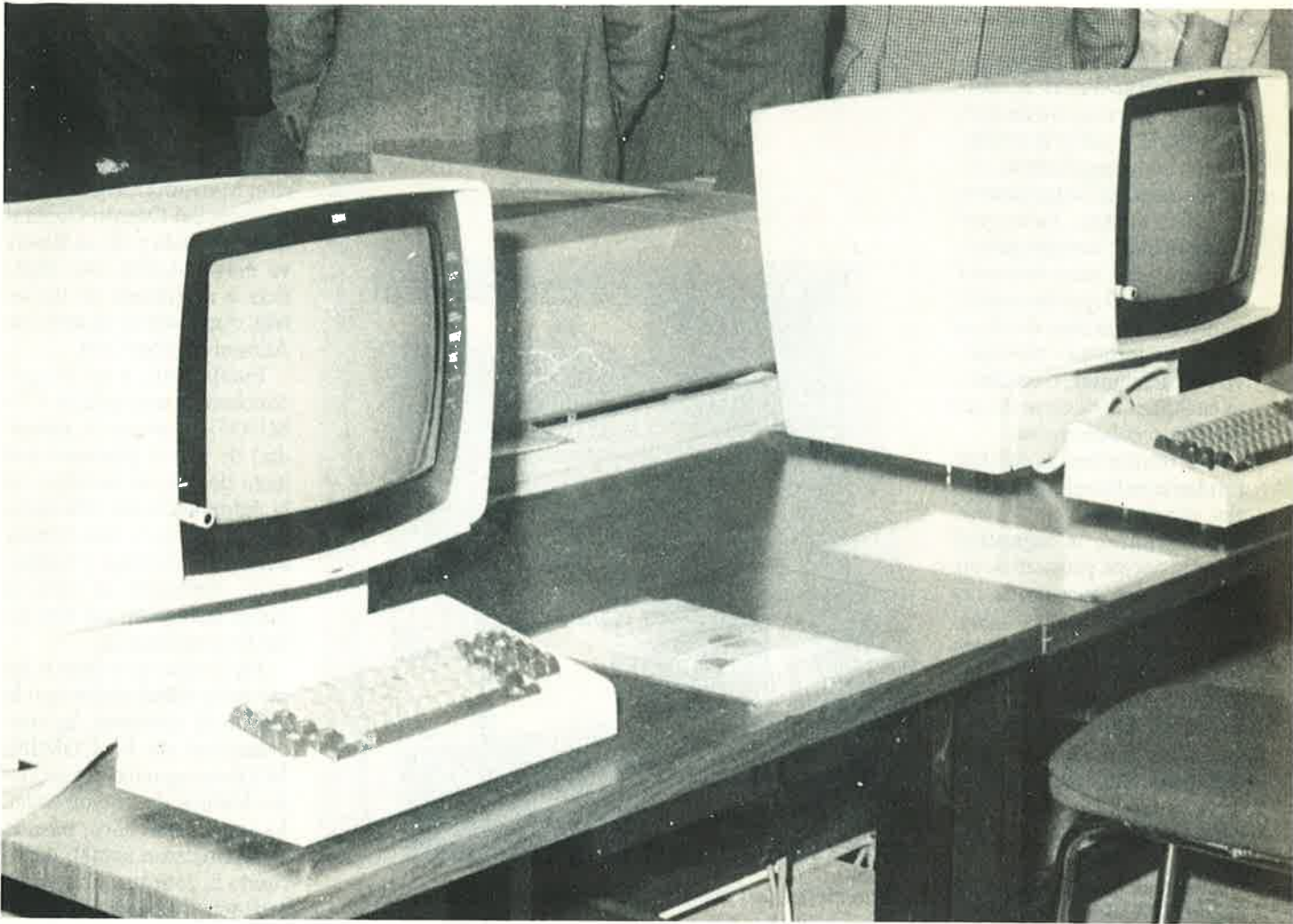
o por transformación de alguno o algunos de los Cuerpos ya existentes, mediante el correspondiente Real Decreto. Los datos de las encuestas elaboradas, así como los resúmenes clasificados de los puestos de trabajo y la estimación de necesidades de cada Departamento, han permitido a la Comisión definir un modelo de personal al servicio de la Administración Marítima.

Considera también la COMINMAR que, al cesar la delegación que ejerce en la actualidad el Ministerio de

Defensa respecto de otros Departamentos en los órganos periféricos, es conveniente estudiar la posibilidad de transferir a la Administración Marítima Civil a jefes y oficiales del Cuerpo General de la Armada y de su Reserva Naval Activa con experiencia acreditada en las tareas que pudiera asumir esa Administración Civil.

Finalmente, y en lo que concierne a este área, la COMINMAR asume la necesidad de que el personal que haya de prestar servicios en la Administración Marítima esté sometido a una intensa acción de reciclaje y formación, mediante la cual se pueda garantizar un alto nivel de cualificación.

En lo que se refiere a las materias relacionadas con la vigilancia marítima, las conclusiones de la COMINMAR recogen los dos modelos básicos de organización. El primero de ellos, basado en la situación actual, mejorando la coordinación de los mismos mediante distintas medidas, entre las que destaca la creación de un órgano consultivo y asesor presidido por el Jefe del Estado Mayor de la Armada. En el segundo de los modelos estudiados, la Comisión distingue dos variantes. Una de ellas implica la creación de un Servicio de Guardacostas de carácter civil, con naturaleza de Organismo Autónomo, y encuadrado en el Departamento con las competencias correspondientes. Esta propuesta fue suscrita por los Ministerios de Economía y Hacienda; Trabajo y Seguridad Social; Agricultura, Pesca y Alimentación, y Transportes, Turismo y Comunicaciones. La otra variante se sustenta sobre la propuesta del Ministerio del Interior, y consiste en un Servicio de Vigilancia Marítima encuadrado en la Guardia Civil. ■



CONOCER MEJOR LA

LA Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, ha realizado inversiones por un total de unos 160 millones de pesetas para la informatización de una parte de la actividad del sector. Esta red para la transmisión de datos cuenta con más de 120 ordenadores, la mayor parte de los cuales están situados en los más importantes puertos pesqueros. Una estructura a punto, prácticamente cerrada en sus aspectos técnicos y sólo a falta de una decisión administrativa que permita contar con el personal necesario para su puesta en marcha.

El ingreso del Estado espa-

La Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación acaba de dar término a la instalación de una red de ordenadores, que abarca 110 puntos del litoral, enlazándolos con los organismos clave de la contabilidad pesquera española. Se trata de lograr un control rápido y eficaz de la actividad pesquera, lo que, en parte, resulta obligado por las exigencias planteadas por los organismos comunitarios.

ñol en la Comunidad Económica Europea y su participación a todos los efectos en la «política azul» conllevan una serie de compromisos en el orden informativo. Uno de los aspectos claves de la Política Pesquera Común es la existencia de datos suficientemente fiables, que permiten conocer en cada momento el conjunto de las actividades de la flota pesquera y, fundamentalmente, los aspectos relacionados con la situación de los caladeros y las capturas.

Por parte española, la existencia de una mejor información y el conocimiento de la marcha real del sector constituían también una necesidad urgente, puesta gravemente

Administración se informatiza

Respondiendo a las exigencias comunitarias, la Administración pesquera ha venido trabajando durante los últimos años en la organización de una amplia red para la obtención y transmisión de datos.



nadores situados en las ciudades cabeceras de zona, que generalmente coinciden con las capitales de provincia. El coste de esos 110 ordenadores se elevó a 102 millones de pesetas.

Junto a estas instalaciones para la toma de datos, la Secretaría General de Pesca ha situado también ordenadores en ocho centros del Instituto Oceanográfico, además de otro en el buque «Cornide». La estructura de la red central se complementa con otros ordenadores en la Dirección General de la Marina Mercante, la Secretaría General Técnica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y el FROM. Estos últimos equipos han tenido un coste de cinco millones de pesetas.

Con este conjunto de equipos, según los técnicos que han trabajado en la organización de la estructura, es posible acceder a una información completa de base en todo el litoral en cuantas cuestiones son responsabilidad de la Administración pesquera. Durante los últimos meses se han dado cursillos

certeza de que los datos generados por ella tienen validez completa.

Según fuentes de la Secretaría General de Pesca, los objetivos más importantes de la red informática son tres: control en el despacho de buques, en los cambios de base y propiedad y en los diarios de pesca.

El mayor seguimiento del despacho de buques permitirá contar con información centralizada sobre las actuaciones de la flota operativa; su presencia en los diferentes caladeros, sabiéndose en cada momento la localización y las condiciones en que se encuentra cada barco. A través de la red informática es posible poseer información al día sobre los cambios de base de los barcos, sus propietarios, etcétera, datos que estarían a disposición de cada uno de los puntos, dado que toda la red está interconectada y es accesible para todos.

Finalmente, la existencia de ordenadores en esos más de 120 puntos en la costa es fundamental para la elaboración de los diarios de pesca que pide mensualmente la Comu-

dicionales. El volumen de información que pide la CEE hace que cada día se vuelva más difícil ese trabajo; ello hace indispensable la informatización del sistema.

Junto a los datos que pueden y deben proporcionar los puertos sobre las actividades del sector, la Administración espera tener también al día, con este sistema, otros estudios técnicos, referidos por ejemplo a la evolución de los recursos pesqueros, a través de la red instalada en el Instituto Oceanográfico.

Según algunos expertos en la materia, el problema que afronta ahora la Administración pesquera española en este terreno es el de culminar en breve plazo el esfuerzo realizado, lo que requerirá poner en pie un equipo de expertos capaces de sacar el debido rendimiento a la infraestructura informática puesta en pie.

A las tareas que realizará la Secretaría General de Pesca en lo relacionado con el funcionamiento de la flota, niveles de capturas, etcétera, se sumarán las tareas asignadas al FROM en materia de pre-

REALIDAD PESQUERA

de manifiesto con ocasión de algunas tragedias que en los últimos tiempos se produjeron en el mar.

Respondiendo a las exigencias comunitarias y para tratar de llenar esas lagunas, la Administración pesquera ha venido trabajando en los últimos años en la organización de una amplia red para la obtención y transmisión de datos. La Secretaría General de Pesca dispone ya de un ordenador central, que supuso un gasto de 40 millones de pesetas. La red periférica cuenta con ordenadores en 83 puertos de importancia pesquera, instalados en las delegaciones periféricas del Ministerio de Agricultura, y otros 27 orde-

de formación para las personas que habrán de encargarse de la introducción de los datos básicos en la red de transmisión. Desde ese punto de vista, en consecuencia, nada parece oponerse a la puesta en marcha inmediata del sistema informático. No obstante, los problemas más graves pueden surgir en los puntos de origen, en la fiabilidad de los datos proporcionados por éstos. Sólo una reforma de la Administración pesquera que reforzara las disponibilidades de su organización en el litoral permitiría tener la plena

idad Económica Europea. La CEE exige que los partes estén en su poder el día 15 del mes siguiente al que se refiere la información. Actualmente,

La red periférica cuenta con ordenadores en 83 puertos pesqueros.

siguiendo en mandato comunitario, eso ya se está haciendo, pero manualmente, lo que exige un esfuerzo suplementario de consideración. El control en los desembarcos totales y por especies se realiza ahora según los esquemas tra-

cidos, cuyos datos deben ser remitidos periódicamente a la Comunidad. España cuenta, para el conjunto de las especies reguladas que nos afectan, con 40 puertos-testigo, de los que es obligado enviar información a Bruselas, a efectos de la política de intervención de la Comunidad.

Actualmente, se recogen los datos en los puertos más significativos, a través de las Cofradías o de empresas de importancia reconocida. En un futuro, la información sobre precios deberá pasar por la estructura de las OO. PP., cuya constitución apenas si ha despegado. ■

V. M.



EL MILAGRO DE LA TRUCHA

La producción de pescado en piscifactorías situadas tierra adentro ha experimentado en el último cuarto de siglo un incremento fundamental en España. La producción de trucha ha alcanzado cifras espectaculares, hasta el punto de saturar prácticamente el mercado. El fomento del consumo en las zonas en que todavía no es frecuente, las posibilidades de exportación, la superación de la dependencia tecnológica y la contaminación son otros tantos problemas que encara un sector que, por lo demás, da muestras de enorme vitalidad.

UNA producción superior a las 17.000 toneladas, por valor de unos 6.000 millones de pesetas: tal es el dato más significativo de los cultivos piscícolas españoles en aguas continentales, especialmente de la trucha arco iris. Este desarrollo se ha conseguido en un período de algo más de veinte años. A pesar de los problemas derivados de los precios y de la estabilidad de la demanda, se espera continuar la expansión en el futuro, hasta lograr el techo inmediato, que se sitúa en unas 25.000 toneladas.

Los problemas existentes para el aumento de las capturas en aguas marinas hacen concebir fuertes esperanzas de un mayor desarrollo de la piscicultura industrial en España. La experiencia acumulada en estos veinticinco años ha aportado unos conocimientos que se estiman de gran utilidad para que los piscicultores de agua dulce acometan en este

momento la producción piscícola marina, respondiendo a un reto que está planteado a escala mundial.

Organizada por la Asociación de Piscicultores españoles, tuvo lugar hace poco en Madrid la Asamblea General de la Federación Europea de Salmonicultura, a la que acudieron representantes de 14 países europeos con la intención de estudiar determinadas cuestiones técnicas de su actividad y también otras relacionadas con los procesos de comercialización. En la actualidad, Europa ocupa el primer lugar en el mundo en la producción de salmónidos, con 110.000 toneladas de trucha ración, 30.000 toneladas de trucha grande (entre dos y tres kilos unidad) y 50.000 toneladas de salmón. El valor comercial de esas producciones se eleva a 170.000 millones de pesetas.

El hecho de que la Asamblea tuviera lugar en Madrid venía a ser un reconocimiento del crecimiento experimentado por esta actividad en España donde, como queda dicho, se han dado saltos importantes en los últimos veinticinco años. España se sitúa hoy en el cuarto lugar entre los Estados europeos y el sexto del mundo en la

producción de trucha, con la particularidad de que la totalidad del capital invertido es español.

Según datos de la Asociación de Piscicultores Españoles, en la que se agrupan la mayor parte de los propietarios españoles de piscifactorías, la producción de trucha en España, principalmente de la llamada «arco iris», ha tenido un crecimiento espectacular. En 1964, la cifra era apenas significativa: sólo 25 toneladas. Una década después, en 1975, se llegaba a las 5.500 toneladas. En 1985 se ha pasado a las 17.000 toneladas de truchas, si bien la producción de otras especies sigue siendo muy baja (500 toneladas de salmón, 100 toneladas de anguila). El valor de las producciones superó los 6.000 millones de pesetas.

Según una encuesta realizada por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en 1983, en ese año se comercializaron en el mercado local 11.200 toneladas de pescado procedentes de los centros industriales de piscicultura. La Secretaría advertía de la posibilidad de que pudieran plantearse graves problemas en el mercado, por encontrarse éste saturado. El techo de producción, contando con la capacidad instalada en aquel momento, se situaba en unas 17.000 toneladas, cantidad considerada muy difícilmente colocable.

Hoy, poco más de dos años más tarde, los responsables de los piscicultivos españoles señalan que en ese período se ha hecho un esfuerzo encomiable para superar la teórica barrera de entonces, y ello sin problemas graves, fijando el listón más alto. Para ello se ha desarrollado sobre todo un profundo trabajo de organización, desde la producción hasta la comercialización, tratando de mantener los precios en unos niveles de



Piscifactorías

cierta rentabilidad, ajustando costes de producción y llevando a cabo igualmente amplias campañas de promoción en las zonas donde la demanda es menor. Los resultados han sido positivos, aunque requieren de un esfuerzo diario importante dentro del mercado libre, que carece de los precios de regulación con que cuentan otras producciones. Para los dirigentes de la Asociación de Piscicultores Españoles, este sistema de mercado, sujeto tan sólo a las reglas de la oferta y la demanda, no tiene la red de seguridad que ofrecen los mecanismos de regulación que operan sobre otras especies piscícolas. Pero jugar en el mercado libre —entienden— puede suponer mayores beneficios cuando se tiene una estructura comercial coordinada, a pesar de que sea necesario un esfuerzo diario para evitar cambios a la baja de la oferta.

A partir de este momento, medios técnicos del sector estiman que el crecimiento puede proseguir, aunque a ritmo mucho más lento que en el pasado. La producción prevista para 1990 se sitúa en 22.000 toneladas, con un techo estimado de 25.000 toneladas.

Junto a una adecuada estructura del proceso de comercialización, para evitar excesos de oferta, los piscicultores, junto con la Administración en algunos casos, han desarrollado y van a seguir desarrollando campañas de promoción que fomenten el consumo en algunas zonas en las que la trucha no tiene aún una buena acogida. El FROM ha promovido algunas campañas al efecto, sobre todo en el sur de la Península.

De cara a conocer la tendencia que siguen la producción y el consumo, son significativos los datos contenidos en la encuesta del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación antes citada. Aunque las cifras de

producción que proporciona hayan quedado superadas, en los porcentajes las modificaciones han sido mínimas. Del conjunto de las comunidades autónomas, Galicia se caracteriza por ser zona netamente exportadora, con una producción en 1983 de 3.200 toneladas, y un consumo de tan sólo 254, lo que supone un excedente de casi 3.000 toneladas, que son vendidas principalmente en Madrid, País Vasco y Cataluña. Excedente alto es también el que tiene Castilla-La Mancha, con una producción de 1.080 toneladas, un consumo de solamente 114 y un excedente de 966. Navarra tiene asimismo excedente de producción, al elevarse ésta a 860 toneladas, frente a un consumo de 300, lo que da un sobrante de 558 toneladas. Situación casi idéntica es la de Rioja, con una producción de 745 toneladas y un consumo de 141.

Por el contrario, son zonas deficitarias Madrid, cuyas industrias no quisieron aportar respuestas a la en-

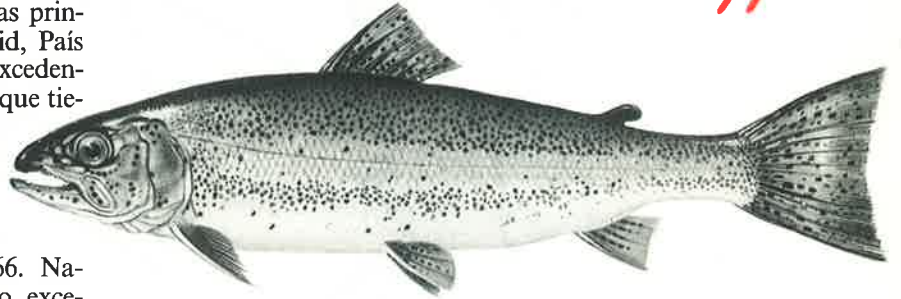
cuesta para mantener el secreto estadístico, y Cataluña, con más de 1.000 toneladas. También es deficitaria Aragón, en unas 100 toneladas, y Cantabria, con la misma cantidad.

El consumo más alto se encontraba en Castilla-León, con 1.541 toneladas, aunque su producción fuera aún superior, al elevarse a 1.719 toneladas. En segundo

lugar, con 1.293 toneladas, le seguía Cataluña. Entre otras cifras, cabe destacar el gran consumo de pescado procedente de centros industriales de piscicultura, y sobre todo de trucha, de Asturias, con 860 toneladas, cifra situada por debajo de la producción en la zona.

Según los datos de la Asociación de Piscicultores Españoles, los centros acti-

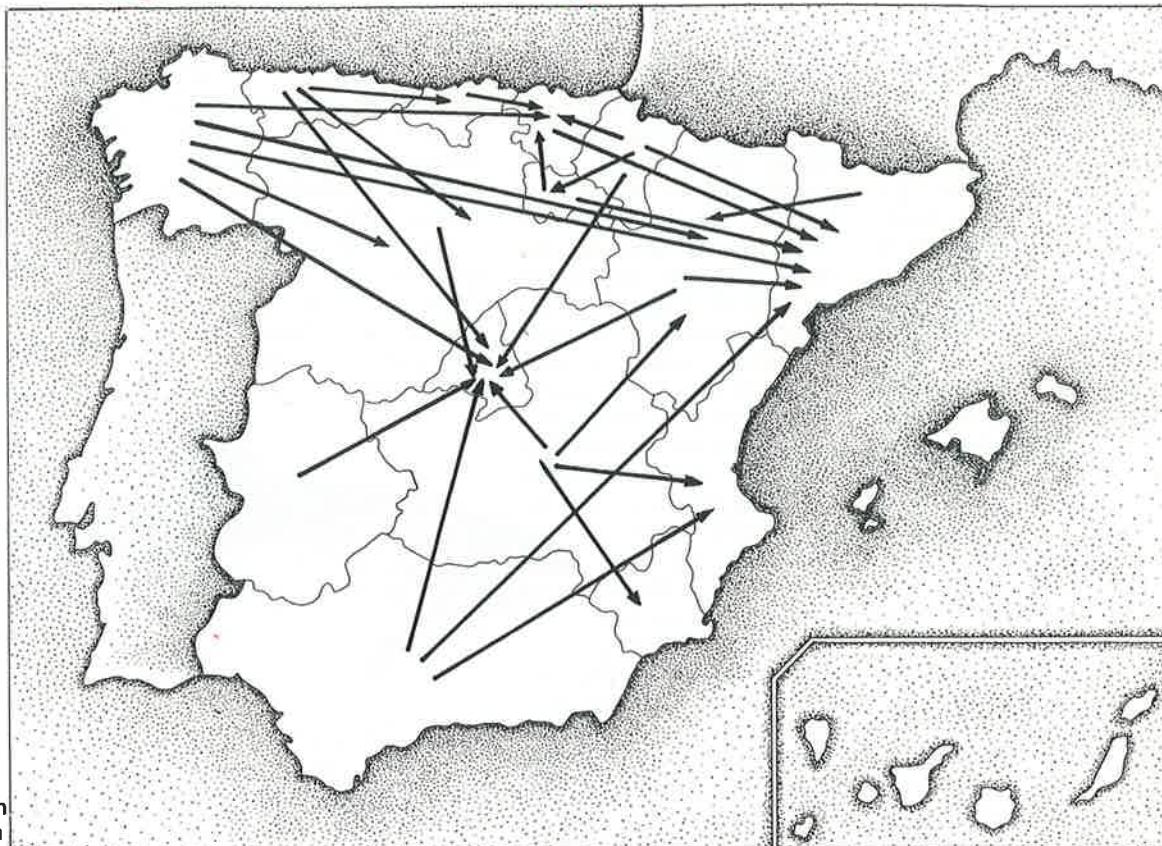
“Durante los últimos años, se ha consolidado la política de crecimiento, propiciada por el aumento de la demanda y las favorables condiciones naturales.”



La dependencia tecnológica que nuestro país mantiene en relación con el exterior está afectando gravemente a las piscifactorías españolas.



ZONAS DE PRODUCCION Y CONSUMO



El consumo más alto se ha dado en Castilla-León, con 1.541 toneladas, aunque su producción fuera aún superior, al elevarse a 1.719 toneladas. En segundo lugar, con 1.293 toneladas, le sigue Cataluña. Entre otras cifras, cabe destacar el gran consumo de pescado procedente de centros industriales de piscicultura, y sobre todo de trucha, de Asturias, con 860 toneladas.

Exportadoras netas:

**Galicia
Castilla-
La Mancha
Navarra
Rioja**

Importadoras netas:

**Madrid
Cataluña
Aragón
País Vasco**

vos de producción en España son actualmente unos 140, de los que el 72 por 100 están situados en el tercio norte de la península, el 23 por 100 en el centro y el 5 por 100 restante en el sur.

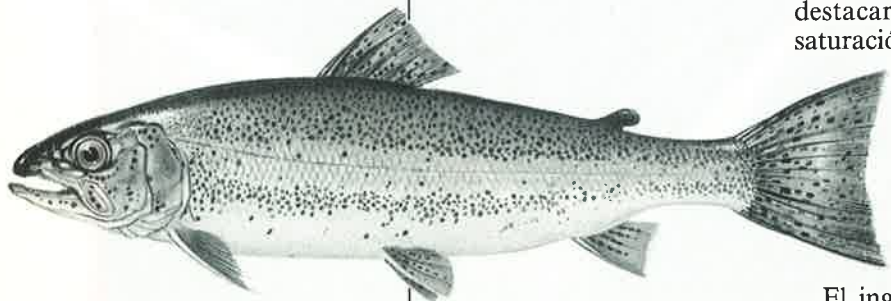
Durante los últimos años, se ha consolidado la política de crecimiento, propiciada por el aumento de la demanda y la existencia de condiciones naturales favorables en zonas como Galicia y parte de Andalucía, y ante la existencia de cauces fluviales adecuados en amplias extensiones de Castilla-León. En este momento, sin embargo, el crecimiento se habría frenado, y ello por varias razones, entre las que destacarían las siguientes: saturación de la oferta, subida continuada de los precios de los piensos y contaminación producida por vertidos, que afectan cada día más a las piscifactorías.

El ingreso del Estado español en la Comunidad Económica Europea suscita

expectativas favorables de cara a las exportaciones. Hasta la fecha, las ventas al exterior apenas son reseñables. Sin embargo, debido a los problemas de contaminación aún mayores que existen en el resto de los países de la CEE, parece posible un aumento de los envíos al exterior, aunque ello requiera un esfuerzo propagandístico destinado a mejorar la imagen de las truchas y demás especies obtenidas en los centros de piscifactoría españoles.

Por otro lado, la entrada en la Comunidad se ha visto también con preocupación en este sector, ante la posibilidad de que España reciba fuertes exportaciones de peces vivos procedentes de otros países comunitarios, dada la ausencia de defensas arancelarias. Se teme una entrada masiva que perjudique el comportamiento del mercado y, sobre todo, que el peor estado sanitario de los peces de otros países pueda afectar gravemente a las piscifactorías españolas.

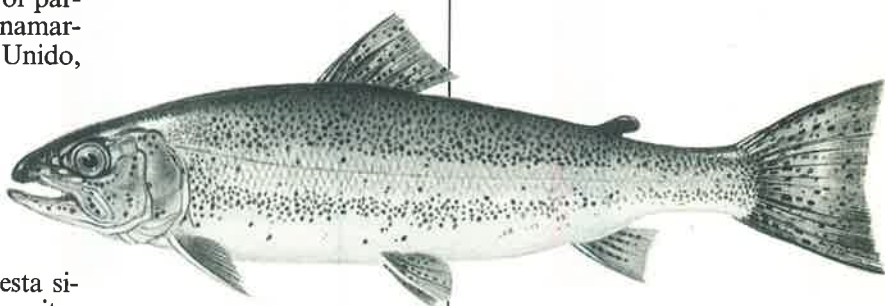
A pesar de la importancia



del sector, del gran desarrollo habido en los últimos años y de las posibilidades que se presentan en cuanto al mercado exterior, hay un hecho negativo para el que todavía no se ha encontrado solución: la producción de nuestras piscifactorías depende tecnológicamente de otros países.

El abastecimiento de huevos y de animales vivos para los centros industriales de piscicultura proviene del extranjero en su práctica totalidad. Las importaciones han sido y siguen siendo la nota dominante, aunque en los últimos años se hayan reducido ligeramente. En 1983, las importaciones de huevos se elevaron a 171 millones, frente a los seis millones adquiridos en centros españoles y los 13 millones obtenidos en la propia explotación. En el último año, se barajan unas cifras de im-

portaciones de 140 millones de huevos, en su mayor parte procedentes de Dinamarca, Australia, Reino Unido, USA, Alemania Federal, Canadá, Italia y Suecia. A los problemas que presenta nuestra dependencia como sector productor, se suman los riesgos que conlleva esta situación en el orden sanitario, al no estar siempre en condiciones idóneas los productos recibidos. Desde esta perspectiva, el futuro pasa también por el aumento de la investigación, para acortar el camino que nos separa de otros países en los que la tradición piscicultural bebe en fuentes más lejanas. La Administración española, a través de diversos centros públicos, está desarrollando una importante tarea tanto para la trucha común como para la arco-iris. ■



“El ingreso del Estado español en la Comunidad Económica Europea suscita expectativas favorables de cara a las exportaciones, aunque, hasta la fecha, las ventas al exterior apenas son reseñables.”

**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

ITALIA

Al igual que otros países de la cuenca mediterránea, como Grecia o el Levante español, Italia basó su economía pesquera durante siglos en las capturas de atún —mediante las famosas almadrabas, en Cerdeña, Sicilia y otros pueblos del Mezzogiorno—, así como en la sardina y la anchoa. El cambio en los hábitos alimenticios, la introducción de nuevos productos, como el pescado congelado, y el agotamiento de las citadas especies en las aguas mediterráneas generaron una profunda crisis en estas estructuras pesqueras tradicionales. Crisis de la que hoy no sólo es víctima Italia, sino también sus vecinos del Mare Nostrum.

La existencia de problemas no le impide a Italia ocupar un puesto privilegiado en el marco de la Comunidad Económica Europea, compartiendo el liderazgo con España. En efecto, con sus 23.385 unidades, que alcanzan las 323.512 toneladas de registro bruto, la flota pesquera italiana es la primera de las comunitarias en cuanto a número de embarcaciones, y la segunda en tonelaje, detrás de España.



L

Si se observa la composición de esta flota (tal como nos muestra el anexo número 1), se observa que esta importancia numérica que tanto destaca a primera vista queda bastante reducida en cuanto a entidad real se refiere: La flota artesanal, con sus 22.266 unidades y 156.687 TRB se lleva el 48,4 por 100 del total de la flota pesquera italiana. Y ya se sabe que las flotas artesanales costeras en un mar como el Mediterráneo, condenado a un proceso prácticamente irreversible de reducción de capturas en sus especies típicas, están abocadas, si no a la desapa-

I

rición, sí a sufrir disminuciones y reconversiones profundas.

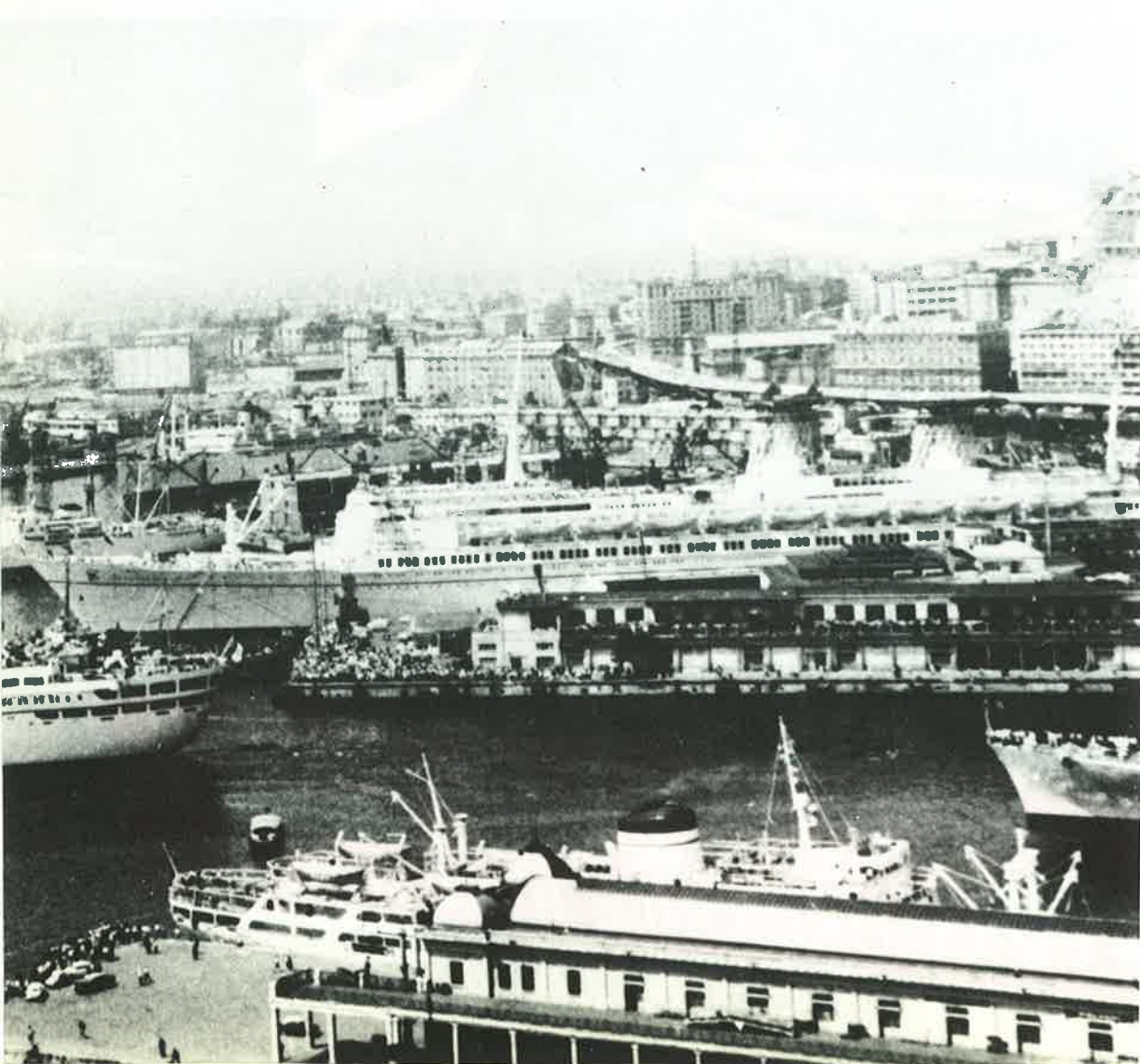
Más ajustados son los porcentajes, tomando como punto de referencia la Europa comunitaria, si se trata de barcos de tonelaje algo mayor. Es el caso de los buques que tienen entre 50 y 100 TRB, cuyo número asciende a 685 y 49.623 TRB, que acaparan un 15,3 por 100 del total. Igual sucede con los 334 comprendidos entre las 100 y 150 toneladas, con sus 45.914 TRB. Estos índices, ajustados en ambos casos, se sitúan algo por debajo de la media europea referidos a las 100 unidades, con

A

71.288 TRB, comprendidas entre las 150 y 500 toneladas, puesto que cubren el 22 por 100 del total de la flota italiana.

Para terminar este capítulo, es de destacar que no existen, o no están censados como tal, los buques con más de 500 TRB, lo que sí supone un factor de retroceso en comparación con las flotas más modernas europeas, que tienen en estas unidades sus barcos más recientes y con tecnología más punta.

A la hora de analizar los datos sobre producción, el más significativo es que, en 1983, el valor de las capturas



Especial importancia tiene en Italia el transporte marítimo de tipo turístico, acaparando un importante porcentaje del mercado mundial. En la foto, viaje inaugural del «Raffaello», en el puerto de Génova.

La reducción de capturas en las especies habituales sitúa a las flotas artesanales del Mediterráneo ante una inevitable y profunda transformación.



**EL 48,4 POR 100 DE LA FLOTA ITALIANA
ESTA COMPUESTO
POR EMBARCACIONES ARTESANALES**

de los pesqueros italianos supusieron un 12 por 100 más que las del año anterior. En términos absolutos, el total de estas capturas fue de 447.100 toneladas, por valor de 1.247.295 millones de liras.

Por regiones, y siguiendo con este dato del valor de la pesca capturada, Sicilia ocupa el primer lugar y de forma destacada; siguen a muy considerable distancia Puglia, Venetto y el Lazio. Sicilia es una isla que cuenta con numerosos puertos importantes: Mesina, Palermo, Trapani, Mazara del Vallo, Porto Empedocle, Siracusa, Augusta y Catania.

El número de trabajadores italianos en el sector pesquero es de 34.000. También aquí ocupa Italia un lugar notable, puesto que es el tercer país, después de España y de Grecia.

La tendencia, progresiva en los últimos años, al consumo de pescado congelado, en menoscabo del pescado azul, base de las pesquerías tradicionales italianas, no es, obviamente, beneficiosa para esta industria. A pesar de todo, existe gran diferencia en las preferencias del consumidor entre unas regiones y otras. Esta variedad se obser-

va también en la cantidad de productos del mar que se demanda. La media nacional, que está estabilizada, se sitúa en torno a los 9,5 kilos por habitante y año.

En lo que respecta al comercio internacional, Italia tiene un importante déficit. Frente a un volumen de importaciones algo superior a las 400.000 toneladas, por un valor de 1.191.000 millones de liras, sólo consiguió exportar por importe de 133.000 millones de liras.

Francia, España, Grecia y la República Federal Alemana son los principales proveedores del pescado que consumen los italianos. A su vez, sus principales clientes son Dinamarca, Francia y los Países Bajos.

Un importante punto de referencia a la hora de conocer la acción del Estado italiano en esta materia lo constituye el mes de febrero de 1982, fecha en que fue aprobado un plan de racionalización y desarrollo de la pesca marítima, con un fondo de 60.000 millones de liras, a invertir en el bienio comprendido entre 1984 y 1986.

En 1983 se adoptó un importante abanico de medidas. Por ejemplo, se

suspendió la concesión de nuevos permisos para pesca de arrastre, salvo los concernientes a los barcos en construcción, así como la prohibición temporal, durante determinadas épocas del año, de faenar en esta modalidad.

También la acción política se encaminó hacia el fomento de la pesca costera artesanal, y con el propósito de mejorar su infraestructura se dictaron diversas normas. Otros objetivos pretenden desarrollar la cooperación entre los productores y conceder a las cooperativas la explotación exclusiva de zonas de pesca costera.

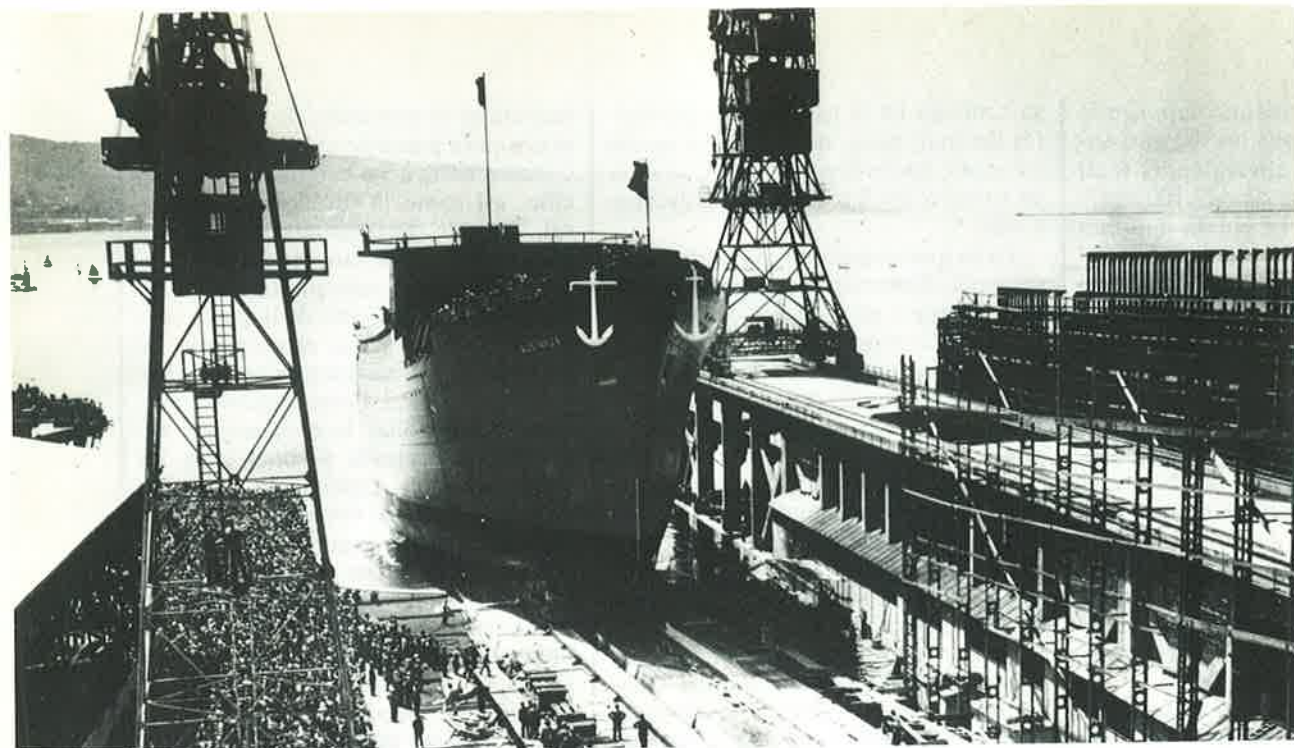
Es igualmente importante la organización de campañas experimentales de pesca en zonas vírgenes o subexplotadas, además de la realización de un estudio sobre la biomasa de los pescados azules. Y, por último, se acordó la creación de empresas mixtas, de las que formarían parte trabajadores italianos y de otros países.

Las subvenciones directas constituyeron la partida más importante dentro del capítulo de ayudas económicas concedidas en 1983, que totalizaron la cantidad de 1.374,3 millones de liras.

Como país miembro de la CEE, Ita-



La alta capacidad de las instalaciones del puerto de Génova le han convertido en el más importante de Italia.



Botadura del buque «Australia» en la grada del puerto de Trieste.

lia se ha beneficiado de las gestiones que la Comunidad, como tal, realiza con terceros países en lo que a materia de cooperación y gestión pesquera se refiere.

Destacan como medidas de más interés los acuerdos suscritos por empresas italianas para formar sociedades pesqueras mixtas con Yugoslavia y Túnez. En los pactos con Senegal y Guinea Bissau, Italia obtuvo seis y siete licencias, respectivamente, para arrastreros congeladores. Dentro del marco de los acuerdos entre Estados Unidos y la CEE, Italia está autorizada para pescar en aquel país 16.500 toneladas, fundamentalmente de calamar.

Atención aparte merecen los Programas Integrados Mediterráneos (PIM).

Dentro de este proyecto y para el quinquenio 1985-1990, a Italia le corresponden 2.951 millones de ECU. Al capítulo pesquero van a parar directamente 153 millones, independientemente de otras cantidades para otros sectores que revertirán de forma indirecta en la pesca. 21 millones de esta dotación van destinados a mejorar la infraestructura y las instalaciones portuarias; 32, a la reestructuración de la flota, y la partida más importante, 100 millones, a la acuicultura.

Este subsector tiene tradicional importancia en Italia, al existir en sus costas infinidad de lagunas marítimas que permiten explotaciones de este tipo. El problema consiste en adecuar esos medios naturales, con la infraestructura y

la tecnología apropiadas, para que las empresas encargadas de su explotación puedan obtener rentabilidades idóneas. Y a ello, fundamentalmente, van destinados esos 100 millones de ECU.

Una organización de tendencia cristiana, la Confederazione Cooperative Italiana, es la representante de las cooperativas de pesca italianas ante la CO-GECA, la superestructura cooperativa comunitaria. La Confederazione está vertebrada en federaciones sectoriales, una de las cuales es Federcoopescas, que cuenta con 458 cooperativas.

Italia se sitúa en el quinto lugar, dentro de los países de la Comunidad Económica Europea, por el número de buques —cuenta con un total de 1.663 mercantes— y cuarto por tonelaje —tienen 10.395.000 TRB—. En este punto, ocupa en la CEE posiciones medias, tanto en petroleros, 4.128.000 TRB, como en carga convencional, con 914.000, y portacontenedores, 252.000 TRB; mientras que sube al tercer puesto por lo que se refiere a buques de carga convencional y mineraleros: 2.346.000 TRB.

Especial importancia tiene en Italia el transporte marítimo de tipo turístico, acaparando un importante porcentaje del mercado mundial. El consorcio Finmare engloba las compañías Italia, Lloyd Triestino, Adriática, Tirrenia y otras más de carácter local, como Toremar, Caremar y Siremar.

Génova, con un volumen de entradas cifrado en 37,7 millones de toneladas, es el principal puerto mercante italiano. Le siguen, a bastante distancia y por este orden, Trieste, Tarento y Venecia. ■

Carlos GONZALEZ DEL PIE
María Antonia F. SAINZ

Anexo n.º 1

TIPOS DE BARCOS DE LA FLOTA PESQUERA ITALIANA

CLASIFICACION (POR TRB)	UNIDADES	TOTAL TRB
0 - 49,9	22.266	156.687
50 - 99,9	685	49.623
100 - 149,9	334	45.914
150 - 499,9	100	71.288
500 - 99,9	—	—
Más de 1.000	—	—
TOTALES	23.385	323.512

Fuente: OCDE.
Datos referidos a 1983.

SUCEDIO EN 30 DIAS

COOPERACION HISPANO FRANCESA

Durante el mes de julio, representantes del Centro Radiomédico del Instituto Social de la Marina y del Centro de Consultas Médicas Marítimas (COMM) de Toulouse mantuvieron diversas reuniones, tanto en aquella localidad francesa como en Madrid, bajo los auspicios de la Comunidad Económica Europea. El objetivo de estos encuentros se centraba en la futura cooperación de ambos organismos en el marco del proyecto Cost-301.

El proyecto Cost-301 ha sido concebido por las autoridades comunitarias con el fin último de crear un centro de control del tráfico marítimo

para facilitar la localización de buques e incrementar las medidas de seguridad en la navegación de la flota de los países miembros de la CEE. La sede de este dispositivo podría estar ubicada en Génova.

La puesta en marcha de este proyecto lleva implícito el desarrollo de una serie de subprogramas, entre los que se incluye el de sanidad, que responde a las siglas MAC-NET (Medical Advice Centres-Network). Su objetivo prioritario es la coordinación de todos los centros radiomédicos de los distintos países comunitarios, así como la utilización de un lenguaje médico común.

Como primer paso, los responsables del proyecto ya están trabajando en la coordinación de los centros pertenecientes a la zona mediterránea, es decir: Francia, Portugal, España, Italia y Grecia. De ahí las reuniones mantenidas hasta ahora por los representantes de Francia y España, en las que ya se han establecido los primeros criterios para la consecución de

un lenguaje médico homologado, la elaboración de unas fichas médicas normalizadas, y un sistema informático unificado que permita en un futuro el trasvase de los datos acumulados en los ordenadores de los diversos centros.

Asimismo, se han establecido los primeros criterios para la elaboración de guías sanitarias y de botiquines a bordo. Este aspecto del proyecto, que responde al nombre de «Pharmar», y al que ya se han adherido siete países comunitarios, supone la utilización del mismo tipo de guía y de botiquín, con un mínimo de productos farmacéuticos que aprobará la Comunidad Europea.

Dentro de las conversaciones mantenidas en estas dos primeras reuniones, se acordó que España participe también en el Programa de Formación de los médicos y técnicos en informática para el establecimiento de un lenguaje común, y que será financiado por el Fondo Social Europeo.

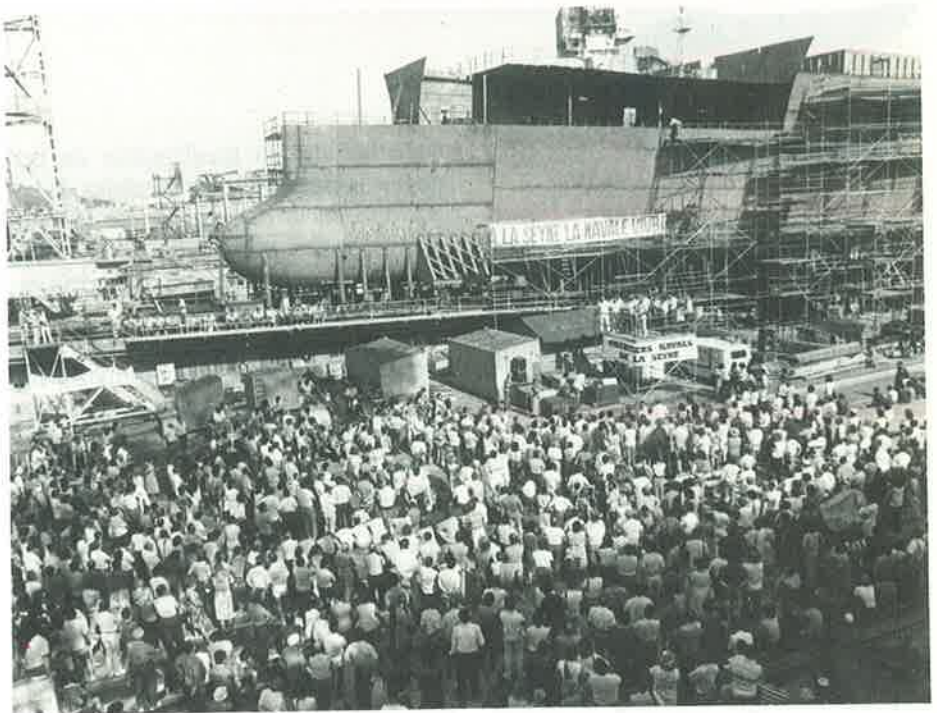


Bajo los auspicios de la Comunidad Económica Europea, se celebraron en Madrid y Toulouse distintas reuniones entre los responsables de los Centros Radios Médicos de Francia y España. En la foto, un aspecto de la reunión mantenida en la sede del Instituto Social de la Marina, en Madrid.

CRISIS NAVAL FRANCESA

La crisis que afecta desde hace años a toda la industria naval ha llegado también a Francia. Los astilleros más importantes de este país, Normed, suspendieron pagos el pasado 26 de junio, después de la celebración de la Junta General de Accionistas que presidió Jacques Dollois. Con esta medida, la industria naval francesa se ve seriamente amenazada, así como las 12.000 personas empleadas en la misma, de las que 6.800 pertenecen a la empresa ahora en quiebra.

La Normed, grupo privado, pero que vive de las ayudas públicas desde hace varios años, ha recibido subvenciones estatales por valor de 6.000 millones de francos (unos 30.000 millones de pesetas) entre 1984 y 1985. Hace ya un año, dos inspectores de Hacienda habían enviado a los entonces responsables de la administración socialista, los ministros Pierre Beregovoy y Edith Cresson, un informe en el que ponían de manifiesto las consecuencias de la fusión de los tres astilleros, ubicados en Dunkerque, Seyne y Ciotar, así como la necesidad de que cesasen los apoyos públicos a este grupo astillero y se hiciera público su balance económico.



Asamblea de trabajadores frente a los astilleros Normed.

El actual ministro de Industria, Alain Madelin, ha anunciado su intención de suprimir las ayudas excepcionales a Normed y llevar adelante un ambicioso plan social, que se fijará en tres puntos fundamentales: Ayuda a los astilleros, que servirá fundamentalmente para mantener el salario de los empleados; ayudas a empresas que decidan instalarse en la región, que verían reducidas sus cargas sociales y recibirían otros incentivos para crear nuevos empleos y finalmente, ayuda a la reconversión.

El plan Madelin costará 7.500 mi-

llones de francos y los dos puntos fuertes a destacar del mismo son el mantenimiento de todos los astilleros y la propia cifra a invertir, que es superior a lo que costaría mantener la actual situación.

La industria naval francesa ostentaba una cuota de mercado mundial del 6 por 100 en 1960, del 4 por 100 en 1970 y del 1,5 por 100 el pasado año. Durante estos años, Corea ha pasado de no fabricar barcos a ostentar el 12 por 100 del mercado mundial y Japón el 48 por 100. En el mismo espacio de tiempo, Europa ha pa-

SINIESTRALIDAD EN 1985

Según ha hecho público la Dirección General de la Marina Mercante, durante 1985 se hundieron un total de 29 buques, con resultado de 27 víctimas y 8.346 Toneladas de Registro Bruto perdidas. Estas cifras son sensiblemente menores a las registradas durante 1984, período en el que se hundieron 40 buques, con 46 víctimas y 11.598 Toneladas de Registro Bruto perdidas.

En cuanto a las causas de los accidentes ocurridos en el pasado año, las vías de agua fueron las más numerosas, ya que alcanzaron una cifra de 15; el mal tiempo causó cuatro accidentes; el abordaje, tres; el incendio, dos; la varada, uno, y otras causas cuatro accidentes. Es significativo que en los casos de vía de agua y de varada no se produjeron víctimas, mientras que el abordaje y el incendio provocaron 14 y 12 muertos, respectivamente.

Según datos de la Dirección General de Marina Mercante, la evolución de los accidentes marítimos en los últimos cinco años ha sido la siguiente:

CAUSA DEL ACCIDENTE	1981		
	Número buques	Número víctimas	TRB
Abordaje	2	—	311
Incendio	3	—	508
Mal tiempo	1	—	43
Varada	4	—	476
Vía de agua	19	—	3.697
Otras causas	4	2	731
TOTALES	33	2	5.766

JUNIO

Fecha	Noticia	Medio
1-VI	Los armadores de los pesqueros «Julio Molina» y «Amelia Meirama» buscan fondos para cubrir la fianza impuesta por las autoridades canadienses.	P. Nacional
2-VI	La Asociación de Navieros españoles (ANAVE) plantea la posibilidad de crear pabellones de conveniencia para buques españoles.	P. Nacional
3-VI	Se inicia una nueva huelga de estibadores portuarios convocada por la Coordinadora Estatal.	P. Nacional
3-VI	El patrón del pesquero vasco «Bertrán», detenido el 29 de mayo por las autoridades francesas, es multado con 300.000 pesetas.	P. Vasca
4-VI	Se inician las negociaciones en Bruselas para tratar los problemas de la flota de bajura de Bermeo en la zona de pesca francesa VIII-C.	P. Nacional
5-VI	Los 35 tripulantes de los pesqueros gallegos «Julio Molina» y «Amelia Meirama», apresados por Canadá, regresaron a España.	P. Nacional
5-VI	El pesquero español «Hermanos Area», con base en Vigo, es detenido dentro del box irlandés.	P. Nacional
6-VI	Terminan los trabajos de la Comisión para la reforma de la Administración Marítima (COMINMAR).	P. Nacional
9-VI	España se opone a que la CEE fije los topes a las ayudas públicas para los astilleros.	P. Nacional
9-VI	Un total de 500 barcos del Cantábrico bloquean el puerto de Hendaya para protestar por la imposibilidad de pescar en la zona comunitaria VIII-C.	P. Nacional
10-VI	El armador del pesquero «Hermanos Area», detenido en el box irlandés, es condenado a pagar una fianza de 42 millones de pesetas.	P. Nacional
11-VI	El Gobierno francés anuncia que no negociará con España, mientras los pesqueros vascos bloqueen el puerto de Hendaya.	P. Nacional
11-VI	El gobierno brasileño anuncia la cancelación de un contrato de 2.600 millones firmado con Astilleros Españoles, alegando que los dos buques acordados no fueron entregados en los plazos correspondientes.	P. Nacional
12-VI	El pesquero vasco «Verazur II» es apresado por las autoridades irlandesas.	P. Nacional
12-VI	Los capitanes de los bacaladeros «Julio Molina» y «Amelia Meirama», apresados por Canadá el 24 de mayo, regresan a España después de pagar una fianza de 11 millones de pesetas.	P. Nacional
13-VI	Los armadores del pesquero coruñés «María Luisa Carral» denuncian su desaparición.	P. Nacional
14-VI	España solicita formalmente a la CEE 13.626 millones de pesetas para el sector pesquero.	P. Nacional
15-VI	Los estibadores portuarios deciden no convocar nuevas huelgas mientras duren las negociaciones con la Administración.	P. Nacional
16-VI	Comienzan las negociaciones Francia-España para llegar a un acuerdo sobre la pesca en la zona VIII-C.	P. Nacional
16-VI	Pesqueros de varios países, patrulleras militares irlandesas y aviones ingleses rastrean la zona donde se supone que fue visto por última vez el pesquero coruñés «María Luisa Carral».	P. Nacional
17-VI	Fracasa la primera reunión España-Francia para solucionar el conflicto de la zona VIII.	ISM
18-VI	Manuel Romero, patrón del pesquero «Esther Cruz», murió ahogado al caer del barco cuando faenaba en aguas del banco sahariano.	P. Nacional
18-VI	El patrón y un marinero del pesquero «Juan Ramón» resultaron heridos por los disparos de una patrullera portuguesa.	
19-VI	Los pescadores de bajura del Cantábrico bloquean el paso fronterizo de Irún para protestar por la falta de acuerdo con las autoridades francesas para pescar en la zona de Eskote.	P. Nacional
19-VI	Tras 54 días de huelga, los estibadores del puerto de Bilbao vuelven a la actividad.	P. Vasca
20-VI	Los pescadores vascos envían piquetes para impedir el paso del pescado por La Junquera.	P. Nacional
20-VI	Cesa la búsqueda oficial por parte de autoridades inglesas y escocesas del pesquero coruñés «María Luisa Carral».	P. Nacional
21-VI	Las autoridades portuguesas imponen una multa de tres millones a los pesqueros onubenses «Juan Ramón» e «Isabel y Rita».	P. Nacional
23-VI	Nueva ronda de negociaciones entre España y Francia para tratar de solucionar el conflicto de la zona de pesca de Eskote.	P. Nacional
24-VI	La Diputación permanente del Congreso de los Diputados convalidó el Real Decreto Ley por el que se liquida la Organización de Trabajadores Portuarios.	P. Nacional
25-VI	El ministro español de Agricultura, Pesca y Alimentación, Carlos Romero, se entrevista con su homólogo francés para tratar de solucionar el problema de la zona VIII de pesca.	P. Nacional
26-VI	Los astilleros públicos AESA y ASTANO amplían su capital en 11.500 millones de pesetas.	P. Nacional
27-VI	La compañía estatal Transmediterránea reparte dividendos por primera vez.	P. Nacional
27-VI	Suspende pagos Normed, la primera industria naval francesa.	P. Francesa
28-VI	El buque sanitario «Esperanza del Mar» rescata a los tripulantes del pesquero onubense «Barraquero», hundido en el banco sahariano.	P. Nacional
29-VI	La patrullera española «Marola» apresa al pesquero francés «Henry».	P. Nacional

1982			1983			1984			1985		
Número buques	Número víctimas	TRB	Número buques	Número víctimas	TRB	Número buques	Número víctimas	TRB	Número buques	Número víctimas	TRB
7	14	2.082	7	3	2.252	4	10	1.873	3	14	364
4	—	779	5	3	140.677	5	—	615	2	12	4.250
1	—	1.591	3	—	1.047	4	28	2.251	4	1	450
4	4	1.656	2	—	150	2	1	2.077	1	—	62
17	—	2.393	20	—	3.243	21	7	3.968	15	—	2.069
—	—	—	2	—	297	4	—	814	4	—	1.151
33	18	8.501	39	6	147.666	40	46	11.598	29	27	8.346

JULIO		
Fecha	Noticia	Medio
1-VII	Aparece en el <i>Boletín Oficial del Estado</i> la nueva normativa que adapta la legislación española a la comunitaria en materia de puertos, zonas y depósitos francos.	BOE
1-VII	AESA (Astilleros Españoles), perteneciente a la División Naval del INI, construirá seis buques por valor de 16.000 millones de pesetas.	P. Nacional
1-VII	La flota vasca de bajura se hace a la mar después de permanecer más de un mes amarrada a causa del contencioso con Francia por la zona VIII-C de pesca.	P. Nacional
2-VII	El Gobierno central interpone recurso de inconstitucionalidad contra la Ley de Pesca de la Generalitat de Cataluña.	P. Catalana
2-VII	Se impone un millón de pesetas de sanción al pesquero francés «Henry», capturado por las autoridades españolas en la subzona española VIII-C con 30 cañas para la pesca de túnidos, cuando su licencia era para la anchoa.	P. Nacional
3-VII	Las autoridades francesas retrasan el inicio de la campaña del bonito en represalia por la fuerte multa impuesta por las autoridades españolas al pesquero francés «Henry».	
4-VII	Presentado el plan Vulcano-Ascon para tratar de solucionar el problema de estos astilleros, afectados por la reconversión naval.	P. Gallega
4-VII	Comienza la segunda ronda de negociaciones entre representantes de los trabajadores portuarios y del Ministerio de Trabajo para llegar a un acuerdo en el desarrollo del Real Decreto Ley por el que se reorganiza el trabajo de estiba y desestiba.	P. Nacional
5-VII	Una delegación inglesa visita Guipúzcoa para estudiar el establecimiento de una línea Pasajes-Gales.	P. Vasca
5-VII	Los trabajadores de las factorías de Bazán secundan masivamente una huelga de 24 horas.	P. Nacional
5-VII	La flota de bajura cántabra, autorizada a pescar cebo vivo en aguas comunitarias.	P. Cántabra
6-VII	Las autoridades pesqueras españolas negocian la obtención de mayores cuotas pesqueras en Estados Unidos.	P. Nacional
6-VII	Los merluceros de Fuenterrabía vuelven a faenar después de permanecer amarrados 48 días.	P. Vasca
7-VII	Un consorcio formado por Astano, Babcock Wilcox y PHB Weserhutte construirá la terminal granelera del puerto de Gijón.	P. Asturiana
8-VII	Se suspenden hasta septiembre las negociaciones hispano-francesas sobre la zona de pesca de Eskote.	P. Nacional
9-VII	La Generalitat de Cataluña pide que la flota murciana se retire de sus costas.	P. Nacional
9-VII	El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación reconoce a las primeras seis Organizaciones de Productores Pesqueros.	P. Nacional
10-VII	Aparece en el <i>Boletín Oficial del Estado</i> la convalidación por el Parlamento del Real Decreto Ley sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques.	BOE
11-VII	Salvador Omil, capitán del «Julia Molina», bacaladero apresado por las autoridades canadienses el pasado mes de mayo, vuelve a Canadá con su tripulación para hacerse cargo del pesquero.	P. Nacional
11-VII	Naviera del Noroeste, del grupo Rumasa, es adjudicada al grupo naviero mejicano Commodore Enterprise.	P. Nacional
11-VII	El pesquero vasco «Gloriosos de San Telmo» es liberado tras pagar a las autoridades francesas 1.782.000 pesetas.	P. Vasca
11-VII	El pesquero gallego «Aliva» es detenido por una patrullera irlandesa por incorrecciones en el libro de a bordo sobre los datos de capturas y las zonas donde se habían realizado.	P. Gallega
14-VII	Una nueva línea de ferrys entre Bilbao y la localidad inglesa de Plymouth comenzará a funcionar en septiembre.	P. Nacional
15-VII	La Comisión negociadora de la empresa Bazán llega a un acuerdo sobre los Convenios colectivos de 1985-86 y 87.	P. Nacional
15-VII	El buque mercante «Angel Pando» embarranca en Punta Nido (Las Palmas), partiéndose en dos. Las autoridades ponen en marcha una operación para evitar la marea negra.	P. Nacional
15-VII	El atunero vasco «Aratz», que cuenta con una orden de embargo de las autoridades venezolanas, huye del puerto de Cumaná y se refugia en la playa de Trinidad Tobago.	P. Nacional

sado del 66 por 100 del mercado mundial al 22. Actualmente, un barco coreano es un 60 por 100 más barato que otro del mismo tipo fabricado en Europa, mientras que los japoneses son un 40 por 100 más económicos.

BREVES

GALICIA: PLAN ESPECIAL DE PUERTOS

La Xunta de Galicia ha presentado el pasado mes de junio el anteproyecto del Plan Especial de Puertos para esta comunidad autónoma, que es el primero que se realiza en España.

De acuerdo con el anteproyecto, que será remitido al Parlamento para su aprobación, la Xunta invertirá 12.500 millones de pesetas en obras nuevas, y otros 2.400 millones en repositiones, durante un plazo de ocho años. Más de 7.000 millones de pesetas, provendrán del Fondo de Compensación Interterritorial y el resto de otras fuentes de la Junta.

TRANSMEDITERRANEA REPARTE DIVIDENDOS

El Consejo de Administración de la compañía estatal Transmediterránea aprobó el pasado 26 de junio, en el transcurso de la Junta General de accionistas, repartir un dividendo, con cargo a los resultados del ejercicio de 1985, de un 6 por 100. Esta es la primera vez que la empresa naviera distribuyè dividendos desde que fuera estatalizada en 1978.

Transmediterránea cerró su balance correspondiente al ejercicio del pasado año con unos beneficios de 915 millones de pesetas —el beneficio neto fue de 662 millones—, lo que representó un incremento del 220 por 100 respecto al año anterior.

Las amortizaciones sumaron 2.642 millones de pesetas, con lo que el *cashflow* (beneficios más amortizaciones) fue de 3.304 millones de pesetas, con un crecimiento sobre el año anterior de un 24 por 100. Los ingresos totales de la compañía se elevaron a



Por primera vez desde 1978, Transmediterránea distribuyó dividendos.

20.704 millones de pesetas, un 13,2 por 100 más que en el año anterior.

AESA Y ASTANO AMPLIAN CAPITAL

También durante el mes de junio, los astilleros públicos AESA (Astilleros Españoles, S. A.) y Astilleros del Noroeste, S. A. (ASTANO) celebraron sus juntas generales bajo la presidencia de Pedro Sancho, director de la División Naval del INI. Ambas entidades decidieron la ampliación de su capital social en 11.500 millones de pesetas. AESA lo hará en 9.000, y con una prima de emisión del 200 por 100, y ASTANO en 2.500, con una prima de emisión del 452 por 100. La Junta de ASTANO aprobó también aplicar la reserva, constituida por un total de 2.228 millones de pesetas, a la cancelación de resultados negativos de los ejercicios 1979 a 1982.

Por lo que se refiere a los resultados de Astilleros Españoles, en el ejercicio 85, se logró reducir las pérdidas en un 20 por 100, a pesar de que los números rojos siguen en 27.046 millones de pesetas.

Según se desprende de los resultados presentados a la Junta General, AESA es una sociedad con un balance más estable y protegido de las grandes oscilaciones de los mercados de cambio y tipos de interés. «Por primera vez en los últimos años —declaró Pedro Sancho— Astilleros Es-

pañoles tiene un coeficiente de liquidez positivo, y las masas patrimoniales de activo y pasivo tienen un equilibrio mayor.»

Cabe resaltar que AESA logró reducir en 1985 sus costes financieros en un 18 por 100, lo que supuso un ahorro de 1.524 millones de pesetas.

DISMINUYE LA PESCA DESEMBARCADA EN PUERTOS ESPAÑOLES

La pesca desembarcada en los puertos españoles durante 1985 expe-



El pasado año supuso un descenso de la pesca desembarcada en los puertos españoles.

rimentó en 1985 un descenso del 0,9 por 100, de acuerdo con las cifras oficiales. El total de capturas ascendió a 1.112.967,3 toneladas. Sin embargo, el valor de los desembarcos, 211.530 millones de pesetas, aumentó con respecto a 1984 en un 9,2 por 100, es decir, por encima de la inflación.

La pesca desembarcada alcanzó los 144.000 millones de pesetas, de los que 103.000 correspondieron a pesca de altura y litoral, y 10.000 millones a pesca de gran altura. El valor de los crustáceos, por su parte, totalizó 34.000 millones de pesetas, mientras los moluscos contabilizaron 27.000 millones.

También durante el año pasado, la flota de bajura experimentó un descenso considerable en las capturas de anchoa y bonito del norte, aunque los ingresos han sido similares debido a la elevación de los precios.

Por lo que respecta a los barcos de gran altura, los resultados no han sido homogéneos. Así, la flota bacaladera obtuvo capturas menores en un 45 por 100 a las del año anterior, en tanto que los barcos congeladores del sur de Africa registraron una campaña normal.

PROTECCION A LAS BALLENAS

Organizadas por la Federación de Amigos de la Tierra y la Comisión Ballenera Internacional se celebraron en Barcelona, durante los pasados 19 a 21 de junio las III Jornadas Ibéricas sobre los mamíferos marinos. En el transcurso de las mismas, se puso de manifiesto la necesidad de que durante la próxima legislatura se reglamente la protección de los cetáceos en España, ya que el Gobierno firmó hace tres meses los convenios de protección de Washington y Berna, pero aún no ha desarrollado la reglamentación consiguiente.

Según el Secretario General de Defensa del Patrimonio Natural, Salvador Filella, una legislación adecuada debería recoger la prohibición de captura de estos animales y la vigilancia de las costas, además de facilitar la labor de los investigadores de cetáceos o mamíferos marinos.

«LA SARDINA, UN TESORO DE NUESTRO MAR»

Cultura

Por Rafael CHIRBES

S I se analizan las cifras de consumo de sardina en España, se descubre inmediatamente que este clupeido sigue siendo, en buena medida, un pescado de pobres, como lo ha sido durante tantos siglos. En la actualidad, Castilla-La Mancha, Extremadura y Galicia —bolsas tradicionales de subdesarrollo— ocupan los primeros puestos en la lista de consumo de sardina. No es casualidad. La fama del pez ha sido —como la del ajo— mala. Y ha sido mala sin razón, como puede descubrir cualquiera que lea el notable libro editado por el FROM y que lleva por título *La sardina. Un tesoro de nuestro mar*. Se trata de una obra bien editada, bonita, divertida y pedagógica. Con ella, a la modesta sardina ibérica le ha pasado algo así como a los paupérrimos hijos de Sánchez les ocurrió en México, cuando Oscar Lewis decidió ocuparse de ellos y

hacerlos protagonistas de un gran libro.

El que acaba de publicar el FROM consta de una serie de textos, escritos por primeras plumas de la gastronomía y la nutrición, y de todo un cúmulo de excelentes fotos. El objetivo parece ser darle la vuelta al tópico ya desde el mismo título y, si bien las razones de su existencia pueden ser, como suele ocurrir, de tipo político o comercial, en este caso hay que darlas por bien venidas. Como en aquel ser poliédrico del que hablaba Heidegger, los diversos escritores han asaltado a la sardina desde todos los puntos de vista, consiguiendo una imagen completa, varia, sorprendente.

Fisiología, costumbres, tradición, artes y métodos de pesca, aspectos alimentarios, literatura, sociología, refranes y recetas. El libro acumula una variedad de puntos de vista que van haciendo crecer delante del lector un mundo rico y maravilloso. Para Guillermo Campos, «la sardina fue para el marinero lo que el cerdo para el





labrador: base alimenticia y a la vez fuente de ingresos». Para Lorenzo Millo, la sardina es un caballo sobre el que pasear por los clásicos del Mediterráneo —las viejas Grecia y Roma—. Para Gregorio Varela y Grande Covián, es un campo de batalla en el que lidia la ciencia contra el tóxico. La sospechosa sardina, tantas veces acusada de provocar colesterol, se convierte, a fuerza de mazo científico, en la proteína más barata del mercado y en una fuente de valores nutritivos. Para Julio Camba —citado por José Carlos Capel—, «no se trata precisamente de un manjar 'de buena compañía', sino más bien de eso que los franceses llaman 'un petit plat canaille'. No es para tomar en el hogar con la madre virtuosa de nuestros hijos, sino fuera, con la amiga golfa y escandalosa. Las personas que se hayan unido alguna vez en el acto de comer sardinas, ya no podrán respetarse nunca mutuamente, y cuando usted, querido lector, quiera organizar una sardinada, procure elegir bien a sus cómplices». En cambio, a Josep Plá, mediterráneo, luminoso y bastante más democrático, las sardinas le hacían chorrear los sentimientos, le debilitaban la razón y poblaban su imaginación de formas llenas de gracia.

Lotina hace la autopsia del animal. Capel cuenta la importancia de la sardina en la creación de una industria conservera en Galicia y describe el proceso de afinamiento de los catalanes en la zona. Lapitz describe las artes de la pesca y añade un breve vocabulario.

En resumen, un libro de presentación sorprendente, firmado por probados especialistas en cada materia, y que invita a ser leído desde la primera página. Todo un envoltorio de lujo para este modesto y dignísimo fruto de los mares. ■

CRUCIGRAMA

HORIZONTALES

1. Seguido del 14 vertical, departamento del Instituto Social de la Marina dedicado a la protección de la salud de las gentes del mar (cuatro palabras). 2. En el aire. Al revés, cierto Estado africano. 3. Referente a las palabras recién introducidas en una lengua. Kon ———, embarcación que realizó un célebre viaje por el Pacífico en condiciones que imitaban las primitivas. 4. Tonelada. Consonante. Al revés, adviértanse.

5. Sujeto. Existe. Pequeña ondulación del mar. 6. Cierro tipo de obra pictórica. Gallo. Onda media. 7. Cortarían la madera con un determinado instrumento. Consonante. Vocal. 8. Consonante. Vieja colonia portuguesa situada en la Unión India. Letras de galiba. Abatir, hacer cabeza. 9. Cierta serpiente. Velas triangulares de cuchillo que se largan en los estayes. Repasé lo escrito. 10. Voz de mando. Conviertes en líquido. Negación. Consonante. 11. Unir con hilo, al revés. Pasa desde fuera al interior. Cierta número. 12. Gasta-

dos, deslucidos. Al revés, mar situado entre los estrechos de Bósforo y Dardanelos. 13. Al revés, cierto juego. Campeón. Al revés, estropease la fiesta con su presencia. 14. Consonante. Vocal. Cierta tipo de análisis médico, muy frecuente en ginecología. 15. Cerco de jareta. Desprovisto, falto. 16. Apellido de un célebre compositor y pianista español, natural de Lérida, muerto en el naufragio de un buque de pasajeros que fue atacado por la Armada alemana durante la I Guerra Mundial. Río norteño. Pronombre personal.

VERTICALES

1. La tienen en común ciertos barcos y los mineros. Cierta estilo musical norteamericano. 2. Acontecimientos. La de mar es uno de los moluscos más grandes de nuestras aguas. Consonante repetida. 3. Corriente de agua. Asociación ecologista gallega. Red parecida a la rapeta que se usa en Galicia. 4. Que tiene validez. Fango. Suele poner esto en las teclas de conexión de ciertos aparatos eléctricos. 5. Relativo al estudio de imágenes, retratos, estatuas, etcétera. Período dilatado de tiempo. 6. Toma. Dos vocales. Lengua provenzal. Extraed. 7. Uno. Vocal. Nombre de pila del compositor al que se alude en el 16 horizontal. ¡Para! Nada. 8. Series de números uno, colocadas por parejas. Reptil saurio de América Central y Meridional. Consonantes de galces. 9. Piezas musicales para dos personas. Parte de la almadraba. 10. Terminación verbal. Al revés, cierto gas noble de gran uso en publicidad. Consonante. Pasaré rozando, o casi. 11. Introducélo. Consonante. Figura tallada en ónice u otra piedra preciosa. 12. Radié. Cierta habitación. Miserable, abyecto, innoble. 13. Dos Estados de la Unión llevan este nombre. Vocal repetida. Muéstrate ufano, enorgullécete. 14. Ver 1 horizontal. ■

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	S	E	R	V	I	C	O	D	E	M	B	D	I	
2	A	V	I	A	C	O		N	U	R	E	M	A	C
3	N	B	O	L	O	G	I	C	O		T	I	K	I
4	T	N		E	N	E		E	S	N	E	T	O	N
5	A	T	A	D	O		E	S		D	L	I	T	A
6	B	O	D	B	E	G	O	N		E	O		A	M
7	A	S	E	R	R		A	R	I	A	N		S	A
8	R			O	A			V	G			A	E	R
9	B	O	A		F	O	Q	U	E	S		L	E	I
10	A	R		L	I	C	U	A	S		C	A		T
11	R	E	S	O	C		E	N	T	R	A		P	I
12	A	J	A	D	O	S		A	R	A	M	R	A	M
13		A		O		A	S		E	S	A	U	G	A
14	J				E	C	O	G	R	A	F	I	A	
15	A				R	A			C	A	R	E	N	T
16	Z				A	D	O	L		B	O		E	L

NOTA: Por un error ajeno a la Redacción, en el crucigrama correspondiente al número 242 había un espacio negro mal colocado en la cuadrícula. En razón de ello, todas las cartas recibidas en relación a ese crucigrama serán incluidas en el sorteo, aunque no aporten la solución correcta. Envíen la solución a este crucigrama a HOJA DEL MAR (Crucigrama). Génova, 24-6.ª planta, 28004 MADRID.

HOJA DEL

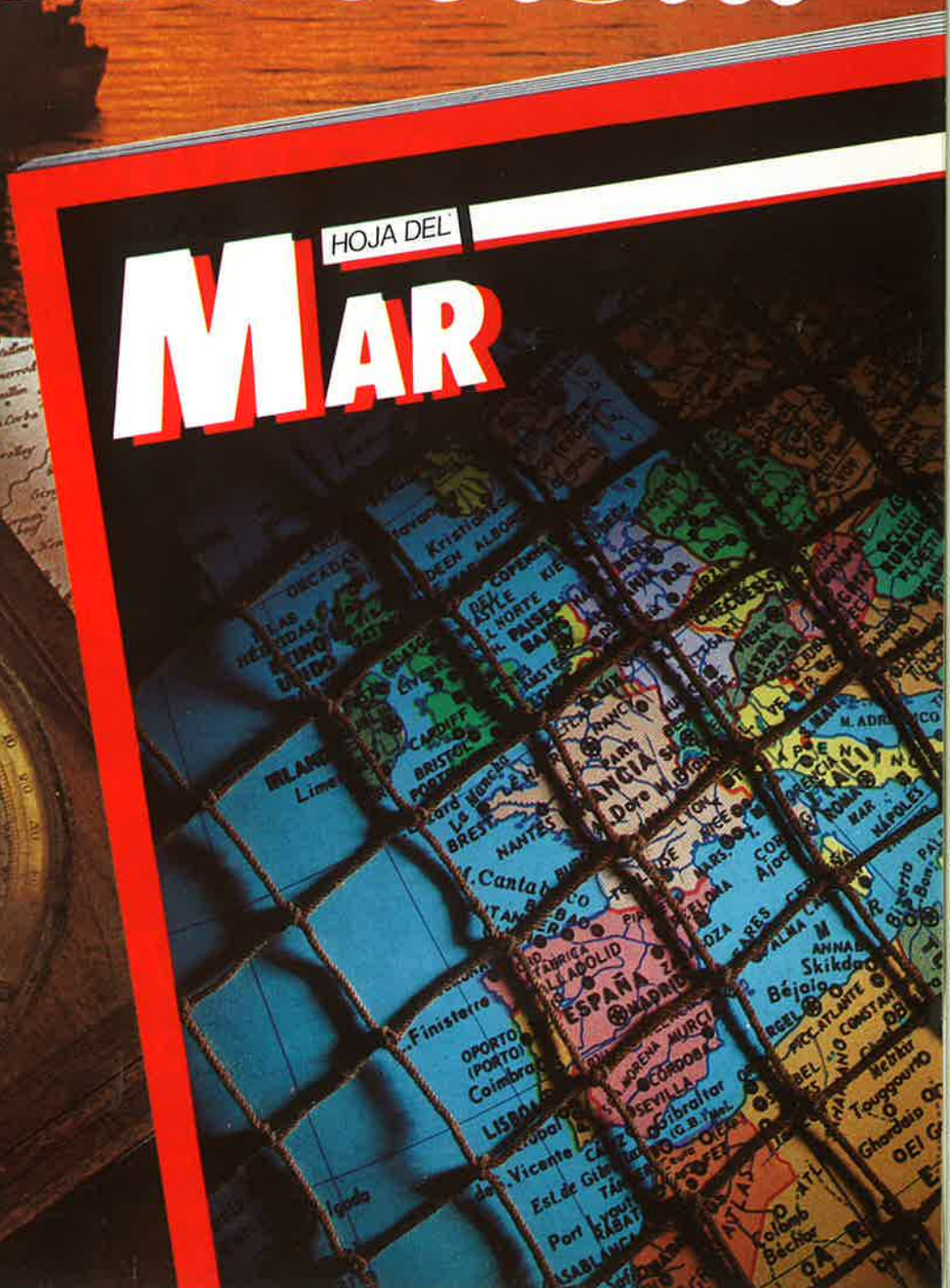
MAR

*Toda la mar
en una revista*

HOJA DEL
MAR



INSTITUTO
SOCIAL
DE LA MARINA



**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