

MAR

HOJA DEL

Nº 245

SEPTIEMBRE-1986



GENTES DEL MAR

TURISMO Y COMUNIDAD PESQUERA

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), Antonio Gorbés, Javier Candial y Luis Alonso Ocaña (Fotografía), Carlos González del Pie y María Antonia F. Sainz (Economía), Yolanda Fernández de Baro y Alicia Delgado Hidalgo (Reportajes).

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

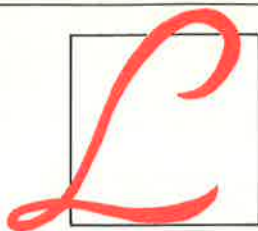
Imprime: GRAFOFFSET, S. L. Getafe (Madrid) Depósito Legal: M. 16.516/1973 NIPO: 201-86-013-0

PARA ENTRAR EN CONTACTO CON EL ISM:

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

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

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



A **l**aboración murciana de Mazarrón es un paradigma de pueblo pesquero transformado durante la estación estival en centro turístico de primera magnitud. Fue ésta la razón que llevó a HOJA DEL MAR a elegirla para la realización de un estudio concreto sobre las complejas relaciones que se establecen entre las comunidades pesqueras y el turismo, considerado éste como fenómeno global. Una parte de los resultados de ese estudio puede encontrarla el lector en el largo artículo que sobre tal cuestión publicamos en este número.

La irrupción de la industria turística en las comunidades pesqueras sugiere muchas reflexiones, entre las cuales no es la menor aquella que replantea el viejo y difícil debate sobre el concepto mismo de *progreso* y sobre sus implicaciones de todo orden. Un concepto que tomó forma durante el siglo XIX, cuando, al calor del vertiginoso impulso de la industrialización, llegó a darse por supuesto que el desarrollo económico era signo automático de avance social, de progreso. Era aquella una percepción deudora de las peculiaridades de su momento histórico y, en esa medida, comprensible. Pero el paso del tiempo ha venido a demostrar, por la vía de las consecuencias prácticas, que el desarrollo económico es, como casi todas las realidades sociales, ambivalente: acarrea ventajas, pero también inconvenientes; avances

en unos terrenos, pero pérdidas en otros. De tal modo que ya no es posible rendir culto incondicional al desarrollo de las fuerzas productivas, sino que *urge juzgar cada proceso concreto de desarrollo en su especificidad*, examinando con atención sus eventuales consecuencias positivas y negativas antes de darlo por bienvenido.

ROTA ya por la experiencia histórica aquella identificación ingenua y simplista entre productivismo y progreso humano, la colectividad tiene que clarificar el objetivo

editorial

PROGRESO Y CALIDAD DE VIDA

que otorga a sus actos. En lo que a nosotros concierne, consideramos que el esfuerzo de la sociedad debe dirigirse hacia la consecución de cotas más elevadas de bienestar para sus miembros. Es la idea que las ciencias sociales han dado en bautizar con el nombre de *calidad de vida*, concepto que remite sin duda al campo de lo económico, pero que reclama también otras perspectivas: desde la urbanística a la ecológica, desde la cultural a la política. Tal pensamos que ha de ser la prioridad: el logro de un marco material y social que haga posible la mejora de las relaciones sociales. Sea bienvenido el desarrollo económico que conduzca a ello, pero vigilemos aquel otro que lo entorpezca. ■

COMPETENCIA DESLEAL

Sr. Director:

Me dirijo a usted como presidente de la Cooperativa del Mar de Ceuta y en representación de la misma para pedirle que publique esta carta relativa a unos hechos que por desgracia influirán de forma negativa en la pesca de esta ciudad.

La Cooperativa del Mar de Ceuta tiene en concesión hasta el año 2000 la explotación de la última almadraba que queda en el Mediterráneo y en la que trabajan 60 pescadores durante ocho meses al año. En la actualidad, la citada Cooperativa va saliendo a flote haciendo frente a los pagos de la Seguridad Social y a los préstamos del Estado. Pero un grave problema se cierne sobre nuestros trabajadores y sus familias: el calamento de otra almadraba en aguas marroquíes, justamente en el lugar donde está el paso del pescado que va a parar a nuestras redes.

Para el calamento de esta almadraba se han confeccionado 2.000 boyas en la Factoría Naval de Ceuta y se están construyendo dos barcazas. Nosotros nos preguntamos: ¿Hasta qué punto es legal la exportación de estas barcazas a Marruecos? En los alrededores de la misma factoría hay almacenados bastantes metros de cable en espera de su salida para el vecino país. La pregunta es la misma: ¿Es legal la exportación de estos cables?

Como se puede observar esta situación es bastante preocupante, pero se agrava aún más al ser, Martín Martín Carmona, quien va a calar dicha almadraba; actual presidente de la Cofradía de Pescadores de Ceuta y expresidente de la Cooperativa del Mar de esta ciudad. Así es como este señor defiende los intereses de los pescadores de Ceuta, procurándose beneficios propios en empresas mixtas y así hundir un poco más

CARTA DEL MES

SEGUIMOS MARGINADAS

Muy señor mío:

No he podido reprimir el impulso de enviarle una carta a la vista del reportaje que incluyen en HOJA DEL MAR, número 241, titulado «La mujer y el mar». Y ello por entender que una revista dedicada a temas del mar y a sus gentes no puede olvidarse de tantas mujeres que como yo contribuimos con nuestro trabajo al desarrollo de este sector.

El trabajo de las mujeres que vivimos en zonas pesqueras, tal y como se explica en el citado reportaje, no se limita al cuidado de la casa y de los hijos. El sueldo de nuestros maridos es escaso, por lo que nos vemos obligadas a ayudar a la precaria economía familiar, desempeñando actividades como trabajar durante unas temporadas en fábricas de conservas, labrar las pocas tierras de las que algunos disponemos o dedicarnos al marisqueo. Sin embargo, estos trabajos no son suficientemente remunerados ni reconocidos. Muestra de ello es que una parte de nosotras, como bien hace constar el señor Paradellas de Blas en su reportaje, no figuramos como profesionales del mar en ningún censo de población ni padrón municipal, mientras que los hombres sí.

Las mujeres seguimos marginadas y esta marginación es más aguda en las zonas costeras, ya que bajo el título «sus labores» se encubren unos trabajos tan duros como los que realiza cualquier varón. Me pregunto hasta cuándo se va a seguir ignorando el trabajo de la mujer en el mar y por qué no se hace nada para mejorar nuestras condiciones laborales.

María FERREIRO
Vigo

a un sector de nuestra economía, sin pensar que desde hace ocho años vive a costa de los pescadores.

Por otra parte, el señor Martín Carmona y sus colaboradores han dejado claro que los atunes, bonitos y melvas que atrapan en la almadraba que van a calar serán vendidos en puertos del Sur de la Península e incluso en el puerto de nuestra ciudad, con los perjuicios que esto causaría, no sólo a la pesca en Ceuta, sino también a la pesca de las provincias hermanas. ¿Es legal esto? ¿Es legal que un señor que juró en su cargo defender los intereses de los pescadores de Ceuta les haga ahora esta jugada, en beneficio de otro país?

Ruego a los organismos competentes que tomen cartas en el asunto. Muchas gracias en nombre de todos los cooperativistas y en el mío propio.

Manuel BOLORINO
Ceuta

CRITICA A LA INDIFERENCIA

Estimado señor:

Esperando no causarle muchos problemas, le ruego publique esta carta en la revista HOJA DEL MAR que usted tan dignamente dirige, como tribuna libre de expresión y defensa del mar.

Tras muchos años de tra-

bajar en la mar, hoy me encuentro viviendo en el interior de la península, concretamente en Madrid. Pero un pescador no puede dejar de sentir nunca un especial cariño por lo que durante muchos fue su medio de subsistencia. Por eso hoy, ya no como profesional sino como turista, me veo obligado a criticar la indiferencia del pueblo Vegas, en Asturias, ante el grave problema que se cierne sobre las aguas de su playa.

Sus habitantes, por lo que he podido comprobar durante mi estancia allí el pasado mes de julio, se dedican casi exclusivamente a la agricultura y ganadería. Este hecho deja de ser sorprendente si tenemos en cuenta que la fábrica de cemento cercana a la playa vierte allí sus residuos anulando prácticamente toda posibilidad de pesca. Este lamentable suceso deriva además en el impedimento que encuentran los turistas cuando llegan allí dispuestos a bañarse, ya que incluso en la arena hay carteles que prohíben el baño.

Yo, como hombre preocupado por la conservación del medio ambiente, invito desde aquí a los vecinos de este pueblo para que hagan ver al dueño de la fábrica la necesidad de dejar de verter cemento en el mar.

Le saluda atentamente.

Francisco GONZALEZ
GARCIA
Madrid

NOTA. En el número 241 de HOJA DEL MAR, en el artículo «Mujeres a bordo», publicado en las páginas 80 y 81, aparecía la fotografía de una oficiala de la Marina Mercante. No se hacía constar la procedencia de la instantánea. Queremos precisar ahora que la fotografía nos fue proporcionada por los servicios correspondientes de la Embajada de la República Popular de Polonia, país del que es natural la capitana de la Marina Mercante fotografiada.

EDITORIAL	3
CARTAS DE LOS LECTORES	4
CRUCIGRAMA	82

REPORTAJES

RELEVO MINISTERIAL	6
FROM: BALANCE DE CUATRO AÑOS	10
CEE: PARCA RESPUESTA DEL FEOGA	14
COST 301: UN PROYECTO PARA EL MAR	16
FUNDESCO-ISM: DIAGNOSTICO A DISTANCIA	18
CRONICA NEGRA DEL VERANO	22
EXPEDICION A LA ANTARTIDA	28
MUSEO NAVAL DE MADRID	34
BURELA Y CILLERO: EL OTRO CANTABRICO	50
WALVIS BAY: INFORME DE UNA GESTION	74

DEBATE

GENTES DEL MAR: Turismo y Comunidad Pesquera	37
--	----

SECCIONES

INFORME: El Medio Ambiente en España	59
PAISES COMUNITARIOS: Holanda	66
ECONOMIA: La OPEP y el mar	70
SUCEDIO EN 30 DIAS	74

Septiembre
1986

EN PORTADA



Progreso no siempre significa mejora en la calidad de vida. Esta es la conclusión de los integrantes de la comunidad pesquera de la villa murciana de Mazarrón. Junto a este reportaje, HOJA DEL MAR recoge el resto de la actualidad informativa que ha tenido al sector como protagonista durante los meses de verano.

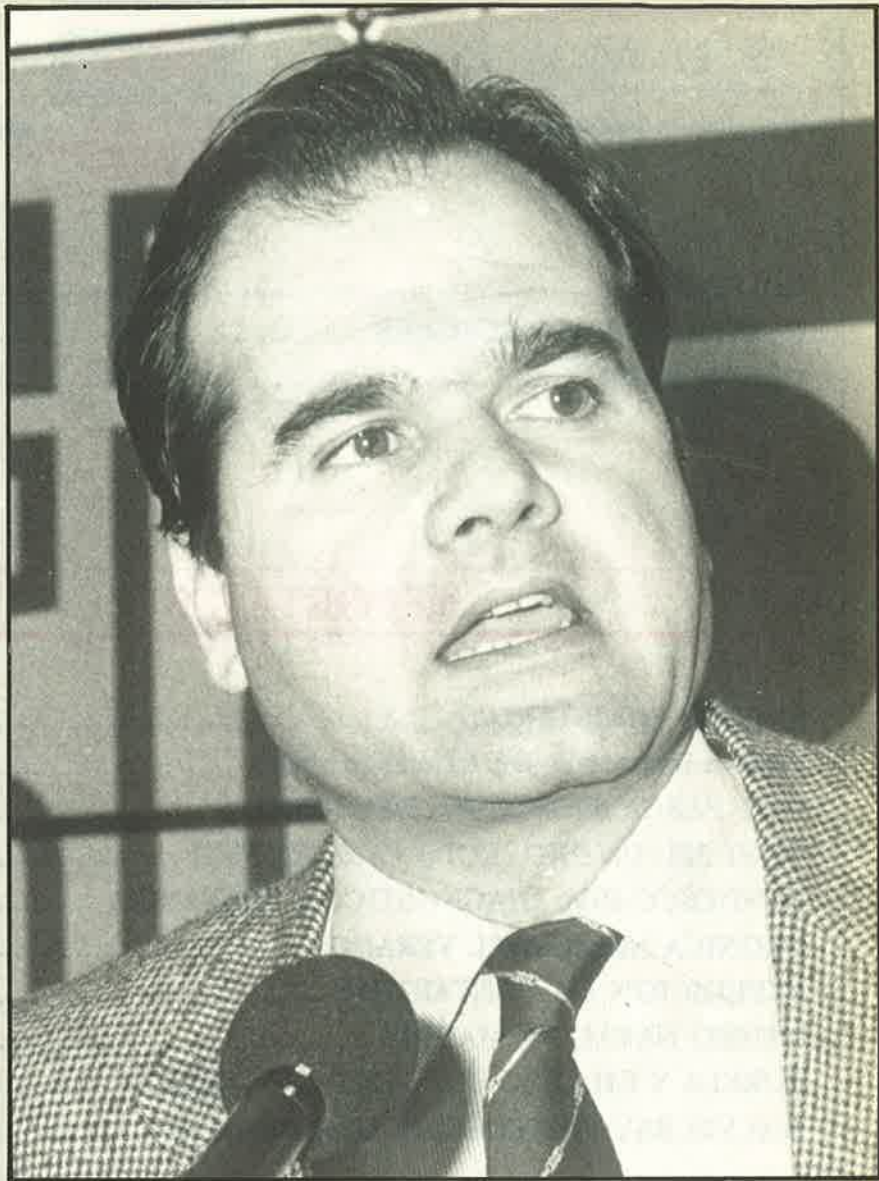
(Foto portada:
Antonio Girbés)

N.º 245

Tras
la formación
del Gobierno

NUEVOS
ALTOS
CARGOS

Fue el pasado 25 de julio cuando se conoció el tercero de los gabinetes de Felipe González, tras la victoria electoral del 22 de junio. Su composición no deparó sorpresas, y confirmó la línea de continuidad reiteradamente anunciada por el presidente del Gobierno: se trata —en palabras del propio presidente— de profundizar y dar curso al proceso de transformaciones y modernización que, también para el sector marítimo-pesquero, representó la gestión del primer gobierno socialista. Resalta, en ese sentido, la permanencia de Carlos Romero, Abel Caballero y Javier Sáenz de Cosculluela al frente de sus respectivos ministerios, así como la marcha de Joaquín Almunia al nuevo Ministerio de Administraciones Públicas, sustituyéndole en Trabajo y Seguridad Social Manuel Chaves, un socialista distinguido por su dilatada dedicación al sindicalismo. HOJA DEL MAR ha recogido en el siguiente reportaje las más directas repercusiones que para el sector tiene la reciente remodelación gubernamental.

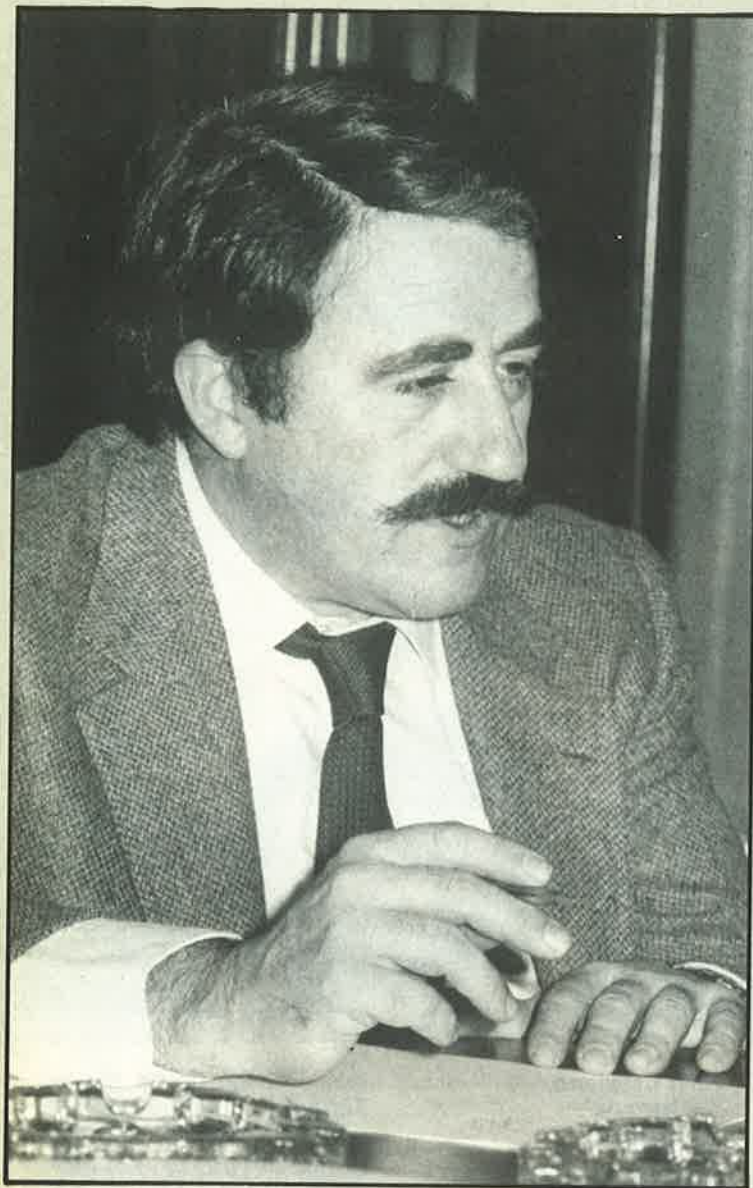


NACIDO en Ceuta hace 41 años, Manuel Chaves suma a su dilatada actividad sindical casi 20 años de militancia socialista. Fue en 1968, en efecto, cuando el nuevo ministro de Trabajo y Seguridad Social se integró en las filas del PSOE y la UGT. Entre los diversos cargos de responsabilidad que ocupó dentro de la organización socialista en aquellos difíciles años, destaca su pertenencia al Comité Provincial sevillano del PSOE, al que añadió su trabajo como representante de ese organismo en el Comité Nacional, hasta 1975. Durante sus primeros años de militancia, Manuel Chaves fue un directo colaborador del actual presidente del Gobierno, Felipe Gon-

Manuel Chaves,
nuevo ministro
de Trabajo y
Seguridad Social.

zález, en el despacho laboralista que éste tenía abierto por aquel entonces en la capital andaluza.

A raíz de la celebración del XXX Congreso Confederado de la UGT, en 1976, Manuel Chaves fue elegido para ocupar un puesto en el organismo máximo de dirección permanente del sindicato, la Comisión Ejecutiva Confederada, puesto en el que se vio confirmado en el siguiente Congreso. En el pos-



Carlos Romero continúa al frente del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

les. Casado, con dos hijos, el nuevo ministro es también experto en Derecho del Trabajo, disciplina de la que es profesor en la Universidad de Bilbao.

Fuentes del Partido Socialista han afirmado reiteradamente que el nombramiento de Chaves para la cartera de Trabajo y Seguridad Social habrá de asegurar la fluidez de las relaciones entre el Ejecutivo y el Sindicato de orientación socialista, dada



Joaquín Almunia asume la dirección del nuevo Ministerio de Administraciones Públicas.

la larga trayectoria del nuevo ministro en las filas de la UGT. Este extremo fue confirmado por el propio Chaves, que declaró a los medios informativos tras su nombramiento: «*No voy a perder mi sensibilidad sindical, y trataré de ser ecuánime en mis relaciones con todas las organizaciones sindicales y patronales.*»

Entre las múltiples tareas que habrá de asumir el nuevo titular de Trabajo, se encuentra la de profundizar en la ya emprendida reforma de la Seguridad Social. La orientación de fondo de este empeño ha sido anunciada por Manuel Chaves en los siguientes términos: «*La reforma de la Seguridad Social que yo quiero es aquella que me-*

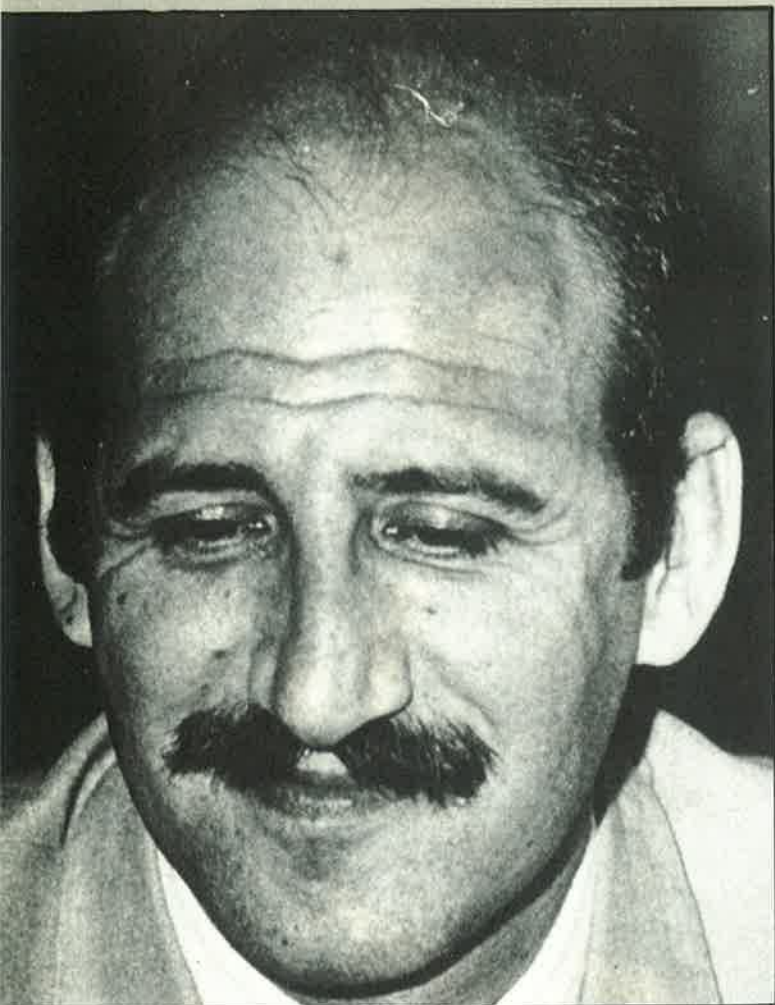
jore y racionalice su gestión, y la acerque a los trabajadores. Que las prestaciones se cobren con prontitud y que los servicios se presten con eficacia. La Seguridad Social es algo muy serio; cualquier decisión que la afecte debe ser estudiada a conciencia y con calma.»

También ha mostrado su preocupación el nuevo ministro por facilitar el camino de la concertación social. «*Ahora bien* —ha precisa-

terior, resultó elegido máximo responsable de Información y Prensa.

Diputado por Cádiz en todas las legislaturas habidas hasta ahora, Manuel Chaves ha asumido también importantes funciones políticas. Secretario ejecutivo dentro de la Comisión Ejecutiva Federal del PSOE desde octubre de 1981, ha sido también secretario de Asuntos Sociales del Partido Socialista y vocal de la Diputación Permanente del Congreso de los Diputados.

La reconocida solidez de su formación técnica le llevó a ser elegido coordinador general de los trabajos preparatorios del Programa Electoral del PSOE de cara a las recientes elecciones genera-

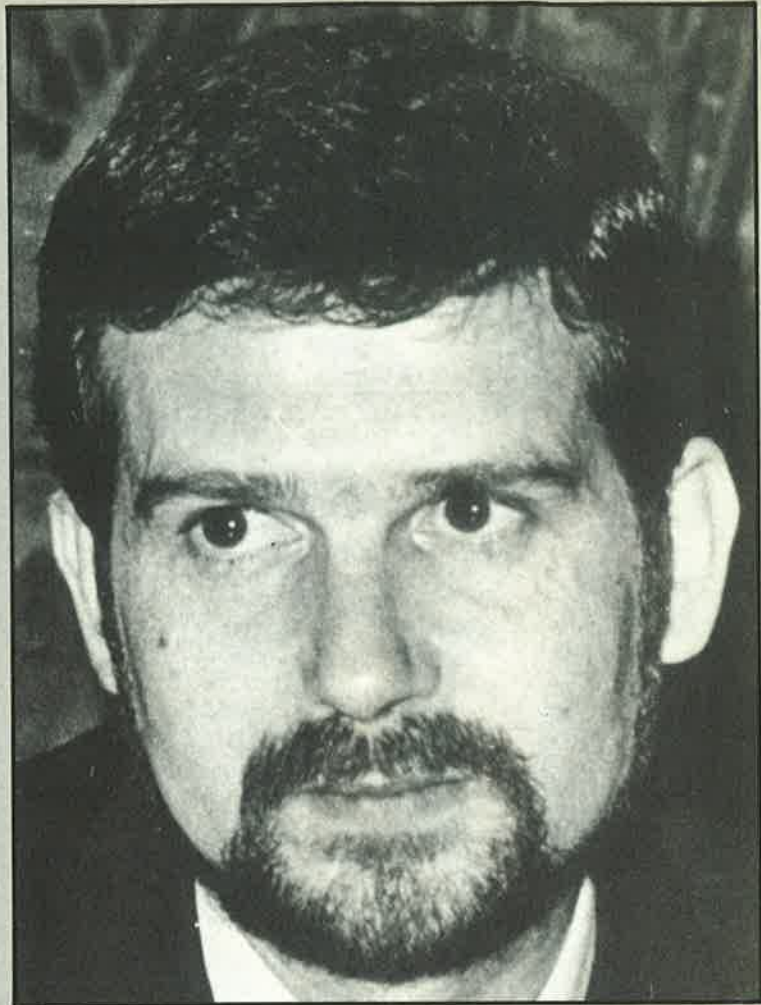


Javier Saénz de Cosculluela conserva la cartera de Obras Públicas y Urbanismo.

do—; *creo que deben ser los empresarios y sindicatos los que fijen esa concertación, sin perjuicio de que el Gobierno pueda expresar su opinión en un momento determinado.*»

El largo pasado sindicalista de Manuel Chaves encuentra también reflejo en su sensibilidad hacia el grave problema que constituye el paro, cuestión a la que ha dedicado una parte sustancial de sus primeras declaraciones de intención, expresando en ellas el convencimiento de que durante la presente legislatura quedará reducida la tasa de desempleo en no menos de uno o dos puntos.

Manuel Chaves viene a sustituir en la jefatura del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social al que ha pasado a ser titular del nuevo Ministerio de Administraciones Públicas, Joaquín Almunia. Nacido el 17 de junio de 1948 en Bilbao, licenciado en Derecho y Economía por la Universidad de Deusto, casado y con dos hijos, Joaquín Almunia ingresó en el Partido Socialista Obrero Español en 1974, tras una fase de intensa colaboración con la UGT, a la que prestó el apoyo de sus conocimientos profesionales. Diputado electo por Madrid en las elecciones de 1979 y en todas las siguientes, ha formado parte de las Comisiones de Trabajo, Economía, Industria y Energía del Congreso de los Diputados. A raíz de la formación del primer Gobierno presidido por Felipe González, Joaquín Almunia pasó a ser el miembro más



Abel Caballero, ministro de Transporte, Turismo y Comunicaciones.

joven del Gabinete en tanto que titular de la cartera de Trabajo y Seguridad Social.

Durante su paso por este departamento ministerial tomó cuerpo la Ley Orgánica de Libertad Sindical, se introdujeron las nuevas modalidades temporales de contratación laboral, se extendió el subsidio de desempleo, se decretaron las 40 horas de trabajo semanales, se firmó el Acuerdo Económico y Social (AES) y se emprendió la reforma de la Seguridad Social. Una reforma que apelaba a tres fundamentos: la mejora general del sistema, el aumento de los niveles de eficacia en la gestión y la ra-

cionalización de los gastos. Joaquín Almunia declaró reiteradamente su voluntad de que *«el coste de estos ajustes no recaiga sobre quienes padecen una peor situación»*. Según su sucesor al frente del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Almunia realizó al frente del departamento una labor *«muy importante dentro del marco democrático de las relaciones laborales, de la que fluirá en el futuro una pacificación del mundo laboral y una mejor relación entre trabajadores y empresarios»*.

Ministro de Administraciones Públicas desde el pasado 25 de julio, Joaquín Almunia afronta ahora problemas diversos, pero no menos complejos que aquellos otros que fueron de su competencia durante la anterior legislatura. Según el Real Decreto correspondiente, corresponden al nuevo Ministerio *«la preparación y ejecución de*

la política del Gobierno en las relaciones con las Comunidades Autónomas y Corporaciones locales, la organización administrativa, régimen jurídico y retributivo de los funcionarios públicos, procedimiento e inspección de servicios de la Administración del Estado». Quiere esto decir que el nuevo Ministerio asume las competencias básicas del extinto Ministerio de Administración Territorial y de la Secretaría de Estado para la Función Pública, al igual que otras anejas del desaparecido Ministerio de la Presidencia, y que en sus manos recae la culminación del proceso de transferencias a las Comunidades Autónomas, la adecuada correlación de los poderes centrales y autónomos, la reforma de la Administración local, la reordenación de la Administración periférica y la modernización de la Administración Pública, con las ramificaciones correspondientes de cada uno de estos capítulos. La complejidad de la tarea, que viene impuesta por la reorganización autonómica del Estado y las metas de la reordenación de la función pública, a lo que debe añadirse el actual marco funcional europeo comunitario, no se le escapa a nadie: se trata de realizar, en suma, un completo y minucioso reajuste del conjunto de la Administración central, para adaptarla a las necesidades operativas de los nuevos tiempos.

Los perfiles organizativos precisos del nuevo Ministerio habrán de ser definidos en un decreto-ley que el Gobierno llevará pronto al Parlamento para que éste lo revalide. A la espera de ello, es pronto aún para saber cuáles de sus competencias tendrán repercusiones en materia de administración marítima. No obstante, los trabajos de la Comisión Intermministerial para la Reforma de la Administración Marítima (COMINMAR), finalizados el pasado mes de junio, de-

berán encontrar ahora su desarrollo. Y todo parece indicar que, en cualquier caso, el Ministerio cuya dirección asume Joaquín Almunia no habrá de ser ajeno a la vertebración futura de la administración del sector.

El asentamiento y mantenimiento de la línea emprendida en los últimos tiempos parece que será el signo dominante dentro de los otros ministerios que tienen una mayor vinculación con las gentes del mar, y cuyos anteriores titulares se mantie-

vo. El Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones, como englobador de la Dirección General de la Marina Mercante, habrá de hacer frente al complejo y problemático mundo de la seguridad marítima, que tan honda preocupación despierta en el sector, y al no menos intrincado desarrollo del Plan de Flota, que incide sobre la grave crisis que padece la Marina Mercante española. En fin, no parece necesario recordar aquí las muy diversificadas y comple-

la Seguridad Social. Al frente del Gabinete del ministro ha pasado a estar Concepción Gutiérrez del Castillo. En el nuevo Ministerio de Administraciones Públicas se cuenta ya con el nombramiento de Teófilo Serrano como secretario de Estado para la Función Pública, que habrá de ser, sin duda alguna, uno de los puestos clave del recién estrenado departamento. En fin, en Agricultura, Pesca y Alimentación, Pilar García Doñoro, anterior subdirectora general, ha ve-

ADOLFO JIMENEZ

El nuevo secretario general de la Seguridad Social, Adolfo Jiménez Fernández, nació hace 48 años en Torrente (Valencia) y es licenciado en Ciencias Económicas, profesor mercantil y censor jurado de cuentas.

Fue nombrado director general de Régimen Económico de la Seguridad Social, cargo que desempeñaba hasta ahora, en diciembre de 1982, cuando se configuró el primer gobierno socialista tras el triunfo del PSOE en las elecciones de octubre de ese año. Durante los dos años anteriores, había estado al frente de la Subdirección General de Planificación Económica y Presupuestos.

Adolfo Jiménez desempeñó un importante papel en el proceso de reforma de la Seguridad Social llevado a cabo en 1985, trabajo que luego se concretaría en tres documentos publicados por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social: «Análisis económico-financiero del sistema español de Seguridad Social, 1964-1985»; «Proyección económico-actuarial de los gastos e ingresos de la Seguridad Social, 1985-1993» y «Documento-base sobre la Reforma de la Seguridad Social para la Comisión Tripartita del Acuerdo Económico y Social» (el llamado «libro naranjas»). En dicha comisión fue el señor Jiménez Fernández el encargado de representar al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. ■



nen en el actual Gabinete. Es el caso de Carlos Romero, que conserva la dirección del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación; de Abel Caballero, que se mantiene al frente de Transporte, Turismo y Comunicaciones, y de Javier Sáenz de Cosculluela, que conserva la cartera de Obras Públicas y Urbanismo. Cada uno de ellos, empero, afronta también importantes retos en el sector. En el caso de este último departamento, será la difícil empresa de ayudar a que los puertos de él dependientes alcancen unas más altas cotas de rentabilidad económica, y la promulgación de la proyectada Ley de Costas, destinada a conseguir que éstas sean tratadas según la definición que el propio proyecto hace de ellas: un patrimonio colecti-

vas funciones que asume el Ministerio a cuyo frente se sitúa Carlos Romero: el intrincado y multifacético mundo de la pesca en España, ahora en período de reajuste general tras el ingreso en la Comunidad Económica Europea, absorberá sin duda una parte esencial del esfuerzo de este Ministerio en el próximo cuatrienio.

No son aún muchos los relevos y nuevos nombramientos que se han producido, a la hora del cierre de este número de HOJA DEL MAR, en los diversos ministerios concernidos. En Trabajo y Seguridad Social, destaca la marcha de Luis García de Blas, anterior secretario general de la Seguridad Social, y su sustitución por Adolfo Jiménez, que ocupaba hasta ahora la Dirección General de Régimen Económico de

nido a cubrir el puesto de directora general de Relaciones Pesqueras Internacionales, función también de gran trascendencia. La propia García Doñoro ha evocado una parte de los escollos que habrá de sortear en los próximos tiempos: «Tenemos que enfrentarnos a la renegociación de los acuerdos vigentes, lo que deberá hacerse en el marco comunitario, y para los que queremos igualar las condiciones anteriores o mejorarlas; conseguir nuevos caladeros y un mejor funcionamiento del sector y la máxima financiación comunitaria para la modernización de la flota.»

En las próximas semanas se dará, con toda probabilidad, punto final a la remodelación completa de todos estos equipos ministeriales. ■ C. H. C.

FROM: balance de cuatro años

UNA ETAPA DE CONSOLIDACION



LOS últimos cuatro años han supuesto la consolidación del Fondo de Regulación y Ordenación del Mercado de Productos de la Pesca y Cultivos Marinos (FROM), en opinión de sus responsables.

Tras un primer período de rodaje desde su constitución en 1980, el FROM inició en 1983 una nueva etapa de regulación y ordenación de los mercados pesqueros, apoyando las rentas del sector. Hoy, cuatro años más tarde, el FROM ha hecho balance de esa etapa y se dispone a afrontar un futuro marcado por la actual situación y las



exigencias de la Comunidad Económica Europea.

Para el presidente del FROM, Javier Varona, el último cuatrienio constituye el período de mayor relevancia de este organismo, que ha logrado, a su juicio, tanto su mayoría de edad como un espacio consolidado en el contexto de la Administración Europea, de la del Estado y de la de los organismos autónomos. Aunque el FROM comenzó su funcionamiento en 1981, con la constitución de los órganos colegiados y rectores como el Consejo General y los Comités Ejecutivo y Financiero, su actividad sin embargo no fue plena hasta 1983, cuando se procedió a un aumento sustancial de su plantilla orgánica, cubriéndose en ese año 51 plazas para elevarse a 69 el número de sus funcionarios. A partir de ese momento, se inició un nuevo camino en la regulación de precios, producciones y mer-

cados, actividad que ha contado con el apoyo presupuestario de la Administración.

El FROM, según Javier Varona, ha cumplido en esta etapa los objetivos más importantes previstos en la Ley Fundacional del Fondo. Por un lado —dice— ha luchado para la defensa de las rentas del sector de la producción pesquera. En segundo término, cree Varona que el FROM ha logrado avances considerables en la política de consumo, potenciando la «despensa azul», creando una nueva imagen para nuestros recursos, y situándose en línea con los intereses del Gobierno para la contención del índice de precios al consumo.

En un sector considerablemente desorganizado en materia de comercialización (sobre todo en la pesca de bajura) con graves perjuicios para las economías más débiles, uno de los objetivos más importantes del FROM en este

cuatrinerio debía ser la puesta en marcha de diferentes mecanismos para la regulación de los mercados problemáticos. La primera experiencia se llevó a cabo en 1983 con la sardina, para resolver el exceso de oferta, principalmente de la costa gallega, la cual provocaba la caída de las rentas de los pescadores. Siguiendo ya la normativa comunitaria (Reglamento CEE, 3.796/81), se firmó un convenio entre el FROM y las Federaciones Provinciales de Cofradías de Galicia. Este convenio establecía una serie de exigencias en cuanto al volumen de capturas, los límites por embarcación, las horas de faena, las normas de calidad, etcétera, ofreciendo como contrapartida un precio garantizado en lonja por las subvenciones del FROM. El acuerdo le supuso al organismo un desembolso de 30 millones de pesetas. En la misma línea, el FROM destinó,

ya en 1983, 101 millones de pesetas para la reducción de intereses en los préstamos que formalizase el sector con entidades financieras en las campañas del bonito y la anchoa, y otros 119 millones de pesetas de subvención para atender las necesidades de reposición de huevos y alevines en las piscifactorías de trucha.

Esta política, iniciada en 1983, tendió a su consolidación en 1984 cuando, por el Real Decreto 1778/1984 del 12 de septiembre, se estableció por primera vez la regulación de cuatro especies pesqueras no suntuarias: la sardina, la anchoa, la bacaladilla y el bonito del norte. Al igual que en la normativa comunitaria, se fijaron precios de orientación y retirada para las cuatro producciones, así como otras condiciones previstas en la regulación, tales como las primas por almacenamiento y las ayudas financieras por convenios intersec-



FROM: balance de cuatro años

toriales. Este Real Decreto se complementó con las correspondientes órdenes ministeriales. El sector entró en este nuevo proceso, pero las cifras de operaciones no fueron muy elevadas. Se abrió, eso sí, un camino que permitió la retirada de 116.000 kilos de bacaladilla, con una subvención cercana al millón de pesetas. El FROM dio también ayudas para almacenamiento, congelación y depósito, y fondos para reducción de intereses, tramitando un total de 11 expedientes, con una ayuda global de 71 millones de pesetas.

En lo que se refiere a moluscos, en 1984 destaca la actuación llevada a cabo con el mejillón, con la comercialización de casi 80.000 toneladas gracias a la firma de convenios intersectoriales entre fabricantes y productores, pagando el FROM ayudas para reducción de intereses en los préstamos.

En 1985, el FROM amplió los mecanismos para la regulación del mercado a la caballa, el jurel y la palometa, con un presupuesto de 160 millones para la retirada de productos, 270 millones para reducción de intereses y 50 millones de pesetas para congelación y almacenamiento. Finalmente, en 1986 ha ampliado las actuaciones en materia de regulación de precios y mercados a nuevas especies, tras el ingreso en la CEE, lo que debe canalizarse a través de las Organizaciones de Productores reguladas por el Real Decreto 337/86 del pasado 10 de febrero —lo que resulta problemático, dado que éstas todavía no tienen el desarrollo necesario—.

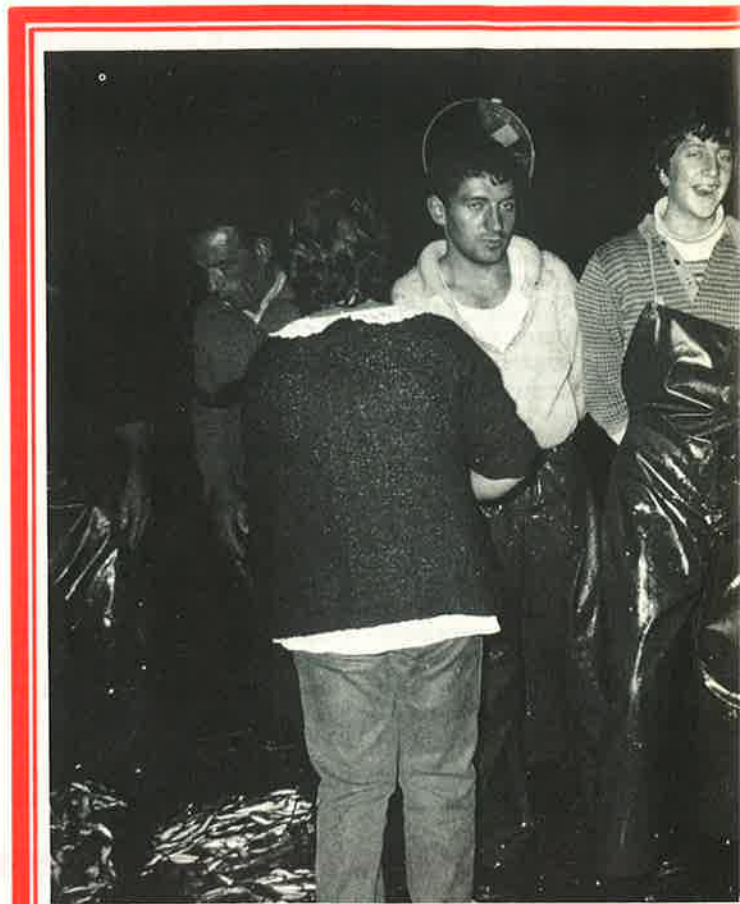
Por una Orden del pasado 5 de mayo, que desarrolla la disposición anterior, el FROM creó el Registro de Organizaciones de Productores. Seis han sido reconocidas hasta la fecha, de las cuales dos agrupan a todo el sector atunero; otra es de pesca de altura, y tres de pesca artesanal. El desarrollo de las OO.PP. es uno de los ejes fundamentales de la incorporación plena a los mecanis-

mos de regulación existentes en la CEE y que se aplican ya íntegramente al sector. Su falta de desarrollo en España constituye uno de los hándicaps más importantes actualmente existentes, aunque se espera que en corto plazo pueda recorrerse un camino que ya debería haber sido transitado.

Si la política de regulación de mercados ha sido uno de los terrenos de intervención más destacables del FROM en el período 1983-1986, no es menor el interés de otros campos de acción, como el de la normalización de las especies de pescado, la lucha contra la captura de inmaduros o el esfuerzo para lograr aumentos de consumo de aquellas producciones de bajo consumo por razones de imagen.

La normalización constituye un paso indispensable para la regulación del mercado pesquero. En 1984 se llevó a cabo una primera normalización de la sardina, la anchoa, la bacaladilla y el bonito del norte, que fueron las cuatro primeras especies reguladas. Se procedió luego a elaborar un proyecto de norma de calidad comercial, referido a todas las especies no previstas en la normativa comunitaria, el cual se encuentra, pendiente del dictamen de la Comisión Delegada de la CIOA. Para todo este proceso, el FROM ha tenido siempre en cuenta las normas vigentes en la Comunidad Económica Europea.

De acuerdo con la política pesquera promovida por su Departamento, el FROM, a juicio de sus responsables, ha desarrollado en estos cuatro años un trabajo positivo en defensa del consumo de las producciones de nuestras costas, promocionando la demanda de la conocida «despensa azul», entre otras especies. Ha tratado también de generar una mayor conciencia para la no comercialización de inmaduros. La campaña de «Pezqueñines no, gracias», que se repite desde 1983, y otras, orientadas a promocionar la demanda de especies



**FROM: LAS
PRIMERAS
METAS
SE HAN
CUMPLIDO**



como la sardina, el jurel, la bacaladilla y la caballa, son valoradas positivamente por el FROM. Según él, han permitido un aumento del consumo y una subida paralela de los precios.

El FROM destinó en 1983 casi 200 millones de pesetas para campañas de promoción en prensa, radio y TV, centradas especialmente en la sardina, el bonito del norte y en la defensa de los inmaduros. En este mismo año confeccionó 184.000 recetarios y 200.000 calendarios y asistió a

diversas ferias y exposiciones.

Este mismo capítulo tuvo en 1984 un presupuesto de 530 millones de pesetas. De esa cantidad, 150 millones fueron destinados a la promoción global de los pescados azules, especialmente de la sardina y el bonito. Para la promoción de la bacaladilla destinó 50 millones de pesetas; 14,5 para promocionar el pescado en Cataluña; 25 para la trucha... En 1985, se contó con un presupuesto de 562 millones de pesetas. La promoción del bonito en TV su-



Varias campañas publicitarias con el fin de promocionar la «Despensa Azul» y la no comercialización de inmaduros han permitido un aumento del consumo y una subida de los precios.

puso un gasto de 50 millones de pesetas. 70 se destinaron a la promoción del mejillón en diferentes medios. Otros 100 millones se gastaron en la mejora de la imagen de especies como la bacaladilla, el jurel y la caballa. 50 millones de pesetas se destinaron a promocionar el filete de sardina y 60 millones más al desarrollo de campañas globales de apoyo a todas las especies sujetas a campaña de aumento del consumo.

En líneas generales y en opinión de sus responsables,

el FROM ha logrado con estas campañas los efectos pretendidos. El mercado de la bacaladilla pasó de un consumo de 590 toneladas en el mes de agosto de 1984 a 1.227 toneladas en el mismo mes en 1985. En septiembre, el salto fue de 751 a 1.425 toneladas, con un ligero aumento de los precios. En mejillón, el salto fue de 2.697 toneladas en agosto de 1984 a 3.161 toneladas en 1986, tónica que se mantuvo también en septiembre, con precios estables o al alza. El bonito, dada quizá la

estacionalidad de su captura, el consumo no tuvo apenas oscilaciones.

Finalmente, en 1986 y hasta el 30 de junio, había presupuestadas campañas anuales en prensa y radio de 60 millones de pesetas para promociones globales y especiales.

Las actuaciones del FROM en el último cuatrienio han apuntado también a la mejora de la infraestructura y de los equipamientos de las instalaciones donde tienen lugar las operaciones comerciales, así como a la búsqueda de nuevas vías que aporten mayores beneficios a las gentes del mar. Esta política de ayuda se ha hecho fundamentalmente a través de las Comunidades Autónomas. El proceso de transferencias se consolidó a partir de 1985.

Las tres grandes líneas de actuación entre 1983 y 1986 se centraron en los siguientes puntos:

a) Creación y mejora de la infraestructura y equipamiento comercial de las lonjas, como mercados de origen de pescado. A partir de varias Ordenes ministeriales se hicieron inversiones por un importe de 800 millones de pesetas durante el cuatrienio. Los gastos más elevados correspondieron a la constitución y ampliación de redes de frío y al cambio de los envases de madera por otros de materia plástica.

b) Creación y ampliación de la red de información de precios y mercados. Las inversiones para este fin se elevaron en estos cuatro años a 231 millones de pesetas. La mayor parte fue a las Cofradías de Pescadores que disponían de medios de información más escasos.

c) Creación y mejora de la infraestructura de las instalaciones de cultivos marinos. La Administración parece haber puesto en este punto un interés creciente, con inversiones de casi 300 millones de pesetas en los años 1984 y 1985 (no existía presupuesto para este capítulo).

La actividad del FROM y su progresivo peso en el sec-

tor pesquero para la ordenación de mercados y la regulación de producciones se han apoyado en el respaldo presupuestario del Departamento de Agricultura, Pesca y Alimentación. En 1983, el presupuesto del FROM se elevó a 1.517 millones de pesetas. En 1984 se incrementó en un 25,7 por 100, pasando a 1.907 millones de pesetas, para situarse en 1985 en 2.217 millones de pesetas, lo que significa un crecimiento del 46,1 por 100 respecto a 1983. El presupuesto para 1986 es de 1.898 millones de pesetas.

La distribución por partidas arroja el siguiente balance: en gastos de personal se ha pasado de los 62 millones de 1983 a los 159 de 1986, lo que se debe al aumento de funcionarios y a la consolidación de la plantilla emprendida en este período; los gastos por compras de bienes y servicios permanecen estabilizados en torno a los 50 millones de pesetas; igualmente estabilizados, con un ligero aumento, se han visto los gastos de transferencias corrientes y la política de regulación y ordenación de mercados, que pasa de 580 millones en 1983 a 665 millones en 1986; las inversiones reales y los gastos directos del FROM en cuestiones como promoción del consumo, normalización, etcétera, tuvieron un aumento espectacular, al pasar de 236 millones en 1983 a 543 millones en 1984, y 578 millones en 1985, para descender este año a 322 millones de pesetas; las transferencias de capital para mejora de la infraestructura en el sector aumentaron también de forma estimable, al pasar de 296 millones de pesetas en 1983 a 424 millones en 1984 y a 562 millones en 1985, descendiendo también este año a 337 millones de pesetas; finalmente, las disponibilidades crediticias del FROM tuvieron un crecimiento moderado pero sostenido a lo largo de todo el período, pasando de 298 millones de pesetas en 1983 a los 361 millones presupuestados para 1986. ■

V. M.

C

INCO de los ocho proyectos presentados en Bruselas por el sector de la industria pesquera fueron aprobados en el primer semestre del año por el Fondo Europeo de Orientación y Garantía Agrícola (FEOGA). La inversión total de los mismos se eleva a 1.415 millones de pesetas, con una subvención de la Comunidad Económica Europea de solamente 255 millones. La respuesta del FEOGA a las peticiones del sector industrial español ha sido muy escasa, salvándose de la quema los proyectos relacionados con la pesca. De acuerdo con las directrices del Reglamento 355/77 de la Comunidad Económica Europea, las industrias relacionadas con los sectores agrario y pesquero recibieron luz verde el pasado 1 de enero para remitir proyectos al FEOGA, de modo que pudieran acceder a las subvenciones comunitarias dispuestas para estos fi-

con una inversión aproximada de 3.270 millones de pesetas.

Las decisiones sobre esos proyectos, se adoptan siempre al término del primer semestre del año, habiéndose producido una respuesta por parte del FEOGA muy pobre en relación con las expectativas creadas en todo el sector.

De los 173 proyectos presentados, el FEOGA únicamente ha dado luz verde para acceder a las subvenciones comunitarias a un total de 21 proyectos, con una inversión global de 3.901 millones de pesetas y unas subvenciones de 834 millones. La relación entre los proyectos presentados y los aprobados no llega al 12 por 100, porcentaje muy bajo si se tienen en cuenta las necesidades para la modernización del sector. Sin embargo, en el caso de los proyectos relacionados con la pesca, la respuesta ha sido mucho más importante si tenemos en cuenta la aprobación de cinco de los ocho proyectos presentados, lo que supone el 65 por 100.

El FEOGA ha dado su visto bueno a los siguientes:

- Construcción de una fábrica de precocinados de pes-

mayorista de productos pesqueros en La Coruña, con una inversión de 110.817.000 pesetas y una subvención de 24,8 millones de pesetas. La empresa promotora es *Isidro de la Cal*, con emplazamiento en el muelle de La Palloza. Se trata de instalar cámaras para una mejora en la comercialización y conservación del pescado.

- Construcción de una planta de productos derivados de la Pesca en Marín, Pontevedra. La inversión es de 318.749.000 pesetas y la subvención se eleva a 71,7 millones de pesetas. La empresa realizadora del proyecto es *Marfriomartín*.

- Construcción de una fábrica para elaborar productos derivados del sector Pesquero en Barbate, Cádiz. La inversión es de 298.338.000 pesetas, con una subvención de 54 millones de pesetas. La empresa promotora es *Santamar S. L.*

En conjunto, los proyectos aprobados para el sector de la pesca suponen una inversión de 1.414 millones de pesetas, y unas subvenciones de 255 millones. Unas cifras no excesivamente altas, pero que contras-



AYUDA COMUNITARIA

PARCA RESPUE

nes. Con carácter general, un país puede presentar esos proyectos tras la elaboración de un programa plurianual que debe ser aprobado por la Comunidad. En la situación española, se ha dado un plazo de dos años para su elaboración. Mientras tanto, se autoriza la entrega de proyectos individuales, como se ha hecho en una primera fase el 28 de enero y la segunda, el mes de abril.

España presentó a primeros de año un total de 173 proyectos, con unas inversiones superiores a los 36.000 millones de pesetas. De esas cifras, ocho proyectos correspondían al sector relacionado con la pesca,

como en Jaén, con una inversión de 133.342.000 pesetas y una subvención del FEOGA de 22.168.000 pesetas.

Las previsiones españolas apuntaban una inversión subvencionable de 132 millones de pesetas. La empresa es *Andrés y José Picón Zambrana*.

- Construcción de un mercado mayorista para productos de la pesca en Sevilla, con una inversión de 551.320.000 pesetas y una subvención de 82,8 millones de pesetas. La empresa es *Mercasevilla*.

- Construcción de un centro

tan con el total de los proyectos aprobados para toda España, los cuales suponen unas inversiones de 3.900 millones de

El FEOGA ha dado luz verde para acceder a subvenciones a 21 proyectos de los 173 presentados por España.

pesetas con una subvención de 834 millones.

De los proyectos presentados por el sector de la pesca el pasado mes de enero, han quedado tres para su posterior estudio: el de *Auxiliar Conservera*

de *Redondela*, Pontevedra, que preveía una inversión de 1.460 millones de pesetas para la elaboración y conservación de productos de la pesca; la inversión de 315 millones de pesetas prevista por *Conservas del Norte* en Pontevedra, y la de 50 millones de pesetas presentada por *Pescados y Mariscos Lojo* en Santa Eugenia de Ribeira. A estos tres proyectos, que se han quedado en la lista de espera de los presentados para su aprobación en el primer semestre, se deben sumar los otros 25 entregados en el mes de abril, y que suponían inversiones de unos 6.000 millones de pesetas.

La respuesta dada por la Comunidad Económica Europea ha sido recibida con cierto pesimismo en medios de las in-



De los ocho proyectos españoles relativos al sector pesquero, FEOGA ha dado su visto bueno a cinco, entre ellos, la construcción de una fábrica para elaborar productos derivados de la pesca en Barbate, Cádiz.

versiones muy ligadas al sector productor y que sean capaces de generar una mejora en las rentas de los pescadores.

Este conjunto de criterios ha sido recogido por la Administración para ser tenido en cuenta en la presentación de los nuevos proyectos para 1987. España confía en las decisiones que adopte la CEE para el mes de diciembre, de cara a lograr que las subvenciones totales que lleguen a la industria española desde el FEOGA se eleven en torno a los 7.000 millones de pesetas.

En función de la ubicación de las industrias y las nuevas

STA DEL FEOGA

dustrias en los que se esperaba un mejor tratamiento para un país recién ingresado en la CEE y que debe afrontar el reto de la modernización de estos sectores. Sin embargo, para los responsables de la Administración, el resultado no se puede enfocar de manera pesimista. En su opinión, el bajo número de proyectos aprobados no se ha debido a un rechazo por el FEOGA de las peticiones españolas, ni tampoco a una congelación de los mismos a la espera de que mejoren las arcas comunitarias. Las razones han sido puramente burocráticas, al no haberse dispuesto el personal suficiente para el estudio de los proyectos, en el momento oportuno. Hoy, España ha situado más funcionarios en Bruselas, dándose un gran im-

pulso al estudio de los proyectos para que puedan ser estudiados todos antes del mes de diciembre, a fin de acceder a las ayudas dispuestas en los presupuestos de 1986.

Los proyectos aprobados

Los proyectos pesqueros aprobados suponen una inversión de 1.414 millones, y unas subvenciones de 255.

por el FEOGA en esta primera fase, aunque escasos, marcan sin embargo las líneas que va a seguir la Comunidad Europea a la hora de tomar decisiones en este sentido. Ha quedado claro que la Comunidad

no está dispuesta a subvencionar proyectos muy elevados en sus inversiones, ni tampoco los que sean excesivamente bajos. No es previsible, por tanto, que sean aprobados por el FEOGA, en lo que se refiere al sector pesquero, ofertas como la

presentada por Karenza, en Canarias, que tenía una inversión de casi 2.200 millones de pesetas. Por la parte baja, el FEOGA no parece predispuesto a dar luz verde a los que no lleguen a los 50 mi-

llones de pesetas.

El FEOGA tampoco subvencionará proyectos cuyos promotores puedan obtener fácilmente otras vías de financiación. Finalmente, se pretende que las ayudas se destinen a in-

versiones, en España existen tres posibles niveles de subvención. Zonas como Galicia, Huelva y Granada pueden llegar a una ayuda del 50 por 100. El resto del país, salvo Madrid, Barcelona y Vizcaya, puede llegar al 35 por 100, mientras que las tres provincias citadas solamente accederían al 25 por 100. La CEE aportaría esos porcentajes de subvención, si la Administración española diera como mínimo unas ayudas del 16, 12 y 8 por 100.

En principio, los proyectos aprobados solamente van a contar con una subvención máxima del 25 por 100, ya que España aportará el 8 por 100. Sin embargo, la decisión final sobre esta cuestión no se ha adoptado todavía, y la misma estará en función de los proyectos que sean aprobados definitivamente por el FEOGA en el mes de diciembre. ■

«COST-301»

El «COST-301» desarrolla un conjunto de actuaciones cuyo objetivo es mejorar la seguridad y la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar, dentro del ámbito de la Comunidad Económica Europea y dirigido tanto al transporte marítimo como a la pesca. Para tal fin, tuvieron lugar en Madrid y en Toulouse durante el pasado mes de julio sendas reuniones entre los responsables del Centro Radio-Médico del Instituto Social de la Marina (ISM), por parte española, y el Centro de Consultas Médicas Marítimas (COMM) por parte francesa. Este es el primer paso que se da en el seno de la Europa comunitaria hacia la creación de un centro de control marítimo para facilitar la localización de buques e incrementar las medidas de seguridad en la navegación de la flota de estos países, cuya sede podría estar localizada en Génova.

UN PLAN DE LA CEE PARA EL MAR

OBJETIVOS DEL «MAC'S NET»

- Proyecto SARMAC
- Utilización de una Guía Sanitaria común.
 - Utilización de un lenguaje médico y ficheros médicos comunes, con manejos «standard».
 - Manejo de procedimientos operacionales de intervención comunes y coordinados con planes prefijados.
 - Tratamiento de la información con facilidades para la comunicación intercentros y el trasvase de experiencias.
 - Formación común de los responsables de centros.

- Proyecto PHARMAC
- Disposiciones comunes sobre el contenido y equivalencia de la farmacopea a bordo.

DENTRO de las previsiones del «COST-301», los países mediterráneos, como Francia, Portugal, España, Italia y Grecia, ya están trabajando en la coordinación de sus respectivos centros. En este proceso, los responsables españoles y franceses llevaron a cabo sus reuniones, a las que asistieron además representantes de las áreas de Servicios Informáticos y de Servicios Administrativos del programa de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina. También estuvieron presentes responsables del Secretariado del «COST-301», de FUNDESCO (Fundación Española para el Desarrollo Social de las Comunicaciones), entidad vinculada al ISM en un programa de desarrollo de telemedicina, y de la Unidad Administrativa del Fondo Social Europeo en el Ministerio de Trabajo.

El proyecto «COST-301» se divide en varios módulos de actuación. Dentro de estos subprogramas, destaca el destinado a la Sanidad, centrado en el intercambio de información y unificación de actuaciones de los Centros de Consulta Médica

(Medical Advice Center) que, a tales efectos, pasarán a

constituir redes integradas de actuación (Network). Este módulo específico del «COST-301» se denomina «MAC'S NET» (Medical Advice Centers Network). Los Centros de Consulta Médica Marítima tienden al logro de varios objetivos, que se agrupan dentro de dos programas: el SARMAC y el PHARMAC. El primero de ellos está destinado a la unificación y coordinación de las actuaciones de los distintos centros, buscando la utilización de una Guía Sanitaria común; el uso de un lenguaje y ficheros médicos con modelos «standard»; el manejo de procedimientos operacionales de in-

tervención comunes y coordinados con planes prefijados; así como el tratamiento de la información y facilidades para la comunicación intercentros. También son objetivos del plan SARMAC el trasvase de experiencias y la formación común de los responsables de centros. Por su parte, el proyecto PHARMAC contiene una serie de disposiciones comunes sobre la utilización en los buques de un mismo tipo de botiquín equipado de acuerdo con los elementos previstos en el programa.

Además de otras vías de financiación que están siendo



estudiadas por la Comisión Europea, el proyecto «COST-301» está sufragado por el Fondo Social Europeo. En concreto, a España le han sido asignados para 1986 alrededor de 29 millones de pesetas. Por otra parte, también cabe la posibilidad, dentro de las actividades de la Comisión Europea, de iniciar desplazamientos de expertos y alumnos dentro de los programas de formación, así como de actividades de apoyo para los servicios de SARMAC y de PHARMAC.

Para coordinar, ejecutar y organizar todas estas actividades, decisiones y planes que nazcan del «MAC'S NET» en el «COST-301», está prevista la constitución de un grupo español de ayuda. El modelo de composición y organización de dicho grupo tendrá en cuenta a todos los órganos de la Administración con compe-



De izquierda a derecha, Corvi (COST-301), L. Cal (ISM) y L. Lareng (COMM de Toulouse, Francia).

campo de cooperación comunitaria especialmente importante como es la seguridad y la asistencia sanitaria en la actividad marítima, caracterizada por su dureza, el aislamiento y la elevada siniestrabilidad y morbilidad del sector, así como por la escasa integración en la sociedad de los trabajadores del mar. Dicho proyecto también supone un reto político y de organización de primera magnitud, ya que los efectos perseguidos (creación y desarrollo de dispositivos asistenciales y de ayuda técnica comunes) habrán de ser evaluados periódicamente por



S. Cienfuegos (SMM del ISM), C. Díaz (M.º de Trabajo) y Fariña (Seguridad Marítima y Contaminación).

Wilson (Comisión Asuntos Sociales CEE) y Dutailly (Comisión Europea de Sanidad y Seguridad).



León (CTNE), Méndez Baquer (FUNDESCO) y Acebes (CRM-ISM).

tencias sobre las materias objeto de planeamiento, así como a Entidades, Asociaciones e incluso expertos y asesores que puedan ayudar al desarrollo de los objetivos encomendados. El grupo español dispondrá de un núcleo de or-

ganización permanente, bajo la dirección de su correspondiente responsable administrativo.

De acuerdo con las opiniones de los expertos consultados por esta revista, el «COST-301» supondrá una

importante transformación de las condiciones de vida y trabajo a bordo de los buques que constituyen la flota comunitaria. Según estos mismos expertos, este proyecto abre, con expectativas, compromisos y plazos concretos, un

los órganos competentes de la Comunidad Económica Europea. Asimismo, garantiza circuitos de información, intercambio y formación para responsables y expertos de todos los países participantes en el «COST-301».

La eficacia de dichos programas estriba en su puesta en práctica a través de un modelo armónico de acción social e implica un carácter extraterritorial en su ejecución, características ambas que se infieren de modo obvio por las propias circunstancias que rodean el trabajo en la mar.

Para dar una idea de la importancia de este proyecto, en el caso español, se puede señalar que la movilidad de la mano de obra en este sector puede cifrarse en 2,5 empleos por trabajador al año. ■

Alicia DELGADO
Fotos: Javier CANDIAL



CONVENIO FUNDESCO-ISM **DIAGNOSTICO A**

El Instituto Social de la Marina (ISM) y la Fundación para el Desarrollo de la Función Social de las Comunicaciones (FUNDESCO) han firmado recientemente un segundo convenio para continuar las investigaciones del proyecto «ELECTROMAR». Dicho proyecto se basa en la transmisión y recepción de electrocardiogramas (ECG) desde los barcos hasta un lugar apropiadamente dotado para su interpretación, con el fin de mejorar este aspecto de la asistencia sanitaria de los hombres del mar.





EL citado convenio pone en marcha la segunda y última fase de desarrollo del proyecto. Su objetivo es la fabricación de ocho sistemas emisores de electrocardiogramas y un receptor informatizado, que completen las prestaciones del prototipo inicial. Ese prototipo inicial fue fruto de un primer convenio, suscrito entre ambas Instituciones el 8 de marzo de 1985, por el que se comprometían a colaborar para llevar a cabo el equipamiento electrónico para la transmisión y recepción de ECG desde los barcos a un centro receptor, en este caso el Centro Radio-Médico del ISM. También se acordó entonces la realización de un diseño del sistema, así como la elaboración de un prototipo que fuera objeto de una amplia experimentación con el fin de observar su funcionamiento. Para ello, FUNDESCO debía aportar toda la ayuda técnica y financiera que requiriesen las pruebas previas de transmisión, el desarrollo del prototipo y su

experimentación. Por su parte, el Instituto Social de la Marina

prestaría la ayuda necesaria de radiotransmisión y navegación para probar el prototipo en el buque «Esperanza del Mar». La coordinación de estos trabajos, cuya duración ha sido inferior al año y medio fijado en este primer convenio, sería efectuada por un Comité Gestor, encargado de desarrollar el plan laboral, de concertar reuniones periódicamente, de buscar personas, buques, laboratorios, y, en general, todo aquello que hiciese viable el proyecto.

La finalidad del prototipo era permitir la correcta transmisión y recepción de señales electrocardiográficas por medio de dos sistemas:

uno emisor y otro receptor. El primero, situado en el barco, debía recoger las señales del paciente, efectuar un muestreo de las mismas (244 muestras por segundo) y almacenarlas en una memoria, para posteriormente ampliarlas y enviarlas en un tiempo de un minuto y medio al sistema receptor. Este último, ubicado en un centro médico, recibiría las señales en una pantalla, de modo que los especialistas pudieran estudiarlas y envíen el correspondiente diagnóstico al barco por vía telefónica (ver recuadros I y II).

Una vez alcanzados los dos primeros objetivos —el diseño y el prototipo— se realizó la fase de experimentación. En octubre de 1985, se llevaron a cabo las primeras pruebas. En ellas se utilizó un radiotransmisor y un radioreceptor de un equipo de radioaficionado. La potencia resultó insuficiente, por lo que se hizo necesario perfeccionar el sistema. En una segunda prueba, se instaló la unidad emisora en el buque «Pesca-Vigo II», atracado en el puerto de Vigo. Las señales del electro tenían que salvar la distancia entre el citado puerto y la Estación Costera de Onda Corta de Pozuelo del Rey (Madrid), lugar de recepción. La dificultad más importante que se presentó fue la imposibilidad de mantener enlace durante un largo período de tiempo para poder transmitir varias veces, debido a las interferencias causadas por las emisiones de barcos de otros países en comunicación con sus estaciones respectivas. Como solución a este problema se acordó mejorar el sistema de telefonía del Centro Radio-Médico del ISM, complementar la unidad receptora de dicho centro, incorporando un amplificador de señales, y perfeccionar la transmisión.

Las pruebas realizadas en diciembre de 1985, enero, febrero y marzo de 1986 cerraron el período de experimentación previsto en el primer convenio. Esta vez se instaló el sistema emisor en el buque

Constantino Méndez, director general del ISM, y Angel Luis Gonzalo Pérez, en representación de FUNDESCO, firman un contrato con el ingeniero J. M. Méndez Baquer para la realización de los sistemas de ECG, objeto de este segundo convenio.

Los firmantes del convenio dialogan con el doctor Fernando Alvarez, jefe del servicio de Medicina Marítima del ISM, sobre la viabilidad e importancia del proyecto ELECTROMAR.



DISTANCIA

RECUADRO I

PARTES DEL PROTOTIPO

SISTEMA EMISOR	SISTEMA RECEPTOR
<ul style="list-style-type: none"> ● Captador electrográfico. ● Convertidor y memoria. ● Emisor. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Unidad de recepción. ● Ordenador IBM o compatible. ● Registrador gráfico.

RECUADRO II

CARACTERÍSTICAS OPERATIVAS DEL PROTOTIPO (*)

- Captación y transmisión (analógica o digital, en su caso) de diez segundos de señales electrocardiográficas.
- Recepción con sistema de detección de errores y corrección de éstos por transmisiones sucesivas.
- Almacenamiento ilimitado de señales por uso de discos de ordenador.
- Visualización en pantalla de señales electrocardiográficas.
- Impresión sobre papel termosensible de las señales anteriores.
- Operación del sistema en su mayor parte por medio de teclado del ordenador a través de su correspondiente menú.

(*) Según consta en el informe relativo al primer convenio.

RECUADRO III

PRESUPUESTOS DEL SISTEMA

RECEPTOR	EMISOR
— Unidad de recepción. Diseño y fabricación, 300.000.	— Diseño y circuitos, 240.000.
— Ordenador IBM compatible. Hardware y programación adecuada, 1.000.000.	— Unidades emisoras, 500.000.
TOTAL: 1.300.000	TOTAL: 740.000

PRESUPUESTO TOTAL DEL SISTEMA: DOS MILLONES CUARENTA MIL PESETAS (2.040.000 PTAS.)

«Esperanza del Mar». Los resultados obtenidos fueron satisfactorios, pero, sin embargo, se decidió introducir cuatro cambios en el proyecto inicial que serían recogidos en un segundo convenio, celebrado el pasado 30 de julio de este año. Estas variantes se referían a la modulación, transmisión, sustitución del ordenador inicial por un IBM o compatible y el cambio de pilas por baterías recargables.

En este segundo convenio se pretende la fabricación de cuatro equipos emisores y un receptor informatizado. Tras un minucioso estudio del presupuesto, cifrado en 2.040.000 pesetas, FUNDESCO e ISM acuerdan elaborar cuatro equipos emisores más, estableciéndose que FUNDESCO aporte una tercera parte de la citada cantidad, y el ISM las dos terceras partes restantes. El seguimiento y coordinación de los trabajos será llevado a cabo por el mismo Comité Gestor nombrado en el primer convenio. Este Comité debe seguir el desarrollo

del proyecto, certificar las realizaciones, ordenar los pagos y contactar con las personas, buques y laboratorios que hagan viable la consecución del plan. Los gastos en los que incurra el Comité en la realización de su función serán asumidos por ambas partes según cual sea la persona que origine el gasto, abonando cada Institución los que cause el personal de ella dependiente, dentro de los límites establecidos por sus respectivos presupuestos. Por tanto, los gastos del Comité no se cargarán al presupuesto del proyecto. El ISM determinará en qué barcos se deben situar los equipos emisores de ECGs.

Asimismo, las dos Instituciones han firmado un contrato con José María Méndez Baquer, ingeniero superior de Telecomunicaciones, para que éste constituya los equipos emisores previstos y el receptor informatizado en un plazo de once meses. José

María Méndez fue el realizador del diseño y prototipo objeto del convenio del 8 de marzo de 1985. En su largo historial figura como Ingeniero de Standard Eléctrica, S. A., con un período de especialización en microondas en Inglaterra, Jefe de Pruebas de Equipos Militares de transmisión por onda corta de Electrónica Ensa, S. A., y realizador de varios diseños en colaboración con empresas de montaje.

Con este convenio, ambas Instituciones están dando un paso importante hacia la generalización del sistema para que pueda ser utilizado por todos los barcos españoles que lo deseen. El proyecto ELECTROMAR se inscribe dentro del plan de Medicina Marítima que el ISM tiene en marcha, y concretamente en la técnica de la consulta radio-médica que lleva a cabo a través de su Centro Radio-Médico hace ya varios años. Dicho centro se

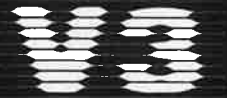
Con este convenio se da un paso importante hacia la mejora sanitaria en el mar.

creó en 1984, formando parte del Programa de Sanidad Marítima. Desde entonces ha atendido más de 2.800 consultas de promedio anual.

Según los expertos, la principal ventaja del proyecto se centra en la posibilidad de atender las afecciones cardíacas de los hombres del mar mediante el diagnóstico que envían los médicos al barco por vía telefónica, lo cual permitirá el tratamiento más adecuado en cada caso. Otra de las ventajas fundamentales que presenta el sistema es que no hay límite de distancia para su funcionamiento, esto es, sus prestaciones serán igualmente fiables en el caso de un barco cercano al Centro receptor o de un barco situado a muchos kilómetros de éste. ■

Yolanda FERNANDEZ DE BARO
Fotos: Javier CANDIAL

A LOS HOMBRES DE MAR



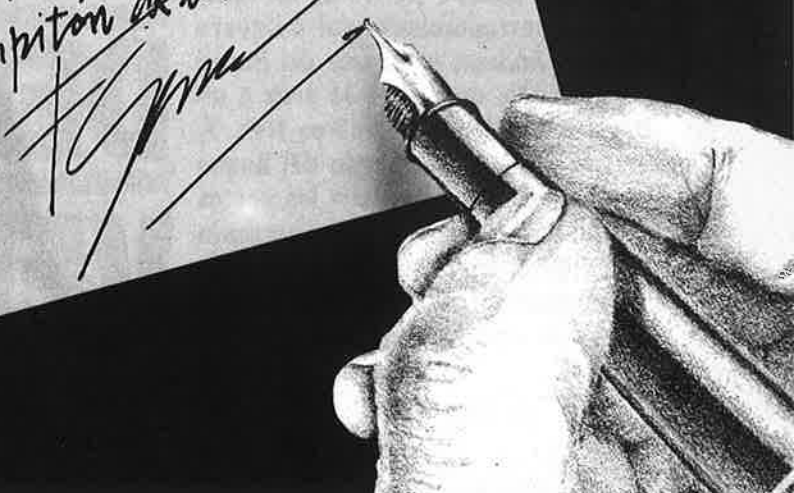
C/. AGUSTIN DE FOXA,
25 - 5.º A
28036 MADRID
TELEFONOS:
(91) 733 79 49/99
TELEX: 45663 CEOR-E
41428 ITEL-E

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

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

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

F.F. Garcia
Capitán de la Marina M.





TRES MUERTOS

Y TRES DESAPARECIDOS

CRONICA NEGRA DEL VERANO

Dos sucesos ensombrecieron la actualidad informativa del sector a finales del pasado julio. Por un lado, el ametrallamiento del pesquero gallego «Andes», en aguas del banco sahariano, que costó la vida a un tripulante y heridas a otros tres. Y, por otro, el naufragio del buque «Condesa Viv» frente a las costas irlandesas, en el que perdieron la vida dos pescadores y tres más desaparecieron para siempre. Esta es la crónica de ambos sucesos.

LOSE Manuel Ferreira, viejo marinero jubilado, se despertó sobresaltado la noche del viernes 31 de julio. Buen conocedor de las abruptas costas irlandesas, tuvo un inquietante presentimiento. Horas después, una llamada telefónica le confirmaría el trágico presagio: el pesquero «Condesa de Viv», en el que navegaba su hijo José Manuel se había hundido y su cuerpo había desaparecido junto al de otros cuatro compañeros.

El «Condesa de Viv», perte-



Tripulantes del buque del ISM «Esperanza del Mar» desembarcan el féretro que contiene los restos mortales de José López Pérez, engrasador del arrastrero «Andes».



Llegada a Vigo de 11 tripulantes del «Andes» procedentes de Canarias. Su barco había sido ametrallado cuando faenaba en aguas del banco pesquero sahariano.

neciente a una empresa mixta hispano-británica, dedicado a la pesca de pincho, se fue a pique en las primeras horas del día 1 de agosto tras colisionar contra una zona rocosa, en medio del mal tiempo y sin que se hayan podido establecer, toda-

vía las causas que dejaron al barco sin gobierno, cuando se hallaba en las proximidades de la localidad de Castletowbere, en el condado irlandés de Cork.

El pesquero tenía una dotación de 15 personas, de las que

se salvaron 10. Los cinco restantes murieron, quedando atrapados en la sala de máquinas del barco, al no haber tenido tiempo de ponerse a salvo, dada la rapidez con que se hundió la nave.

«Todo fue muy rápido. Veníamos de la revisión y, de pronto, sentimos como un golpe y en menos de cinco minutos el barco se hundió. Hubo momentos de pánico y total desconcierto. De verdad, creíamos que íbamos a morir todos. El temporal era fuerte y allí la costa es muy accidentada, se parece a la de Ferrol. Unos lograron subir a los

botes salvavidas y otros no.»

Así relató el accidente uno de los supervivientes, José Luis López Patiño.

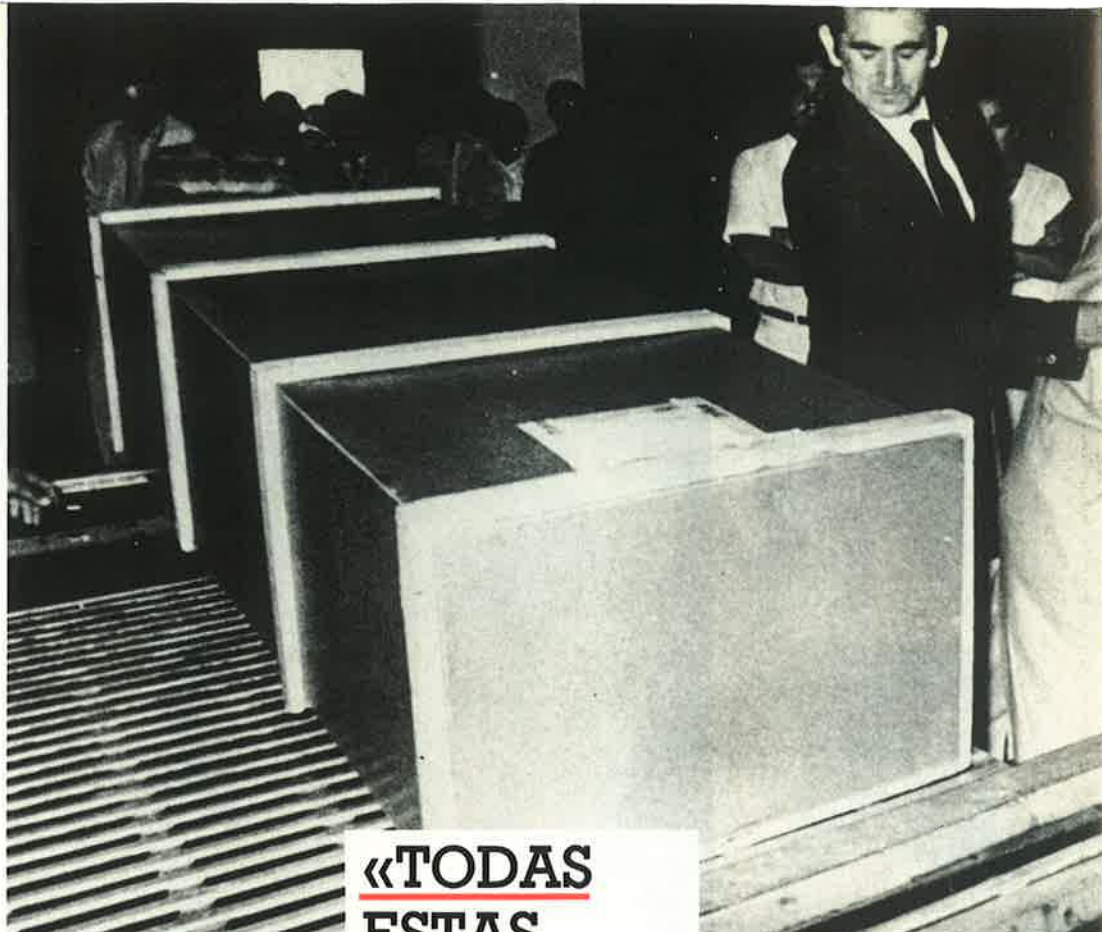
Aunque queda por esclarecer, hasta el momento, la causa que motivó el hundimiento del pesquero, se sospecha que pudo ser originado por un fallo del motor junto con el fuerte temporal reinante en la zona. El «Condesa de Viv» había salido el día 30 del puerto de Fulmouth (Cornualles), después de pasar la revisión. Según narraba otro de los supervivientes, «como estábamos cerca de la costa, nos fuimos contra las ro-

cas. Sólo nos dio tiempo a pedir ayuda, pero nada más hacerlo el agua empezó a penetrar en el buque. Entraba en las neveras y por todas partes. Todo fue irremediable».

Los diez supervivientes coincidieron en afirmar que la ayuda llegó muy rápidamente y que gracias a ella se salvaron, «porque cada uno se agarró a lo que pudo encontrar a mano; algunos, con ayuda de salvavidas, y otros a nado. A los cinco minutos de hundirse el barco vinieron a socorrernos varios barquitos pesqueros y otros pesqueros que estaban por la zona». Asimismo, acudieron los servicios de salvamento de la isla de Valencia junto con un helicóptero de la RAF y otros de las Fuerzas Aéreas irlandesas. Los marineros rescatados fueron trasladados a centros sanitarios para ser atendidos. Posteriormente, todos ellos, a excepción del patrón británico, Frank Renold, que se quedó en su tierra, regresaron a Galicia.

La repatriación de los pescadores dio lugar a escenas de intensa emoción en el aeropuerto Santiagués de Labacolla, donde los pescadores José Luis Patiño y Francisco García Varela realizaron las primeras declaraciones sobre el naufragio padecido por su buque. Ambos coincidieron en señalar que un fallo mecánico y el fuerte temporal habían sido las causas del naufragio. Contentos de poder regresar a sus casas, mostraron su amargura por haber dejado para siempre en el mar irlandés a cinco compañeros: «Los gritos de 'no nos dejéis', 'no nos dejéis', no vamos a olvidarlos nunca. Los oíamos y, sin embargo, no podíamos hacer nada por ellos.»

«No recuerdo casi nada —relataba García Varela—, todo fue muy rápido. Al primero que vimos caer al agua fue al patrón de costa, y, cuando nos di-



«TODAS ESTAS AGUAS TIENEN MUCHO PELIGRO»

mos cuenta, las olas le golpeaban contra las rocas. Arriamos una balsa con mucha rapidez. Tenía cabida para diez hombres, pero sólo saltamos siete a ella, porque los mandos del barco insistieron en que aquello iba a pasar pronto. Pero yo me di cuenta de que el barco se iba a pique y salté. Estuve aguantando la balsa al costado del barco hasta el último momento, esperando que saltase la gente. En ese momento, no piensas en otra cosa más que en salvar la vida.»

La esperanza de encontrar los cuerpos de los marineros desaparecidos fue perdiéndose con el paso del tiempo. Sólo dos de ellos pudieron ser encontrados e identificados: se trataba de Dionisio Leal Aguilar, que murió atrapado en el

interior del barco, en cuya enfermería se recuperaba de una dolencia, y el motorista Agustín Villanueva que fue reconocido gracias a una medalla que llevaba al cuello.

Cuatro de los desaparecidos eran de la localidad pontevedresa de Marín y todos, menos el patrón de costa, Eugenio Aribay Soage, tenían mujer e hijos. Eugenio Aribay vivía con

su madre en Ardán, y era primo de uno de los marineros del desaparecido «Montrove».

El patrón de pesca, Antonio Garrido Iglesias, de 38 años, estaba casado y tenía dos hijos de 14 y ocho años. Tras varios años de mareas en aguas de África del Sur, Antonio Garrido dejó la vida marinera y con el dinero ahorrado puso un taller mecánico. La suerte no le favoreció y tuvo que volver al mar.

El contraestre, José Manuel Ferreira Moledo, también estaba casado y tenía dos hijos de nueve y dos años. El maquinista, Agustín Villanueva Castro, iba a cumplir este verano 38 años, estaba casado y tenía cuatro hijos en edades comprendidas entre los 16 y los

UNA DECADA DE INCIDENTES

EL ametrallamiento del pesquero gallego «Andes» viene a sumarse a una larga lista de dramáticos sucesos acaecidos en aguas del banco sahariano, que han tenido como protagonista a pesqueros españoles y al Frente Polisario, y que comenzaron a raíz de la firma del Acuerdo Tripartito de Madrid, por el que se decidió el reparto del antiguo territorio del Sahara español entre Marruecos y Mauritania.

En 1977, fueron ametrallados los pesqueros «Pinzales», «Puerto de Nao» y «Rio Saa» con el resultado de un herido y tres marineros prisioneros. En abril de 1978, fue ametrallado el «Santa María Ana». Al mes siguiente, corrió la misma suerte el pesquero «Lérez» a la altura del Cabo Leven. En agosto, el patrón del «Tela» resultó herido al ser ametrallado su barco desde tierra. En septiembre, cinco langosteros canarios «Alda»,



Escenas de dolor protagonizadas por familiares y amigos de José Pérez López a la llegada del féretro al aeropuerto de Santiago de Compostela el pasado 27 de julio.

Cinco de los nueve marineros gallegos supervivientes del naufragio del pesquero «Condesa Viv» a su llegada al aeropuerto de Santiago procedentes de Irlanda.

cuatro años. Vivía en Estribela y era la primera marea que realizaba con el «Condesa de Viv».

El único de los desaparecidos no originario de Marín, Dionisio Leal Aguilar, natural de San Julián de Cordido, en el municipio lucense de Foz, residía con su madre y otros dos hermanos. Tenía 23 años y era soltero. En el año 1972 había

perdido a su padre en circunstancias parecidas, cuando el barco «Reina Victoria», de Burela, se hundió mientras se dedicaba a la campaña del bonito.

Coincidiendo con el fin de la odisea del petrolero «Izarra» y la llegada a España de su capitán, José Luis Peciña, el pasado día 22 de julio, la flota española que faena en aguas nor-

tefricanas se vio envuelta en un nuevo suceso: el arrastrero gallego «Andes» fue ametrallado desde lanchas «Zodiac» del Frente Polisario, frente a las costas del Sahara. Como consecuencia del ataque, el engrasador del pesquero, José López Pérez, perdió la vida, dos tripulantes sufrieron heridas leves y el barco quedó destruido.

El ataque contra el pesquero, que se llevó a cabo a las 0.18 horas, fue «largo e intenso», según declararon los tripulantes del buque gallego, quienes antes de abandonar el barco pudieron realizar varias llamadas de socorro.

Los primeros barcos españoles en llegar al lugar del suceso fueron los pesqueros «Areña», «Axexo» y «Villa Ana», que

faenaban por los alrededores, los cuales, tras recoger a los tripulantes, intentaron sofocar el incendio del barco atacado. Sobre la 1.30 de la madrugada llegó la patrullera española «Villa de Bilbao» que se sumó a los esfuerzos para extinguir el incendio del «Andes», de lo que tuvo que desistir dadas las proporciones del fuego.

Quince tripulantes fueron recogidos por el pesquero «Villa Ana», que partió al encuentro del buque-hospital «Esperanza del Mar», del Instituto Social de la Marina, llevando también al marinero fallecido. Los otros cuatro tripulantes permanecieron a bordo del «Axexo», colaborando en las labores de extinción del incendio del «Andes». Posteriormente, también

«María Luisa», «Dorotea», «Batán» y «Mar Caribe» fueron ametrallados desde tierra. Hubo dos heridos de bala, uno muy grave. Un mes más tarde, el «Génesis» fue abordado y bombardeado.

En noviembre de 1978, fue hundido el pesquero «Cruz del Mar», con el resultado de ocho marineros españoles muertos. En marzo de 1985, dos lanchas ametrallaron al pesquero «Carmen Nieves» y un

marinero resultó herido. Meses más tarde, cinco marineros del «Peixe do Mar» sufrieron heridas como consecuencia de otro ataque.

El 20 de septiembre de 1985, el Frente Polisario hundió al pesquero «Junquito» que, con siete tripulantes a bordo, se dedicaba a la pesca. La patrullera española «Tagomago» al acudir en su ayuda fue también ametrallada. En este suceso murieron el cabo segundo de la patrullera,

José María Castro Rodríguez, y el marinero Guillermo Batista Figueroa, y resultaron heridos otros dos cabos de la patrullera. Los marineros del «Junquito» fueron retenidos por el Frente Polisario y, posteriormente, liberados. Desde entonces, el Gobierno español mantiene congeladas sus relaciones con el Frente Polisario, cuyas sedes en España fueron cerradas. ■



LOS DISPAROS SALIERON DE DOS LANCHAS «ZODIAC»

fueron trasladados al «Esperanza del Mar». Asimismo, se dirigió hacia el lugar del ametrallamiento el destructor «Ferrándiz», que se encontraba en alta mar, intentando localizar el yate «Black Dragon», recientemente robado del puerto de Tenerife.

Tras comprobar que era imposible sofocar el fuego, se decidió que el «Axexo» remolcase al pesquero ametrallado fuera de la zona para intentar mantenerlo a flote, pero las labores de extinción y de achicar agua, en las que participaron submarinistas del buque-sanitario «Esperanza del Mar», resultaron infructuosas. El «Andes» zozobró 27 horas después del ataque.

El barco hundido estaba matriculado en Vigo, aunque desarrollaba toda su actividad en el banco canario-sahariano. Tenía 425 toneladas de registro bruto y 41 metros de eslora. Podía navegar durante 90 días ininterrumpidos y estaba dedicado a la pesca de arrastre. El «Andes» había salido de Las Palmas el 25 de junio pasado y contaba con autorización para faenar en aguas marroquíes.

Dos días después del ametrallamiento, el Frente Polisario admitió la autoría del ataque contra el pesquero español. Se-

gún el comunicado hecho público por el Frente Polisario, el pesquero arbolaba pabellón marroquí y «se aventuró en aguas territoriales de la República Árabe Saharaui Democrática (RASD) a una decena de millas de la costa». Tras calificar de «muy lamentable» la muerte de una persona, el comunicado de la RASD responsabilizaba al Gobierno español de lo que calificaba como una «violación» de las aguas de la RASD y un acto de «hostilidad» hacia el pueblo saharauí.

Por su parte, el Gobierno español, a través del director general de la Oficina de Información Diplomática, Inocencio Arias, calificó el hecho como «un acto de violencia inexcusable y gratuito, y de auténtica barbaridad», y añadió que «la repetición de actos tan lamentables como el del pesquero 'Andes' perjudica la existencia de un clima de diálogo entre el Gobierno español y el Frente Polisario». Inocencio Arias añadió también que «me resisto a creer

que el 'Andes' no llevara bandera española».

En rueda de prensa improvisada a bordo del «Esperanza del Mar», a su llegada a Las Palmas, el patrón del pesquero siniestrado, Marcelo Beceira, negó también que el buque llevase pabellón marroquí: «Sólo ondeaba la bandera española en popa y llevábamos dos proyectores bien visibles.» Asimismo, Beceira negó que hubiesen recibido comunicación alguna de la Armada española en el sentido de que se encontrasen en zona peligrosa.

En torno al ataque, el patrón del pesquero afirmó: «Serían las doce de la noche del martes cuando, al llegar a 12 millas de la costa, hicimos la operación de virar para tomar rumbo Norte; a los pocos minutos fuimos asaltados por dos lanchas con metralletas y otras armas de fuego.»

Con respecto a la muerte del engrasador, el patrón comentó que fue debida a la sorpresa del ataque. José López Pérez fue sorprendido por las balas y recibió el primer impacto de una de las granadas cuando se encontraba en la puerta de la sala de máquinas, falleciendo al instante. «Los demás nos pusimos a salvo, aunque otro compañero y yo nos quedamos en el puente

La tripulación del arrastrero «Andes» realizó una improvisada conferencia de prensa, a su llegada al puerto de la Luz, en Las Palmas, en el salón del «Esperanza del Mar».

para cortar los cables de estribor.»

Según Marcelo Beceira, todas las zonas de Marruecos hasta Mauritania son peligrosas «pero yo no estoy dispuesto a instalar metralletas en el barco ni tampoco a que los soldados acompañen a las tripulaciones».

Tras su llegada a Las Palmas, y finalizada la mencionada rueda de prensa, los 19 marineros rescatados fueron trasladados por mediación del Instituto Social de la Marina a Galicia y el País Vasco, lugares de origen de la mayoría de ellos. Este organismo también se ocupó de trasladar los restos mortales de José López Pérez a Nigrán. El engrasador del «Andes» había nacido en Panxón (Pontevedra) el 7 de enero de 1944. Estaba casado, tenía dos hijos de 11 y 8 años y residía en Nigrán. Navegaba desde los 18 años y, después de tantas singladuras, estaba pensando buscarse un empleo en tierra, según declararon sus familiares. ■ C. H. C.

AUTOPULIMENTANTES para PESQUEROS



MAS de 100 buques
españoles lo confirman



El desgaste controlado durante
el servicio, proporciona ausencia
de incrustación a lo largo del
período deseado.



Hempel's Antifouling NAUTIC* 7673-7674

* Marca
registrada
por el
GRUPO HEMPEL

Pinturas Marinas Hempel, S. A. E.

Dirección postal: Apartado de Correos 1559 - 08080 BARCELONA
TELÉFONO (93) 725 05 00 - TELEX 52.754 hempe - TELEFAX (93) 7266144

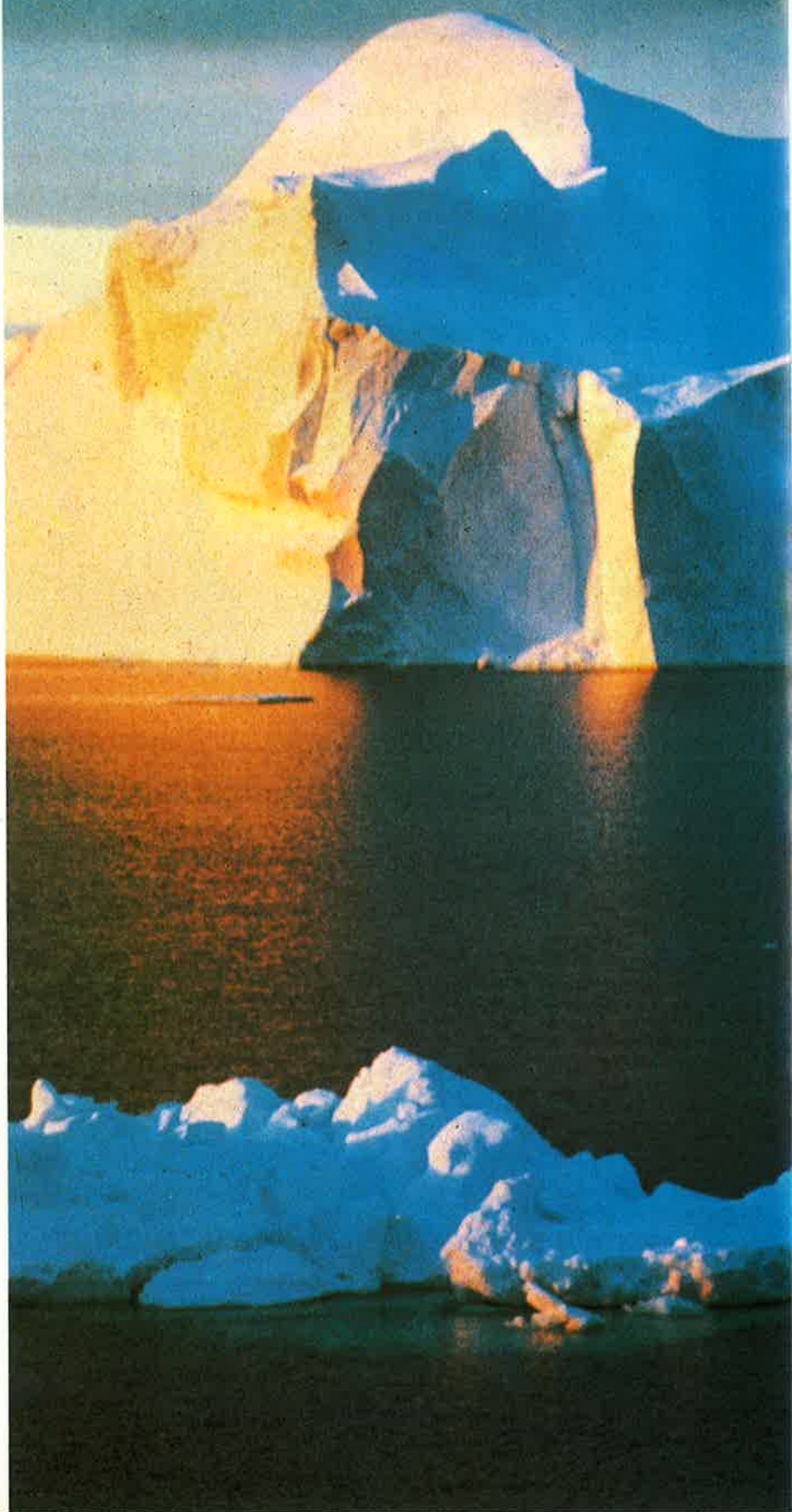
Analizar la posible explotación por la flota española de los grandes recursos pesqueros de la Antártida, e investigar las características de las aguas que rodean al continente polar son los objetivos de la expedición científico pesquera que, bajo los auspicios del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Pesca, comenzará el próximo otoño. La expedición, que saldrá del puerto de Vigo en los primeros días del próximo mes de octubre, estará formada por dos buques congeladores, en los que viajarán 120 personas, entre las que figuran, además de tripulantes y pescadores, 14 científicos del Instituto Español de Oceanografía, así como físicos, geólogos, químicos y meteorólogos pertenecientes a distintos organismos investigadores.

LOS barcos recorrerán los 6.000 kilómetros de distancia hasta la zona de la Antártida en unos veintiséis días, con igual duración para el viaje de vuelta, mientras que la estancia en el citado continente se prolongará a lo largo de ochenta días, coincidiendo con la primavera austral y el verano antártico.

La misión de esta expedición es científica y pesquera. Su objetivo es analizar la posible explotación de recursos pesqueros de la zona y analizar las aguas que rodean el continente polar. Los científicos de esta expedición harán una estimación de la biomasa de peces, crustáceos y cefalópodos e intentarán determinar los rendimientos de cada especie en cada estación del año.

El coste de la operación será, inicialmente, de 350 millones de pesetas, aportados por la Administración pesquera, es decir, por el Ministerio de Agricultura y la Secretaría General de Pesca. Según ha explicado el titular del Departamento de Agricultura, Alimentación y Pesca, Carlos Romero, «realizamos esta inversión, importante dentro de nuestras posibilidades, como una aportación inicial, pero esperamos que algún otro

Auspiciada por el MAPA EXPEDICIÓN



LA ANTARTIDA



La expedición, que saldrá del puerto de Vigo en los primeros días de octubre, pretende analizar los recursos pesqueros de la Antártida e investigar las características de las aguas que rodean el continente.



organismo público o incluso privado se sume a ella».

Asimismo, ha señalado el ministro que ésta «es la primera expedición de prospección y evaluación que realiza un país occidental en estas aguas y es, también, la primera operación de largo alcance que se propone realizar la Administración pesquera española, a la que seguirán otras en otras áreas». Según Carlos Romero, «la Administración pesquera española tiene hombres y barcos suficientes para permitirse hacer una política ofensiva en este campo».

Hasta ahora, la presencia española en la Antártida se ha limitado al envío de científicos, por lo general aprovechando el apoyo de otros países, como Argentina o Chile. Entre las expediciones llevadas a cabo, destaca la del Consejo Superior de Investigaciones Científicas en 1985. Con la actual iniciativa del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, España se incorporará al pequeño grupo de países (Estados Unidos, Unión Soviética, Japón, Corea, India, Chile, Argentina, Brasil, Reino Unido y República Federal Alemana) que forman la Comisión Internacional de Recursos Marinos Antárticos. Nuestro país ya se había adherido al Tratado Antártico, en 1984, pero para adquirir la categoría de miembro de pleno derecho necesita contar con un proyecto científico propio. Este tratado no reconoce soberanías sobre el continente de hielo. En 1991 se cumplen los treinta años de su aprobación y para entonces es posible que se renegocie. Para tener protagonismo en dicho foro es preciso haber realizado las suficientes experiencias investigadoras.

Según ha explicado a HOJA DEL MAR Jerónimo Bravo de Laguna, el subdirector del Instituto Español de Oceanografía, por cuya cuenta corre la dirección científica de la expedición, «el progra-



ESPAÑA SE SUMA ASI A LOS POCOS PAISES QUE ESTUDIAN LOS RECURSOS DEL CONTINENTE ANTARTICO

ma de investigación tiene como objetivo principal la prospección pesquera. Pretendemos conseguir una cartografía de las zonas de máxima concentración de peces, realizar un análisis de las especies y determinar el rendimiento de cada una de ellas, así como evaluar su biomasa».

«Nos interesan fundamentalmente —continúa el subdirector del IEO— los crustáceos y los cefalópodos. Precisamente, sobre estos últimos existe una gran incógnita, como es la de saber si en la zona de la Antártida y de las Malvinas se produce una convergencia extraña que no permite la existencia de cefalópo-

dos. Hasta ahora, los dos países que más han investigado sobre esta especie, Japón y la Unión Soviética, no han conseguido reunir datos suficientes.»

Según especifica Bravo de Laguna, uno de los buques de la expedición centrará sus tareas en la prospección pesquera y el otro en la científica. Este último, en el que viajarán solamente los investigadores, con una tripulación de 40 marineros, además de ocuparse de los proyectos ya mencionados, se dedicará al estudio de la selectividad de las artes de arrastre para conocer la proporción de peces retenidos según el tamaño de las mallas. Esta investigación aún no ha sido emprendida por ningún país, aunque está recomendada por las normas de equilibrio ecológico que hay dictadas para la zona antártica, según los acuerdos internacionales.

Además de las investigaciones sobre recursos y artes pesqueras, los científicos del Instituto Español de Oceanografía harán estudios geológicos y meteorológicos. Todos los proyectos han sido aprobados por la Comisión Interministerial, que preside el secretario

de Estado de Cooperación Internacional, Luis Yáñez, y han sido presentados en los primeros días de septiembre ante los miembros del Tratado Antártico en la reunión celebrada en Howard (Tasmania).

Como resultado de anteriores experiencias, algunos barcos españoles trajeron muestras de especies que podrían ser bien aceptadas por los consumidores. Los «chaenichtidos» o peces hielo, de una blancura impresionante; los «sangregorios», así bautizados porque uno de los marineros llamó Gregoria a la zona de Georgia; los «nonoténidos» o bacalao antártico, y otras especies ya similares a las de nuestros mares que, al decir de quienes las conocen, como Enrique López Veiga, presidente de la Cooperativa de Armadores de Vigo, tienen buenas expectativas de mercado.

Otra de las especies que será objeto de atención será el «krill», pequeño crustáceo que ha proliferado en aquel continente, al haber disminuido el número de ballenas que tienen en estas pequeñas «gambas» su principal alimento. Sin embargo, el «krill» no será el principal objetivo, porque, según explica el Subdirector del Instituto Español de Oceanografía, «se necesitan unas redes especiales y unas máquinas peladoras de las que nuestro país no dispone. No obstante, es intención de los expedicionarios estudiar esas redes, en cuya fabricación son expertos los soviéticos, para posteriormente confeccionarlas en España, ya que no se descarta que en el futuro esta especie sea capturada para su utilización, que puede ser muy variada».

Los países pioneros en la pesca de este pequeño crustáceo son la Unión Soviética y Japón, que llegan ya a capturar medio millón de toneladas anuales. Para ello, han construido barcos-factoría acondicionados para poder practicar este nuevo tipo de pesca. De estos barcos-madre dependen pequeños pesqueros que, con sus redes preparadas para el arrastre por el costa-

motores marinos Caterpillar

**“a nuestro motor Caterpillar 3208
con más de 2.000 horas...
ni le hemos tenido que apretar un tornillo”**

**Don José María
Odero López
propietario con
don Juan Antonio
Rosillo Martín
del pesquero
“María y Dolores”**



“Nuestro pesquero, con base en Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) se dedica a las faenas de arrastre en las bahías de Huelva y Cádiz. Estas se prolongan durante 3 ó 4 días de permanencia en el mar.

Va equipado con un magnífico motor: el 3208 Caterpillar, y en nuestra decisión de compra influyeron varios factores:

En primer lugar su gran calidad, porque, aunque no lo habíamos tenido nunca, conocíamos las opiniones muy favorables de otros propietarios.

Hay un barco en este puerto que se le ve muy viejo porque tiene 12 ó 13 años. Pues bien, lleva un motor Caterpillar que se instaló con el barco nuevo y va a durar más el motor que el barco. Sigue faenando a pleno rendimiento.

En segundo lugar, su gran economía. Habíamos visto su publicidad en la que uno de sus clientes decía que ahorraba un 50% de combustible. Nosotros le ampliaremos esa información: lo usual en estas costas es faenar con pesqueros equipados con motor de 170 HP. Pues bien, el 3208 con más potencia consume 100 litros menos al día. Imagínese, si hace cuentas, lo que supone en pesetas al año.

Y por último, como su potencia es superior, el pesquero puede llevar artes mayores, aumentándose las capturas.

El 3208 es un gran motor y, además, el servicio postventa de Finanzauto es el más rápido y eficaz, aunque la verdad, pocas veces lo hemos precisado.”



**Pesquero de arrastre
“María y Dolores”
equipado con motor
3208 Caterpillar**



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

Caterpillar, Cat y  son marcas de Caterpillar Tractor Co.

EL COLOSO DE HIELO

SITUADA en la parte extrema meridional del hemisferio austral, la Antártida es un continente helado con una superficie total superior a los 12 millones de kilómetros cuadrados, es decir, unas 26 veces el territorio español. Su altitud media es de 2.000 metros sobre el nivel del mar, por lo que es el más elevado de todos los continentes. Esto es debido a las numerosas cadenas montañosas que surcan su territorio, que a veces llegan a alcanzar los 5.000 metros. El clima del continente antártico se caracteriza por la presencia de hielo casi permanente; sólo en algún sector costero se superan durante el día, en la estación estival, los 0° C, mientras que en gran parte del continente, incluso en verano, se mantienen los -5° C.

Una espesa capa de hielo, que puede llegar a alcanzar los 1.000 o 2.000 metros de espesor, cubre la Antártida. La roca desnuda apenas aparece. Solamente en determinados puntos cerca de las costas, en escarpes de gran pendiente, junto a algunos volcanes y en algunas cimas de montaña. Debajo se esconden enormes riquezas minerales y sus mares guardan celosamente una abundante pesca.

La Antártida ha planteado desde siempre un reto para el hombre. La exploración de este continente, ya sea a lo largo de las costas, ya sea en su interior, ha sido desde

tiempos inmemoriales la culminación de difíciles y a menudo heroicos viajes por mar. La lejanía de las costas de la Antártida de cualquier posible base de partida en los otros continentes, que no fuese en las desoladas riberas meridionales de Argentina o Chile, obligó a todos los exploradores, voluntarios, científicos o cazadores de focas y ballenas, a hacer frente a un mar inhóspito y cruel por las grandes mareas y las altas olas, por las numerosas y fuertes corrientes frías, por los hielos a la deriva y por los frecuentes huracanes.

A pesar de todo, las expediciones para conquistar esta tierra helada han sido numerosas y se remontan varios siglos atrás. Incluso hoy en día sigue siendo un punto fascinante de conquista.

En un principio, la soberanía de la Antártida fue disputada por varias potencias, pero, con motivo del año Geofísico Internacional (1957-1958), prevaleció el criterio de internacionalización del continente, criterio sostenido por las dos potencias más importantes, la Unión Soviética y los Estados Unidos. Por el tratado firmado en Washington en diciembre de 1959, los estados participantes en dicho

año geofísico (Argentina, Australia, Bélgica, Chile, EE. UU., Noruega, Francia, Gran Bretaña, Japón, Nueva Zelanda, República de Sudáfrica y Unión Soviética) concertaron el uso del continente sólo para fines pacíficos, quedando abierto a la investigación científica internacional y desmilitarizado de una manera absoluta.

A pesar de la tutela internacional sobre el territorio, que la organización ecologista «Greenpeace» ha declarado «parque mundial», se ha iniciado una carrera por la explotación de sus recursos, haciendo más precario el equilibrio en la Antártida.

Aunque siempre se ha considerado a la Antártida como un continente muy abundante en minerales, la riqueza que existe en su subsuelo rebasa todos los cálculos que se habían realizado por especialistas y expertos. Molibdeno, oro, cobre, torio, uranio, cobalto y platino, además de gas y petróleo, son algunas de las riquezas de su subsuelo. En la zona de Bushweld, por ejemplo, existen yacimientos de cromo de un espesor de más de tres metros, en los que existen más de seis billones de toneladas de este metal. Además de ello, la Antártida cuenta con una de las mayores y más ricas faunas piscícolas del mundo, que la hacen ser punto de mira de los principales objetivos de las expediciones de todos los países, incluido España. ■

Y. F. y A. D.



do, rodean las inmensas nubes situadas en la superficie. Las experiencias más importantes realizadas hasta ahora han sido las efectuadas por los soviéticos. En ellas, se ensayaron las diferentes artes de pesca y ayuda para la obtención de capturas más abundantes.

La zona elegida por la expedición española para sus trabajos es la más cercana a América y, por ello, la navegación presentará menos dificultades, al ser las condiciones climáticas mucho más suaves que en el interior del continente. Los arrastreros españoles tardarán veintiséis días en llegar al puerto más continental de América, el argentino Usuaia. A partir de allí,

se dirigirán a la zona elegida para la exploración: las islas Georgias del Sur, Sandwich, Orcadas y Shetland, al norte de la península Antártica.

Los barcos utilizados serán dos arrastreros gallegos de 70 metros de eslora, cuyos cascos están especialmente reforzados para el hielo. Según el presidente de la Cooperativa Viguesa de Armadores, Enrique López Veiga, los armadores gallegos presentaron al Ministerio 11 proyectos de

prospecciones para los que había sido requerida la iniciativa privada, entre los cuales estaban la Antártida, una zona que ofrece muchos recursos de pesquería de fondo con productos desconocidos en el mercado español y que ya han sido estudiados por esta cooperativa.

La iniciativa de los armadores vigueses, los únicos que presentaron proyectos, ha hecho posible su selección para esta nueva experiencia. López

Veiga ha señalado que los armadores de Vigo cuentan con un número suficiente de barcos preparados, entre los que se seleccionarán aquellos que realicen la expedición.

«En estos momentos falta saber —ha dicho López Veiga— si en esa zona se puede hacer posible el mantenimiento de una pesquería, y ver cómo la recibe el público. Con esta nueva empresa se persigue, por un lado, la expansión de los caladeros y también buscar una compensación a posibles reducciones que pueda haber en el futuro en los caladeros en los que habitualmente faena la flota española.» ■

C. H. C.



En la mar, guíese por las estrellas

Los modernos equipos de navegación, han aportado al marino una eficaz ayuda que le permite surcar los mares sin tener que recurrir a las estrellas para seguir el rumbo correcto.

También en lo que a mecánica se refiere, los adelantos de la tecnología han hecho posible la existencia de

productos de elevada calidad, que contribuyen eficazmente a que las singladuras se lleven a cabo sin novedad.

Así son los lubricantes marinos CS. De total seguridad. Auténticas estrellas. Y no sólo por la calidad del producto en sí, sino también por la garantía de

suministro y facilidad de asistencia técnica en cualquier puerto del Mundo, avalados por el servicio internacional LUB MARINE.

Por eso, sea cual sea su rumbo, guíese por las estrellas de los lubricantes marinos CS. Navegará siempre perfectamente orientado.



POLONIA



EGIPTO



GRECIA



FRANCIA



TAIWAN



ESPAÑA



SINGAPUR



PORTUGAL



MEXICO



BRASIL



En los siete mares.



YUGOSLAVIA



ARGENTINA



ITALIA



TURQUIA



GRAN BRETAÑA



SUECIA



JAPON



AUSTRALIA



ALEMANIA

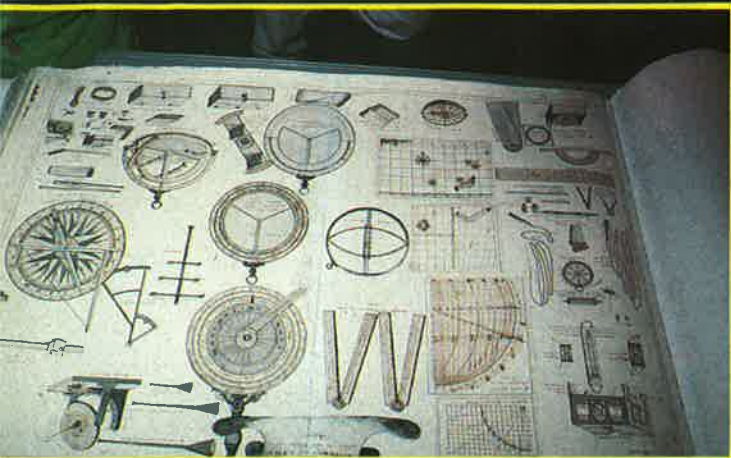


HOLANDA

LUB MARINE, ES LA ASOCIACION INTERNACIONAL DE VEINTE COMPAÑIAS PETROLIFERAS, PARA DAR SERVICIO A LA MARINA CON LOS MISMOS PRODUCTOS EN TODO EL MUNDO.



El museo cuenta con piezas de gran valor, entre ellas, la Carta de Juan de la Cosa, la colección de instrumentos náuticos y la de barcos.



UN ENCUENTRO

Situado en el conocido Paseo del Prado, una de las zonas más cosmopolitas de Madrid, el Museo Naval es punto de encuentro para todos aquellos que se interesan por el mar en general y por la ciencia náutica en particular. La belleza y calidad de sus obras invitan al visitante a un viaje a través de la Historia y del tiempo.

L antecedente más lejano del actual Museo Naval es la Casa de Contratación de Sevilla, fundada oficialmente en 1503 como el primero y por mucho tiempo único museo de Ciencias Náuticas del mundo. En este centro científico de la Marina se enseñaba Geografía, Astronomía y Náutica, y se elaboraban cartas e instrumentos complementarios a estas ciencias.

La idea embrionaria para la creación del que sería primer museo Naval de Europa data de 1794, cuando Antonio Valdés, ministro de Marina del rey Carlos IV, comisionó a varios oficiales para

el acopio y adquisición de obras, modelos de barcos y demás objetos náuticos. Al cesar Valdés en su cargo, el proyecto no llegó a realizarse y todos los documentos recopilados hasta ese momento pasaron al depósito hidrográfico. A Martín Fernández Navarrete, uno de los comisionados de Valdés, se debe el que por fin cristalizase la idea algunos años más tarde. Aunque en un principio se pensó ubicarlo en Cádiz, su instalación definitiva fue en Madrid, en el antiguo edificio del Ministerio de Marina, actual Cuartel General de la Armada. El Museo Naval se inauguró como tal el 10 de octubre de 1843, fecha del cumpleaños de la reina Isabel II.

Actualmente se distinguen

dos zonas en el Museo: por un lado, las Salas de Exposición; por otro, la Sala de Investigación y el Taller. La citada Sala de Investigación es considerada como el *Sancta Sanctorum* del Museo, no sólo por la tranquilidad y el silencio que allí imperan, sino también porque es donde están custodiados los 14.000 libros de su biblioteca, los 3.000 manuscritos de su archivo y las 5.000 cartas de su colección. Esta riqueza documental se pone a disposición de los investigadores y estudiantes que vienen a elaborar y complementar diversos trabajos. Así, la función del Museo no se limita a la exposición de unos cuantos objetos arrancados de nuestra Historia, sino que también desem-



Dos empleados del Taller trabajan en la construcción de un galeón. El director del museo muestra uno de los libros de la Sala de Investigación.



RO CON EL MAR

Museo Naval de Madrid

peña una actividad cultural y social. Para ello trabajan diariamente los licenciados, doctores y archiveros que componen la plantilla de esta sala.

Otra de las zonas fundamentales del Museo es el Taller. Allí han visto la luz algunas de las piezas que se exponen y muchas otras han sido minuciosamente restauradas. «Las personas que trabajan aquí son verdaderos artistas —comenta Ricardo Cerezo, director del museo—. Ellos se encargan de construir obras nuevas que enriquecen el patrimonio de nuestro museo, y de conservar las restantes.» Pero también hay problemas: a veces deben sustituir los materiales originales por otros de apariencia semejante, aunque de inferior calidad,

dadas las limitaciones presupuestarias. A la escasez de recursos monetarios se añade, en algunas ocasiones, la carencia de planos para fabricar o, en su caso, reparar las piezas.

Las Salas de Exposición son las abiertas al público y se renuevan con cierta frecuencia. Muestra de ello es que recientemente se han incorporado cuatro nuevas salas dedicadas a Arsenales, Construcción Naval, Armas, Cartografía y Náutica, mientras que las diez restantes han sido sometidas a una nueva reconstrucción. Destacan: la II, destinada a la Marina Científica, con modelos de buques hidrográficos; la Sala III, que incluye piezas de la Marina del siglo XVIII, y la

IV, dedicada al descubrimiento de América. Asimismo, son de mencionar los dos patios anexos a estas salas. En el primero, se exhiben modelos de numerosos navíos construidos con maderas preciosas, como el «San Antonio», mientras que el segundo otorga todo su espacio a la Construcción Naval.

En estas salas hay piezas de incalculable valor, pero, sin duda, la pieza más importante del museo, según los expertos, es la Carta de Juan de la Cosa, primera representación de América, que data de 1500. Juan de la Cosa fue cartógrafo, piloto y propietario de la «Santa María» y compañero de Pinzón en sus viajes por Venezuela. La historia de esta Carta no deja de

ser anecdótica: estuvo perdida mucho tiempo, siendo encontrada en París el siglo pasado en la colección privada de un anticuario y diplomático holandés, el barón de Walckenaer. A la muerte de éste, sus herederos pusieron a la venta la Carta de Juan de la Cosa y a la subasta acudió el agregado naval de la embajada española en Francia, Marqués de Molins, el cual adelantó el dinero para poder comprarla. Los demás diplomáticos extranjeros, al comprobar que la Carta sería para el Museo Naval, se retiraron de la citada subasta en un gesto de gran cortesía. Esta vuelta de la Carta a España era en realidad una devolución.

Otra pieza relevante dentro



Pieza relevante dentro del museo, única en el mundo, es la colección de monedas acuñadas en Londres para conmemorar la victoria del comandante inglés Vernon en Cartagena de Indias ante las tropas españolas. Otra de las reliquias del museo es la extensa colección de astrolabios.

del Museo, de reciente adquisición, es la colección de monedas acuñadas en Londres para conmemorar la victoria del comandante inglés Vernon en Cartagena de Indias ante las tropas españolas. Al año siguiente, los británicos volvieron a atacar Cartagena con la intención de conquistarla, pero no lo consiguieron. Estas monedas estaban ya acuñadas y en ellas se representa al jefe de las tropas españolas arrodillado ante el comandante Vernon, entregándole la espada de la ciudad. Esta colección es única en el mundo.

Los libros sobre náutica son considerados como una reliquia extraordinaria dentro del museo. Muchos de ellos representan los primeros libros sobre ciencia náutica y en su mayoría son españoles, traducidos más tarde a otros idiomas. De ahí el dicho famoso: «Europa ha aprendido a navegar en libros españoles.»

Numerosa es la colección de modelos de barcos. La serie de navíos del siglo XVIII es la más completa después de la del Museo de Londres. La atención del visitante es atraída de forma especial por la serie de barcos de marfil, construidos por los prisioneros de guerra, así como por la muestra de embarcaciones orientales que se trajeron consigo los marinos españoles, o como botín de guerra o como recuerdo de sus viajes.

Es de destacar la colección de astrolabios, instrumentos náuticos con los que se podía medir la altura de los astros sobre el horizonte, determinar los ángulos horarios, la posición del sol en las doce constelaciones del zodiaco, los instantes de paso por el meridiano y, en general, realizar todas aquellas medidas que hoy se efectúan con instrumentos muy distintos.

Para coordinar la compleja estructura del museo, se dispone de una plantilla que

consta de personal civil (encargado de la administración y de la Sala de Investigación) y militar (compuesto por diez marineros y tres oficiales a cargo del mantenimiento de las instalaciones del museo propiamente dicho).

Muchas son las actividades en las que participa el museo. Hace unos meses estuvo colaborando en exposiciones internacionales en Australia y Quito, prestando algunas de las piezas que componen el patrimonio del Museo Naval. «Ahora estamos preparando una exposición para conmemorar

Se prepara una exposición sobre el 250 aniversario de la medición del meridiano.

el 250 aniversario de la medición del meridiano, empresa en la que colaboraron en su día Francia, Suecia, Ecuador, Gran Bretaña y España —afirma el director del museo—. La exposición estará preparada para febrero o marzo de 1987.»

En lo relativo al presupuesto y a los proyectos para el futuro, Ricardo Cerezo comenta que el primero corre a cargo de la Armada en su totalidad y va dirigido a la adquisición de nuevas obras, por un lado, y por otro al mantenimiento del museo. «El proyecto más inmediato que tenemos previsto es instalar un sistema audiovisual que explique la filosofía de cada sala y del museo en su conjunto. Con ello pretendemos didactizar el museo para acercarlo a los niños, ya que son ellos nuestros principales visitantes. También se acercan por el museo aquellos turistas o curiosos que intrigados pasan a ver qué puede haber en un museo naval. El número de visitantes al año llega a ser de 70.000.» ■

Texto:
Yolanda FERNANDEZ DE
BARO
Alicia DELGADO
Fotos: Javier CANDIAL

GENTES DEL MAR

DOSSIER

Los escasos sociólogos que han estudiado el sector marítimo-pesquero coinciden en señalar el carácter tradicional de las pautas de comportamiento que determinan la vida de las comunidades pesqueras. Protagonistas de una España marginal y marginada, los pescadores de nuestro país siguen constituyendo uno de los colectivos menos permeables a los factores que influyen en la evolución de los distintos grupos sociales. Dos de esos elementos que, según el criterio generalizado, tienen una importancia decisiva en esas transformaciones son los medios de comunicación y el turismo. HOJA DEL MAR ha pretendido recoger in situ las opiniones



de diversos integrantes de una comunidad pescadora sobre sus relaciones con la población veraneante, y acerca de los efectos que la afluencia turística ha ejercido en su vida cotidiana.

Para ello, se eligió el Puerto de Mazarrón, una villa que cuenta con 3.600 habitantes en invierno, relacionados en su gran mayoría con la actividad pesquera, y que llega a alcanzar los 120.000 habitantes durante los meses de julio y agosto. Este dossier es el resultado de las varias decenas de entrevistas llevadas a cabo, bajo la dirección del profesor Montero Llerandi, en la villa murciana.

TURISMO Y COMUNIDAD PESQUERA



LOS estudiosos del cambio social señalan una serie de factores que explican cómo en los últimos veinticinco años varios millones de españoles han abandonado ciertas pautas culturales tradicionales y se han incorporado a la cultura industrial y urbana. El sociólogo Pérez Peñasco afirma que: *«El crecimiento económico ha desencadenado profundas mutaciones sociales y éstas a su vez han provocado grandes cambios en la mentalidad, cosmovisión y escala de valores de los españoles. El proceso económico-social número uno ha sido la industrialización, con el paralelo abandono del sector agrícola. Esto ha motivado grandes migraciones interiores y exteriores. Estas, a su vez, han provocado el proceso de urbanización de ciertos focos ya urbanos o de ciertas zonas litorales.»*

Además del crecimiento económico, hay otros factores que han conducido a un *cambio de mentalidad*, a una mentalidad a la que, significativamente, se le ha dado en llamar *moderna*. Para satisfacer la exigencia de una mano de obra cualificada, requerida por el desarrollo industrial, se implantó la enseñanza básica obligatoria, se potenció la formación profesional y los estudios medios y superiores. A la mujer se le abrió el acceso a algunos puestos de trabajo y, sobre todo, a la educación y formación profesional. No debe desestimarse, especialmente en las pequeñas comunidades, la influencia ejercida por las ideas y costumbres traídas por los que tuvieron que emigrar al extranjero. En este mismo sentido, debe considerarse la influencia ejercida por el turismo como factor de cambio: *«El turismo se ha comportado como un elemento transmisor de nuevos valores y nuevas costumbres que se han ido superponiendo a los tradicionales. Por otra parte, ha supuesto una fuente de ingresos que ha facilitado el crecimiento económico y ha dado pie a que la estructura social se adaptara a la explotación de esta fuente de riqueza, que representaba para el país un elemento primordial de cara al desarrollo. Ello ha hecho que se consintieran y se aceptaran los valores y modos de vida importados por la afluencia masiva de turistas extranjeros en nuestro país»* (1).

¿En qué medida estos factores de cambio han alterado las formas de vida y trabajo de las comunidades pesque-



Carlos Sánchez Hernández.



El turismo se ha comportado como un elemento transmisor de nuevos valores y nuevas costumbres que se han ido superponiendo a las tradicionales, combinándose con ellas.



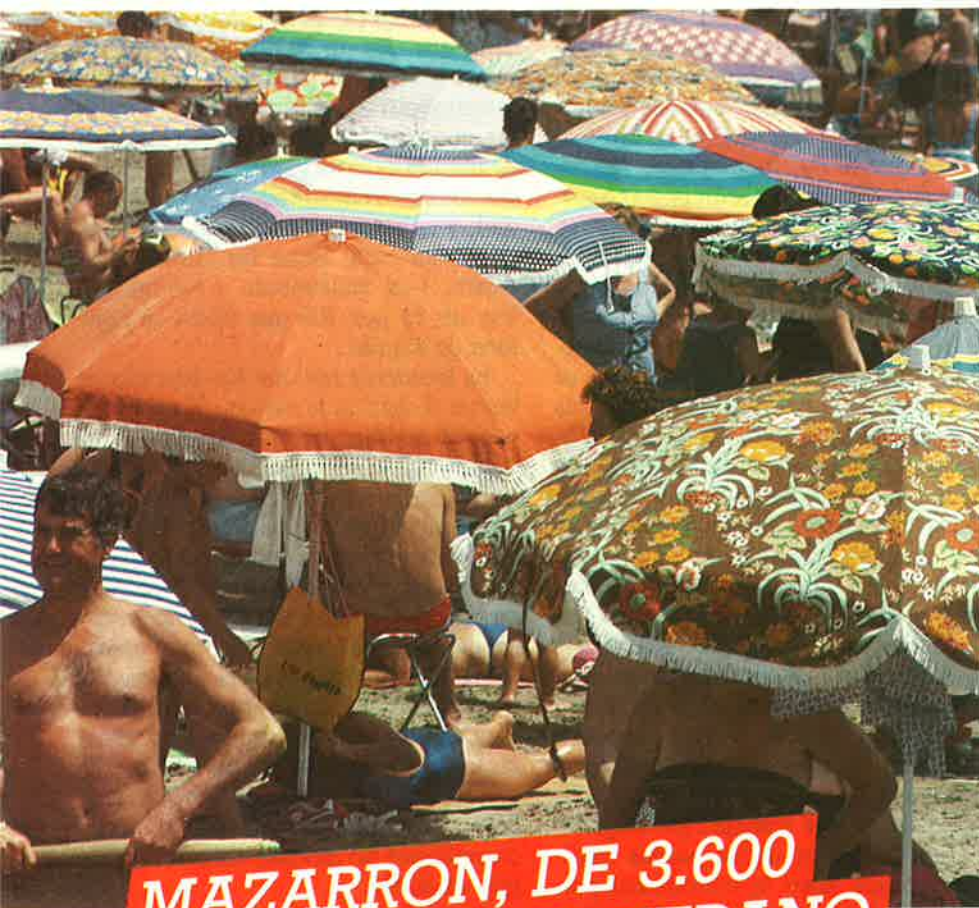
Lorenzo García Guedán.



J. Antonio Paredes.



Miguel Morales Maté.



**MAZARRÓN, DE 3.600
HABITANTES, EN VERANO
ALCANZA LOS 120.000**

ras? Para responder empíricamente a esta cuestión se han extraído los datos correspondientes a la comunidad pesquera del puerto de Mazarrón de una encuesta realizada en el año 1982 a pescadores de la costa murciana (2).

Todos los datos indican que los pescadores tienden a constituir un grupo social cerrado. Los hijos varones siguen el oficio del padre, un oficio que aprenden junto a él. El 92 por 100 de los hombres que van a la mar —solteros y casados— provienen de una familia tradicionalmente vinculada a la pesca —el padre era pescador—. El 8 por 100 restante se ha casado con hijas de pescadores, único modo, al parecer, de tener acceso al trabajo en un buque pesquero. Otro dato significativo, que indica la escasa apertura de estas comunidades hacia el exterior, es que todos los pescadores encuestados han nacido en Mazarrón y continúan viviendo en esta localidad. Hay un alto grado de endogamia, como lo demuestra el que un 50 por 100 de sus matrimonios se hayan producido entre familias pescadoras; un 41 por 100 han sido entre hijos de pescador con mujeres cuyo padre no se dedicaba a la actividad pesquera, y en un 9 por 100 de los casos ha sido una hija de pescador la que se ha casado con un varón cuyo padre no era pescador. Entre los encuestados, al menos uno de los dos cónyuges pertenece a una familia tradicionalmente pescado-



Pedro Muñoz Ballestero.

ra, dato que describe las vías que regulan la reproducción de este colectivo, que controla celosamente un difícil equilibrio en su población empleada. Un dato importante que ilustra este equilibrio: la composición de la población que trabaja en la pesca presenta una estructura joven (un 50 por 100 tiene 35 años o menos).

Tradicionalmente, los pescadores empiezan a una edad temprana su actividad laboral en este oficio. Un 50 por 100 comenzó a trabajar en la pesca cuando tenía 10 años o menos; los que más tarde se incorporaron (un 4 por 100) tenían entre 16 y 18 años. Suelen iniciarse en este oficio sin haber tenido contacto con otras actividades de tierra adentro: sólo un 4 por 100 de los consultados había tenido un primer empleo en tierra antes de embarcarse.

El escaso grado de formación cultural de las gentes empleadas en la pesca pone al descubierto su aislamiento y, al mismo tiempo, lo refuerza. Por otra parte, disminuye las posibilidades de integración y de trabajo *en tierra*. Entre los pescadores, hay un 4 por 100 de analfabetos, un 62,5 por 100 ha realizado algún tipo de estudios náutico-pesqueros, y un 33,5 por 100 sólo sabe leer y escribir.

Todos los datos indican que en esta comunidad pesquera se rechaza el trabajo extradoméstico de la mujer casada. Entre las esposas de pescadores que



Gaspar Blanco.

pertenecen a una familia tradicionalmente dedicada a la pesca, sólo un 10 por 100 tiene algún tipo de empleo al margen de las tareas cotidianas del hogar, porcentaje que apenas se diferencia del que se da en el resto de las comunidades pesqueras murcianas (Aguilas, Cartagena, San Pedro del Pinatar). Tampoco en la generación anterior de pescadores el porcentaje de mujeres que trabajaba fuera del hogar (un 14 por 100) superaba significativamente al actual. Los pescadores casados no se muestran muy partidarios de que sus esposas trabajen fuera de la casa: sólo un 36 por 100 era favorable al trabajo extradoméstico de la mujer casada. Pero si la mujer es soltera la opinión es más tolerante, aunque un 26 por 100 tampoco era partidario de que las solteras dejaran las labores domésticas para dedicarse a un empleo remunerado. Los valores dominantes mantienen una actitud de rechazo hacia el trabajo de la mujer casada. Y en este punto confluyen las opiniones de hombres y mujeres. Sólo cuando la necesidad obliga, se tolera que trabajen las mujeres.

Otro indicador de las pautas tradicionales que rigen la comunidad pesquera es el tamaño de la familia. Con una edad media entre los pescadores casados de 39 años, el tamaño medio de la familia (matrimonio e hijos) es de 4,4, cifra que está muy por encima del tamaño medio de la familia española,



Ginés Navarro.

que es de 3,8 (3). A este dato debe añadirse que con un 29 por 100 de las familias pescadoras conviven, además del matrimonio y los hijos, otros familiares, como padres o suegros. En este tipo de familia extensa la vivienda es, en todos los casos consultados, de su propiedad, y en un 86 por 100 son viviendas de planta baja. Entre las familias nucleares —el matrimonio y los hijos— hay un 35 por 100 que viven en régimen de alquiler.

Es frecuente oír que los pescadores llevan el mar en la sangre. Y así lo reconoce un buen número de ellos: a un 75 por 100 le gusta su trabajo. Sin embargo, algunos indicadores apuntan cierto malestar: un 62,5 por 100 dice que, en igualdad de condiciones, preferiría trabajar en tierra, y un 95 por 100 de los casados declara que no le gustaría que sus hijos trabajasen en la pesca.

Un último indicador del aislamiento de esta comunidad se aprecia en la escasa credibilidad que tienen las organizaciones sociales comprometidas con la mejora de las condiciones de vida y trabajo: un 96 por 100 de los pescadores consultados no estaban afiliados a ningún sindicato.

Las mujeres

Resulta inexplicable la poca sensibilidad de instituciones, medios de comu-



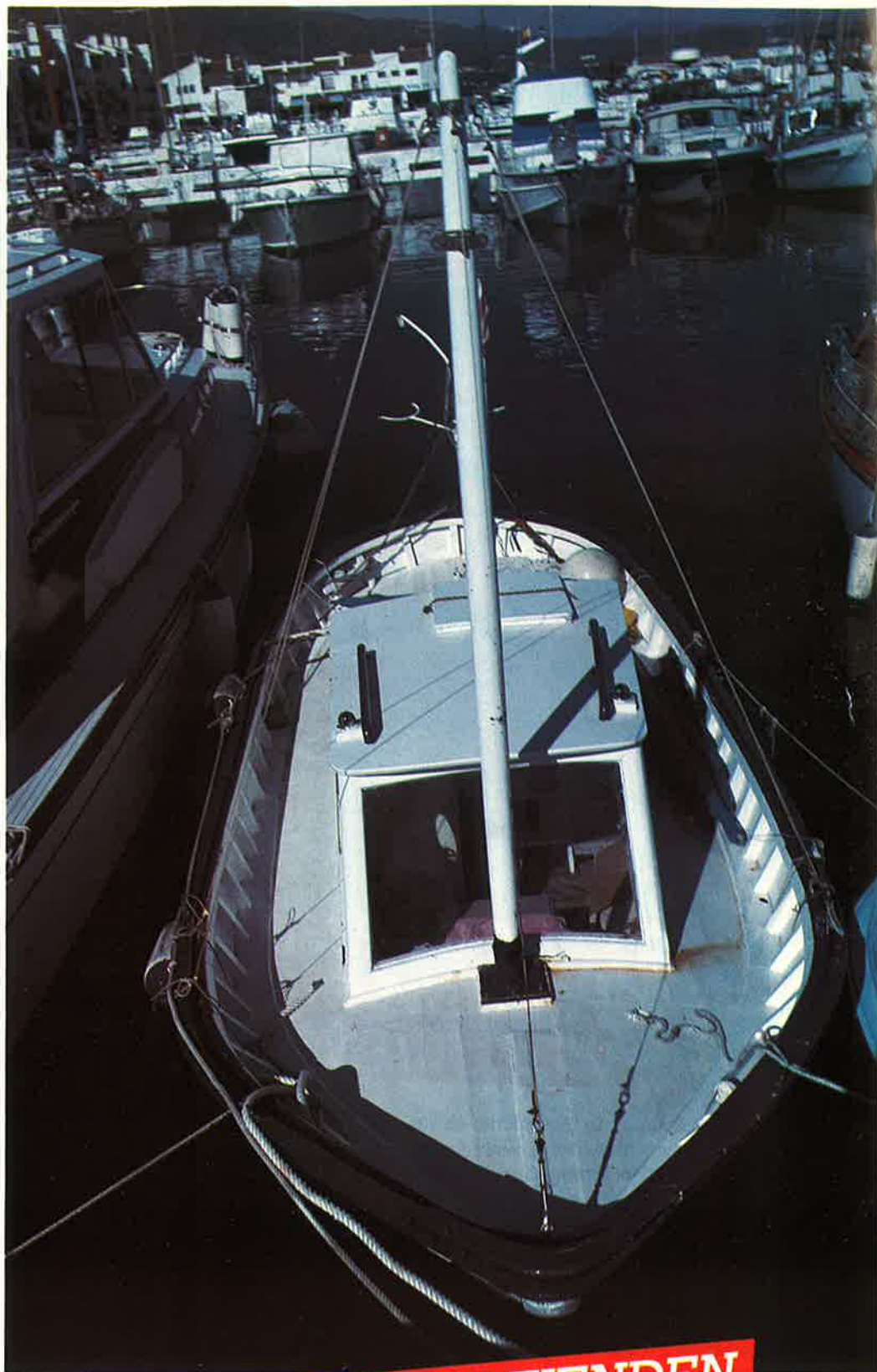
J. P. Muñoz.

nicación y estudiosos ante el papel que juega la mujer en las comunidades pesqueras. Todo el interés suele concentrarse en la actividad económica del sector y, en contadas ocasiones, en el trabajo del hombre a bordo. La mujer es un personaje secundario que sólo aparece cuando hay que potenciar el carácter heroico y sacrificado del hombre de la mar.

Una reflexión elemental sobre el entramado de la vida social de las comunidades pesqueras pone al descubierto dos cosas: primera, que la mujer es el eslabón que une al pescador con la sociedad de tierra; y segunda, que la mujer es la responsable directa de la socialización, de la educación de los hijos. Es ella quien debe filtrar, asimilar y controlar la ingente información de un mundo en permanente cambio.

Su posición en la familia la obliga a mantenerse vigilante ante los cambios que se producen, convirtiéndola en un fino observador de las innovaciones de su entorno más próximo. HOJA DEL MAR reunió a un grupo de mujeres de pescadores para que expresaran sus opiniones sobre los efectos del turismo en su vida cotidiana.

Resulta paradójico hablar del turismo con quienes no pueden veranear: *«Nosotros no podemos permitirnos el lujo de las vacaciones. La mar no te da para tomarte unos días de vacaciones.»* Incluso la temporada de verano supo-



**LOS PESCADORES TIENDEN
A CONSTITUIR UN
GRUPO SOCIAL CERRADO**

TURISMO Y COMUNIDAD PESQUERA



PARA EL PESCADOR, EL TURISMO CUESTA CARO: ENCARECE LA VIDA, MIENTRAS EL GANA IGUAL

ne, para algunas, un incremento en sus obligaciones: «Nosotros no veraneamos. Se aprovecha el verano para trabajar. En el verano es cuando los establecimientos necesitan más dependientas. La que puede dejar al hijo aprovecha el verano para irse a trabajar, porque en el invierno no hay donde ir.» Para el hombre no hay cambios: «El pescador sigue siendo exactamente igual. No deja la pesca para quedarse la temporada de verano a trabajar en tierra.»

Vivir todo el año en un pueblo turístico tiene serios inconvenientes para unas familias que, según datos de la Cofradía de Pescadores, tienen unos ingresos medios mensuales que pueden oscilar entre las 50.000 y las 60.000 pesetas. «La vida en el Puerto de Mazarrón

es cara durante todo el año; los precios suben en el verano y ya no se bajan cuando acaba la temporada. Ganando lo mismo se viviría mejor en otro pueblo con menos turismo. La gente que viene de Madrid nos pregunta cómo podemos vivir con estos precios todo el año.» «La vida en el puerto de Mazarrón es más cara que en el propio pueblo de Mazarrón» (que está a seis kilómetros del puerto, hacia el interior). «Cuando voy a la plaza con mi hermana, que vive en Cartagena, noto la diferencia en el pescado, en la fruta, en todo. Mi hermana, con mucho menos dinero, vive mejor en Cartagena que yo aquí en el puerto.»

Los veraneantes rompen el ritmo cansino de una población que en invierno ronda los 4.000 habitantes y en ve-

rano, según algunas estimaciones, puede oscilar entre 90.000 y 120.000 personas. «Cuando vas a comprar no puedes entrar en ningún sitio de la gente que hay. Es un agobio.» En algunas asistentes a la reunión, no en todas, se advertía un cierto rechazo hacia los foráneos; ese tipo de rechazo que se siente cuando alguien invade un lugar querido sin pedirnos permiso. «En las tiendas, las mujeres de fuera siempre tienen que ser las primeras. Por mucho tiempo que lleves tú, si llega ella (la de fuera), parece que tiene el derecho a que la despachen primero, antes que a nosotras.» «Es que se creen que por ser de capital... Vienen al pueblo y creen que pueden hacer lo que quieran, que tienen más derecho. Se creen que las del pueblo somos tontas. Aparcan y dejan los coches donde les da



Para los representantes de las llamadas fuerzas vivas locales, el turismo ha constituido, en términos generales, un factor de progreso y bienestar para el pueblo, contribuyendo a la creación de una infraestructura importante.

la gana porque están en el pueblo. Ponen los coches en doble fila o los dejan en una calle donde cortan el paso y se van; y no sabes donde están; y no es para cinco minutos.»

Sin acritud, con un sentido del humor sorprendente, las mujeres se burlan de unos maridos que se «desojan» ante tanto cuerpo a la intemperie. «Si el domingo no trabaja, si no sale a la mar, lo lógico es que se lo dedique a su mujer y a sus hijos. Yo le digo a mi marido: 'Nene, ¿tú por qué no te vienes a la playa?' Pero él no quiere. ¿Y por qué no le gusta ir a la playa? Porque se sienta en la terraza de la Virgen del Mar (un bar) y está viendo pasar una, pasar otra. Y cuando sube a mi casa llega 'hinchaico' de ver y de beber. Y, claro, viene el berrinche por eso.» «Mi marido no viene conmigo a la playa porque ya sabe lo que le espera. En cuanto mira a una le doy un pellizco.»

Más que criticar, se burlan de los pescadores viejos, y menos viejos, que van

a las playas a mirar. Entre risas, alguna comenta que: «Incluso los más viejos van con prismáticos a las playas nudistas.» E incluso las mujeres de más edad sostienen, con dignidad, una actitud tolerante ante el desnudo en las playas: «Si es una playa nudista, pues el que quiera bañarse así es muy dueño de ir a bañarse. Y si a ti no te gusta verlo, pues con no ir...» Otra cosa es el «destape» de sus hijas: «Mientras esté en mi casa no quiero que me lo haga.» Sin embargo, no deja de sorprender el profundo cambio en las costumbres de estas mujeres: «Antes, las madres no iban a la playa. Iban a llevarnos, pero no se bañaban. Se bañaban por la noche, para que no las vieran.» Una de las que tenían más edad comentaba: «Yo primero iba a la playa por obligación, por llevar a mis hijos. Ahora, ya no voy por obligación, ahora voy porque quiero ir a la playa.»

Las mujeres se reconocían más abiertas que sus maridos en la educación sexual de los hijos. «Mi marido, que es joven, tiene 40 años, vive atrasado de la vida esta (de lo relacionado con la educación sexual)». «Hay padres que se meten en la misma bañera con los críos. Y lo ven tan normal. Mi hijo va a cumplir cuatro años. Pues su padre se esconde de su hijo, pero yo no me escondo. Yo sí tengo que bañarme con mi hijo, me baño, y mi marido se esconde.» No parecen darle importancia a que los hijos observen en las playas los semidesnudos de las mujeres: «Si eso es normal (el cuerpo), ¿por qué no lo pueden ver?» Una de las asistentes contó una escena que había presenciado en la playa: una familia, matrimonio e hijo, hablaban sobre el nacimiento de los niños; la mujer no llevaba la parte alta del bikini; el padre le decía al niño que los hijos no vienen de París, sino que los traen las madres en su barriga. La mujer del pescador concluía: «Hay mucha gente que se escandaliza de que le expliquen eso a los hijos. Pues yo lo veo muy bien. ¿Por qué les tienes que estar engañando?»

No puede decirse que el turismo haya alterado la concepción de la religiosidad o su práctica entre los pescadores. «En la mar es raro el que va a misa.» «El pescador es creyente, pero no es practicante.» Sólo una de las cinco mujeres que asistieron a la reunión era practicante. Sus hijos son bautizados y hacen la comunión. O sea, que cumplen los rituales religiosos que tienen un fuerte sentido social. La confesión y la comunión es otra cosa: sólo confiesan y comulgan cuando sus hijos hacen

la comunión. No son practicantes y lo reconocen abiertamente. Los hombres tampoco van a misa: «A mi marido no hay quien lo meta», pero llevan estampas de la Virgen en la cartera, en el barco, y hasta en la máquina del barco.

Con la llegada del turismo, la vida de la comunidad se altera. «Cambia la forma de vivir. Porque nosotros, bueno, la gente joven, no vive igual en invierno que en verano. Ahora, en verano, sale mucho más, entra mucho más, convive mucho más con otras personas. Nosotros no lo notamos, pero ellos sí que lo notan. Nosotros seguimos teniendo nuestras costumbres. Nuestras amistades y nuestras salidas son las mismas. Nuestra vida normal sigue siendo siempre igual.» Pero este cambio parece que se ha hecho más intenso en los últimos años: «El turismo ha influido. Yo tengo dos hijas, una de 20 años y una de 16 años. Nada más que en la vida que ha llevado la mayor y la que lleva la pequeña, pues ya se nota lo que influye el ambiente que hay. Influye en que mi hija más mayor (la que tiene 20 años) ha salido mucho menos, se ha 'recogido' a otra hora, no me ha dicho nunca: 'Voy a venir más tarde'; mientras que a la hija más pequeña siempre le tengo que estar diciendo: 'A tal hora tienes que estar aquí en la casa'. Y me contesta: 'Mamá, si yo soy la primera que me recojo, si todavía se quedan todas'. Esto no pasaba con mi otra hija, cuando tenía la edad de la pequeña. Puede haber alguna noche que se le haya presentado cualquier acontecimiento, pero así, normalmente, a diario, como ésta, no lo ha hecho. En eso sí que lo noto.» Otro cambio entre las hijas de pescadores más jóvenes es su integración en los grupos de la gente de fuera: «Mi hija mayor (tiene 20 años) trata con gente de aquí, con gente del pueblo. Y, sin embargo, en la pandilla de la pequeña (16 años) hay tres de la gente del pueblo; todos los demás son de fuera.»

Todas las asistentes a la reunión coincidían en que: «Hay más tolerancia con los hijos en cosas que antes veíamos mal, muy mal. Antes se decía: 'Mira, que vino a las doce anoche'. Y ahora lo vemos muy natural.» Pero esta tolerancia se limita al tiempo de verano, porque en el invierno todo vuelve a la normalidad: «Mi hija (16 años) va al instituto. Cuando viene del instituto se mete en la casa. Llega el sábado y a lo mejor puede salir a dar una vuelta, pero el domingo ya no sale, ya que se queda en la casa todo el día sin salir. Esto en la época de invierno. Llega el verano y a las

doce y media ya va a la playa; y luego, por la tarde, cuando son las seis, a la reunión de los amigos, porque tienen que quedar a ver dónde van por la noche. Y cuando llegan las ocho de la tarde, pues a 'ponerse limpia', a cenar y... ¿A que hora se 'recoge'? A nosotros no nos gusta ponerles hora porque queremos que sean ellos los responsables. Pero mi hija, más o menos, se 'recoge' a las doce, las doce y media. Yo digo mi hija, las demas...»

rés no llega más allá del tópico superficial: «Preguntan cómo se pesca esto, o qué pescan por la mañana.»

Al final de la reunión, ante la pregunta sobre si creían que era bueno que hubiera turismo: «Sí, a favor. Claro que es mejor.» Les atrae la gente de fuera: «La variedad de gente que puedes ver.» Y, a pesar de todo, «que también hay personas agradables. Verdaderamente no son todos desagradables.»



Las mujeres de las comunidades pesqueras son protagonistas de los cambios sociales y finas observadoras de la realidad. Su papel dentro de la vida colectiva es decisivo como ningún otro y merecedor de una atención que, lamentablemente, no suele concedérseles.



A media noche, gente de todas las edades deambula por el Paseo del puerto. En el barrio de los pescadores, a esas horas, no hay nadie por la calle. En sus viviendas, aisladas del jolgorio que se desparrama al borde de la playa, sólo se siente el calor del verano. «Anoche mismo estuve yo hasta la una y cuarto sentada en mi puerta, yo sola, y no había nadie en la puerta.» Una mujer expresaba su sorpresa cuando se dirigía a su casa, después de visitar a sus padres, y atravesó el Paseo del puerto de madrugada. «Es lo que yo le digo a mi hija: 'Pero es que has venido a las doce y media, y fíjate que no hay un alma'. Y me dice: 'Mamá, ¿pero tú has bajado al Paseo y lo has visto?'»

Esa especie de marginación residencial de los pescadores explica, en parte, la limitación de los contactos con los que no son del pueblo. «Entre la gente joven sí se hacen amistades con la gente de fuera. Pero, los demás, no.» «Puedes tener amistad de hablar un día, de comentar cualquier cosa, pero amistad de verdad no.» La gente de fuera suele preguntar sobre el pescador, pero su inte-

Hijas e hijos

Para los jóvenes hijos de pescadores, la afluencia turística que sufre su villa durante los meses de verano significa, en primer lugar, un aumento del precio del pescado y, por tanto, una posibilidad de obtener mayores remuneraciones. En contrapartida, el turismo también implica un encarecimiento de la vida a lo largo de todo el año, especialmente en lo que se refiere a la vivienda. La posibilidad de mantener un tipo de relaciones menos convencionales con visitantes del sexo opuesto es especialmente valorada por los varones jóvenes, mientras que parece tener una utilidad menos inmediata en el caso de las hijas de pescadores.

En una mesa redonda organizada por HOJA DEL MAR, y a la que asistieron una veintena de jóvenes hijos de pescadores, la mayoría de los participantes se inclinó por valorar con mayor interés aquellos aspectos del turismo que inciden de forma más directa e inmediata en su vida cotidiana. Todos ellos señalaron que el aumento en la demanda de pescado acarrea una me-

jor valoración del mismo y, en consecuencia, un incremento en las remuneraciones, dentro de una comunidad pesquera en la que no existe paro. Sin embargo, «de la misma forma que aumenta el pescado, también sufren subidas los precios de la carne, y de todo. Los precios no bajan en invierno, así que pagamos los mismos precios que los turistas». Este aumento en el coste de la vida tiene especial incidencia en lo relacionado con la vivienda, hasta el punto de que sólo dos de los jóvenes casados vivían en pisos de alquiler. El resto, al igual que los jóvenes solteros, lo hacen en casa de los padres.

A pesar de contar con una variada oferta de trabajo en otros sectores de la actividad económica de Mazarrón, ninguno de los jóvenes presentes se había planteado abandonar su oficio de pescador. «En el mar se puede ganar algún dinero y es un sitio con menos problemas que la construcción o el campo. Es el oficio que conocemos, y el que ejercen nuestros padres.» Sin embargo, los jóvenes que no eran hijos de armadores sí estarían dispuestos a cambiar su trabajo en el mar por otro en tierra: «En invierno es muy duro y se lleva una vida



«NOSOTRAS NO TENEMOS VACACIONES. EN VERANO HAY TODAVIA MAS TRABAJO»

familiar muy difícil. En tierra se ganan salarios más altos. Yo estaría dispuesto a trabajar en tierra siempre que me garantizaran la estabilidad que tengo ahora.»

En opinión de los jóvenes, las nuevas pautas de comportamiento aportadas por la población turística afectan fundamentalmente al esparcimiento. «Hay más discotecas. Se conoce más gente y, sobre todo, se puede tener alguna relación con chicas de fuera.» Relaciones «menos convencionales» —según explicaron— que las que habitualmente mantienen con las jóvenes de Mazarrón. «A una chica de aquí no le puedes decir las mismas cosas que a una de fuera, a la que, además, sólo conoces de unos días. Son relaciones más inmediatas, más directas.» Una hija de pescadores asistente al coloquio señaló que «las relaciones de las chicas son diferentes. Durante el verano seguimos con el

mismo grupo de amigas y amigos, aunque se junte gente de fuera, que suele ser gente que viene todos los años». De los veinte jóvenes presentes, seis se habían casado en edades comprendidas entre los 18 y los 24 años. Todos habían conocido a sus cónyuges en Mazarrón, y dos eran extranjeras afincadas en la villa. «En su mayoría, las bodas siguen siendo entre familias pescadoras, y también, aunque menos, con chicas andaluzas que vienen a trabajar en el tomate.»

Las bodas, junto con los bautizos y funerales, son las únicas ocasiones en las que los jóvenes presentes en el debate suelen asistir a oficios religiosos. Sólo uno de ellos manifestó tener prácticas religiosas con cierta frecuencia. La mayoría se declaran «creyentes, pero no practicantes». «Hay que bautizar a los hijos, y casarse por la Iglesia, porque esa es la tradición. También hay que ir a los funerales de los compañeros, por-

que es ley entre los pescadores. Pero a la Iglesia sólo van algunas mujeres.»

EL turismo han influido poco en las relaciones de la comunidad pescadora con la Iglesia: «Nuestros padres tampoco son practicantes, aunque sí son supersticiosos con la religión.» Tampoco ha influido el turismo en los criterios de los jóvenes sobre el trabajo de la mujer. Todos ellos coincidieron en que «la mujer es libre para trabajar», pero ninguno de ellos se mostró partidario de ello «salvo que el hombre no pueda sacar su familia adelante». El motivo aducido por los jóvenes es el cuidado de los hijos, «quién se encarga de ellos mientras nosotros estamos en el mar», y su propia relación familiar: «Cuando volvemos después de un tiempo en el mar, queremos que la casa y los hijos estén bien cuidados, y estar con nuestras mujeres el poco tiempo que tenemos.» No opinó lo mismo la única joven participante en el debate: «Da igual que sea el hombre el que saque a la familia adelante. Lo que me importa es poder ser independiente. Y para eso tengo que tener mi trabajo y mi sueldo. La mayoría de mis amigas piensan lo mismo y creen que es algo que conviene discutir con los novios antes de casarse.»

«Lo más importante del turismo ha sido una mayor libertad en las costumbres», reconocen todos los jóvenes. «Los padres han terminado aflojando y ahora son más liberales en la forma de vestir, de hablar, en la hora de volver a casa.» Sin embargo, esa liberalidad tiene unos límites más estrechos para las mujeres: «Mis padres me dejan llegar tarde en verano, y no hay problemas con los amigos. Pero, en invierno, los chicos mantienen su libertad, mientras que nosotras estamos más atadas.»

La presencia del top-less y del nudismo en las playas no parece turbar en absoluto a los jóvenes: «Los únicos que van a mirar a las turistas son nuestros padres. A ellos sí que les importa cómo visten las turistas.»

Finalmente, los jóvenes consideraron que el contacto con personas más vinculadas a la actividad política y económica no había hecho variar su opinión sobre los sindicatos, partidos políticos e instituciones. Todos reconocieron su posible utilidad, pero se mostraron muy

escépticos en cuanto a su capacidad para solucionar los problemas específicos de los pescadores: «Tiene que haber partidos y sindicatos, pero las soluciones nos las tendremos que buscar nosotros.»

Las «fuerzas vivas»

Frente a las reflexiones expresadas por las mujeres, para las que el progre-



LA JUVENTUD SIENTE MAS LA INFLUENCIA
DEL TURISMO Y
DE SU LIBERTAD DE HABITOS

so generado por el turismo no había significado necesariamente transformaciones sustanciales en sus condiciones de vida y trabajo, la opinión unánime de los representantes de diversas instituciones políticas y económicas de Mazarrón se basa en el convencimiento de que progreso y turismo son bienes en sí mismos, y que cada grupo social se beneficia, a su modo, de sus efectos positivos. *«El auge del turismo ha traído consigo la creación de toda una infraestructura que ha mejorado la vida de la po-*



Poco a poco, la presencia del turismo va alterando la rigidez de criterios de tiempos pasados: incluso las personas mayores dan muestra de un grado de tolerancia que hace apenas una década era inconcebible.

blación —afirma el alcalde, Pedro Muñoz Ballester—. *La oferta en materia de sanidad, educación, red viaria y servicios se ha multiplicado a lo largo de estos años, y de ella pueden beneficiarse todos los habitantes, no sólo los turistas.»*

Aunque no existen datos fiables desde que, en 1979, se redactó el «Plan General de Ordenación del Municipio de Mazarrón», el concejal de Turismo, Juan Pablo Muñoz López, estima que la población veraneante asciende a unas 90.000 personas durante los meses de julio y agosto, pudiéndose llegar a los 120.000 en los fines de semana. De estos visitantes, el 60 por 100 procede de la propia región murciana, el 35 por 100 de ambas Castillas, Madrid y Barcelona, y el 5 por 100 restante está compuesto por veraneantes extranjeros. *«Se trata, en líneas generales, de un turismo de clase media y baja —señala el concejal— por lo que una de nuestras preocupaciones es elevar la categoría económica de la actividad turística.»*

Según Carlos Sánchez Hernández, promotor y del Centro de Iniciativas y Turismo, *«este auge tuvo su origen en una oferta de vivienda muy barata. En la actualidad, el ritmo de construcción es muy elevado, con una media anual de 600 nuevas viviendas, lo que implica una inversión próxima a los 2.000 millones de pesetas, sin considerar todo lo que ello mueve en industrias auxiliares. El precio medio de la vivienda puede rondar los cinco millones de pesetas.»*

Fruto de toda esta actividad, la población de Mazarrón no conoce el paro, permitiendo incluso la afluencia de trabajadores de otras zonas de la región para cubrir las necesidades de la construcción, el comercio y los servicios. *«La transformación debida al turismo es innegable, y sus beneficios están a la vista, no sólo en materia económica, sino también en todo lo que ha significado de modernización y cambio en la vida social»,* asegura el presidente del Centro de Iniciativas y Turismo, Ginés Navarro Martínez.

Sin embargo, ninguno de los entrevistados por HOJA DEL MAR se arriesga a realizar una cuantificación de las repercusiones económicas que, para la comunidad pesquera, ha tenido el espectacular desarrollo del turismo. *«No cabe duda que la demanda de pescado ha crecido vertiginosamente durante estos años, lo que ha supuesto un encarecimiento del precio y, por tanto, unos mayores beneficios para los pescadores —señala Juan Pablo Muñoz López—. Yo recuerdo cuando las mujeres y los*

arrieros se recorrían toda la zona intentando vender el pescado.»

«La actividad pesquera hubiera sido imposible sin la construcción del puerto refugio —destaca Lorenzo García Guedán, vicepresidente de la Cofradía de Pescadores y ex-patrón mayor—. Lo que no me explico es cómo no se pueden invertir unos millones en alargar el espigón, mientras se gastan más de 200 en un paseo marítimo.»

Para Lorenzo Guedán, los beneficios del turismo se han limitado al aumento en la demanda de pescado, que casi no llega a satisfacerse en los meses de julio y agosto, aun cuando aparezcan algunos excedentes en septiembre. *«La gente está empleada, y no tenemos paro, aunque habrá que hacer algunos reajustes cuando los barcos polivalentes pasen del cerco al arrastre, ya que sobrarán media docena de hombres por barco —advierte José Antonio Paredes García, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores—. Creo que podemos estar contentos con nuestra situación, aunque en el sector pesquero estemos casi olvidados por las ayudas de la Administración.»*

Según Guedán y Paredes, los ingresos medios de los pescadores de cerco y arrastre rondan las 45.000 y 50.000 pesetas mensuales, mientras que los ingresos de los incluidos en el Grupo III perciben remuneraciones más bajas. Todos los entrevistados por HOJA DEL MAR coinciden en apreciar las dificultades de hacer frente, con esos ingresos, al encarecimiento de la vida que ha supuesto el turismo, tanto en lo que se refiere a cesta de la compra, servicios y, especialmente, la vivienda. *«Sin embargo, los pescadores prefieren seguir con su actividad, aunque el auge económico les permitiría pasarse a la construcción o a la agricultura»,* indica Gaspar Blanco Prieto, ex-sacerdote y miembro del equipo redactor del Plan de Ordenación General. *«Para mí, eso significa una revalorización del oficio de pescador, y supone que los pescadores mantienen su trabajo por vocación.»*

Para Gaspar Blanco, el encarecimiento de la vida sufrido por los pescadores tiene su contrapartida: *«Hay más oportunidades. Las mujeres, por ejemplo, pueden trabajar en la limpieza. Los hijos disponen de unas mejores posibilidades de estudio y toda la comunidad pesquera puede disfrutar de las obras de infraestructura. Por poner un ejemplo, ahora mismo hay cuatro video-clubs en el pueblo, además de las salas de fiesta y discotecas. Las posibilidades de ocio y esparcimiento son mucho mayores ahora que hace veinte años.»*

ESTADISTICA DE CAPTURAS FLOTA DE MAZARRON

Año	Kilos en Mazarrón	Kilos en otros puertos	Ptas./Mazarrón	Ptas. en otros puertos
1979	1.383.247	2.064.907	102.612.106	153.102.751
1985	512.797	760.950	167.374.576	96.439.476

No están incluidos los datos de la almadraba.

Coincide con esta opinión Miguel Morales Mateo, concejal de Urbanismo: «Nosotros tenemos una pequeña auto-escuela, a la que vienen mujeres e hijos de pescadores, lo que sería impensable hace unos pocos años.» Todos los entrevistados coinciden nuevamente al considerar que la comunidad pesquera se encuentra totalmente integrada, y que ello se debe, en gran medida, a las transformaciones propiciadas por la riqueza turística. «Los pescadores y sus mujeres viven igual que el resto de la población, y no se distinguen siquiera de la gente de Madrid», indica Gaspar Blanco. «Ya sólo hay dos pescadores que bajen al puerto en bicicleta», señala el concejal de Turismo. «Los chicos van al colegio hasta los 14 años, aunque como les está prohibido embarcar con menos de 16, se pasan dos años haciendo el gamberro. Aquí sólo es analfabeto el que quiere serlo», afirma el patrón mayor.

El problema de la vivienda sí es reconocido de forma unánime, aunque resulte matizado por el concejal de Turismo: «En realidad, los alquileres sólo son caros durante el mes de julio y agosto. El resto del año tienen precios asequibles.» «Tal vez habría que construir más viviendas sociales» —precisa el Alcalde—.

A pesar de todas las dificultades, el ex-sacerdote Gaspar Blanco finaliza: «Antes, la pesca quedaba para el que no encontraba otra cosa. Ahora, aquí en Mazarrón, existe trabajo y oportunidades. La gente que sigue en la pesca está porque quiere.»

Conclusiones

Todos los datos apuntan hacia unas pautas de comportamiento tradiciona-

EVOLUCION DE LA FLOTA

	1979	1985
Embarcaciones	52	66
TRB	950	1.450
C. V.	5.489	6.210
Tripulantes	256	318

les. No parece que los contactos, los intercambios culturales con la población turística que invade, durante la temporada de verano, el puerto de Mazarrón, hayan producido cambios significativos en la comunidad pesquera.

Para el pescador, obligado a continuar con su ritmo normal de trabajo, la llegada de los turistas no significa nada. Sus contactos con la gente de fuera se ven espaciados a los días de descanso. La masa colorista que se aplasta contra la playa no es más que una pintura que observa un día a la semana, mientras pasea con su familia o se toma el aperitivo con sus compañeros. Son los otros miembros de la familia, la mujer y los hijos, los que tienen el tiempo y la oportunidad de fundirse con los de fuera. Pero frente a la autonomía social que goza el individuo en las ciudades, en las pequeñas localidades costeras existe un fuerte control que ejercen las mujeres sobre ellas mismas. Los intercambios entre la población femenina de las comunidades pesqueras y los turistas quedan muy limitados. El aislamiento de las barriadas de los pescadores, apartadas de los lugares de diversión y encuentro de la población veraniega, limita los contactos a las compras diarias.

En las comunidades pesqueras, la vida social se sigue moviendo en torno

a la familia y a las relaciones vecinales. Sólo los jóvenes, y en especial los que prolongan su formación en las escuelas más allá de la enseñanza obligatoria, han roto el cerco que la dinámica de la vida y el trabajo imponen en la comunidad de pescadores. En qué medida las nuevas ideas y costumbres que ellos introduzcan en sus familias pueda convulsionar el orden social tradicional dependerá,

entre otras cosas, del protagonismo que pueda y sepa alcanzar la mujer del pescador y de su capacidad para conducirlos y asimilarlos. La mujer, pieza esencial en el modelo de reproducción de los valores y normas sociales en estas comunidades, es la que, por el momento, muestra una mayor madurez en sus actitudes hacia las innovaciones que observa en su entorno. ■

Texto y fotos:

José Manuel MONTERO-LLERANDI
José María SULLEIRO

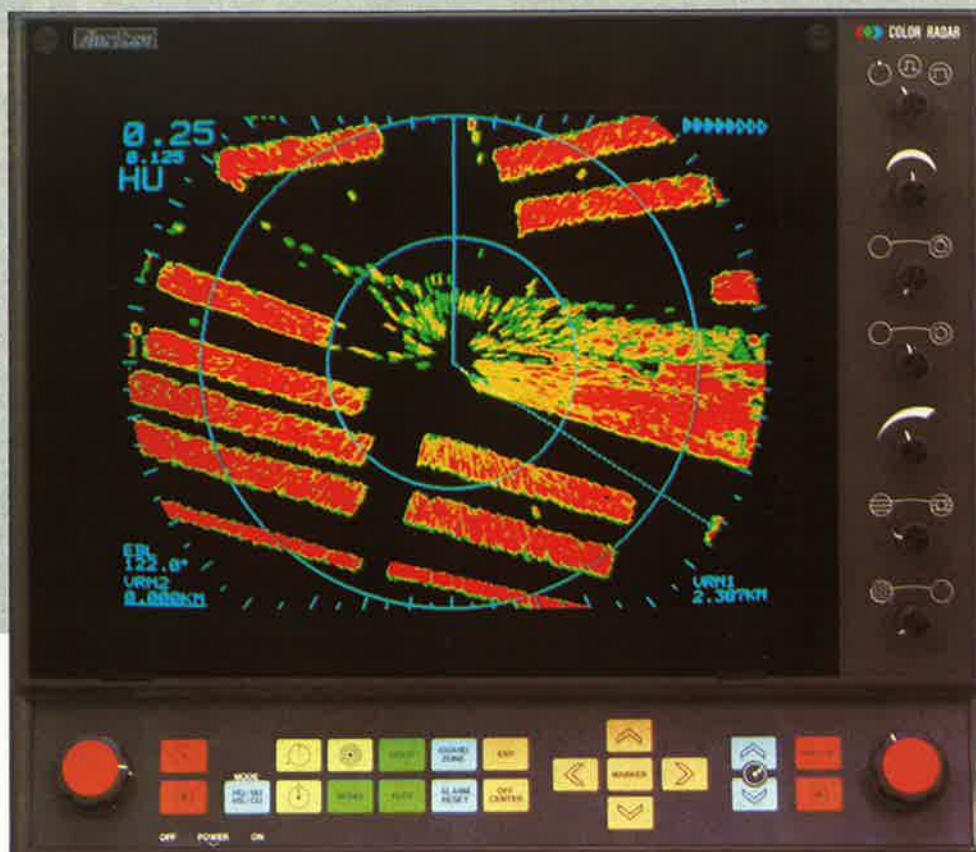
NOTAS

(1) José María Vaca y Víctor Zorrilla, «Síntesis de la encuesta a sociólogos, teólogos y pensadores sobre el cambio socio-religioso verificado en España», en Almerich y otros. *Cambio social y religión en España* (Barcelona, Fontanella, 1975), páginas 20-29.

(2) José Manuel Montero Llerandi, «Estudio sociológico sobre los trabajadores del mar del sector pesquero murciano» (inédito).

(3) Salustiano del Campo y Manuel Navarro, *Análisis sociológico de la familia española*. Madrid, Ministerio de Cultura, 1982, página 27.

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.

EL OTRO

Burela y Cillero (Lugo)



El puerto de Burela, ganado a la mar gracias a un gran esfuerzo común.

Entre Ribadeo y Vicedo, casi al límite occidental del Cantábrico, se extiende lo esencial de una Galicia marinera escasamente conocida: es el litoral lucense. Se trata, sin embargo, de un bastión pesquero importante, que cuenta con dos puertos que pueden tutearse con cualquiera de los principales de la costa peninsular, en lo que a pesca se refiere. Estamos hablando de Burela y Cillero. Ambos han experimentado en los últimos años un desarrollo decisivo.

E

N la orilla, las largas algas forman sobre las rocas como tejados de pallas. Hoy el cielo está azul y el mar, reposado, se limita a rozar apenas la arena de la larga playa, donde tan sólo una familia toma el sol en silencio, a un paso de la tienda de campaña y la camioneta de matrícula nórdica. Quizá sea precisamente el silencio en que todo lo demás transcurre lo que hace más impresionantes los gritos de las gaviotas sobre el pequeño puerto, él también casi vacío. Dice el telediario que este año las cifras del turismo se han elevado más que nunca. Debe ser en otro país. Aquí los visitantes somos tan pocos que la gente nos mira con curio-

sidad. Esto se llama Portoce-lo, y está a un tiro de piedra de San Ciprián, entre Cillero y Burela, en la costa lucense.

Por cierto que no toda la Galicia cantábrica es igual. En realidad, nada en esta costa es igual a nada. Ribadeo tiene su propia identidad, como tiene la suya la turística Foz —ésta sí invadida por los visitantes foráneos—, como cuenta con una para sí, y particularísima; Burela, como son distintas San Ciprián, y Cillero de la mano de Vivero, y como singulares son, ya en la brevísima Coruña cantábrica, Barqueiro y Bares, con su Estaca por frontera. De común; la belleza de los suaves paisajes, los bosques acercándose hasta asomarse al mar, la palidez del cielo.

Recorriendo calmadamente

CANTABRICO



Cillero, en la ría de Viveiro: un excepcional puerto natural.

la Galicia cantábrica, no puede el viajero escapar a la sensación de encontrarse ante un mundo incierto, al borde de muchos cambios. Son demasiados los signos que revelan la encrucijada de su futuro. En Burela y Cillero, no hace falta mirar las estadísticas para darse cuenta de que la pesca, pujante, está proporcionando el capital para muchas empresas. Burela vive un crecimiento acelerado, casi frenético; todo el pueblo es una pura obra de construcción de nuevas viviendas. Cillero se alimenta a sí misma y a la vecina Viveiro, con la que casi se toca. Los signos del desarrollo económico se aprecian también en el campo industrial, cuyo crecimiento inevitable, no sólo en la consecuente industria auxiliar y derivada de la pesca, sino

también en otros terrenos productivos, como el maderero, la metalurgia... La problemática fábrica de Alúmina-Aluminio, así como el gres y caolín de Burela, dan muestra de ello.

Pero el desarrollo económico tiene siempre dos caras. Viendo la tala masiva de los bosques, ya en parte invadidos por el eucalipto empobrecedor de suelos; observando la fantasmagórica imagen lechosa del fondo marino, frente al vertedero de la fábrica de caolín burelano; comprobando cómo la construcción de nuevas viviendas se realiza con criterios urbanísticos de dudoso origen, en el supuesto de que criterios haya; contemplando la aparición de nuevas y correctas carreteras, que animarán sin duda el fortalecimiento de una más po-

derosa industria turística; oyendo hablar del proyecto de instalación de una fábrica papelera, es obligado reparar en esas dos caras. ¿Sabrá la costa de Lugo apropiarse de las ventajas de ese impulso económico sin perder en el camino una parte fundamental de los valores que aún hoy conserva en el terreno medioambiental y de calidad de vida? De momento, la fiebre del desarrollismo ha hecho ya algunos estragos, todavía reparables y de menor importancia. Lo peor puede llegar mañana.

Ha sido, en realidad, como un estallido brusco de la Historia el que ha vivido en los últimos años esta porción del litoral lucense que Burela y Cillero delimitan. La actual Burela es el resultado principal de ese estallido. En 1970,

el nomenclátor del Instituto Nacional de Estadística registraba en Burela 2.822 habitantes. Cinco años después, la cifra se había elevado hasta alcanzar casi los siete millares. El incremento prosiguió, aunque a un ritmo ya más lento. En la actualidad Burela tiene una población de derecho superior a las 8.000 personas, que llegan hasta cerca de las 10.000 si se agregan las que aún no están censadas.

Se trata, en consecuencia, de un núcleo de considerable importancia, surgido de algo que hace veinte años era un pequeño pueblo marinero de escasos recursos. De un pueblo que, por lo demás, ni siquiera tiene todavía alcaldía propia: la parroquia de Burela está comprendida en el municipio de Cervo, pueblo inferior que, por paradojas del

VICENTE GRADAILLE TROBO,

PATRON MAYOR DE CILLERO

UN PIONERO DE LAS OO. PP.



HOJA DEL MAR.—La Organización de Productores de la Pesca de la provincia de Lugo, de la que usted es principal responsable, ha sido una de las primeras en culminar el proceso de su constitución. ¿Querría explicarnos cómo lo han realizado, qué pasos han seguido y qué dificultades principales han tenido que sortear?

VICENTE GRADAILLE TROBO.—Ha sido un proceso largo y complicado. Nuestra OP fue, en efecto, la primera en iniciar el expediente, en confeccionar unos Estatutos adaptados a la legislación comunitaria... Eso nos ha permitido ayudar a otros colectivos que emprendieron el camino más tarde, comunicándoles nuestra experiencia, de la que ellos han podido sacar provecho, ajustándola a sus propias condiciones. Nosotros comenzamos a trabajar sobre esto, orientándonos a partir de las normas de la CEE.

Dificultades ha habido bastantes, ciertamente. La primera y principal, adaptar el sistema de las Cofradías al de las OO. PP. Naturalmente, nosotros teníamos mucho adelantado con respecto a Europa en este campo, dado que las Cofradías de Pescadores, con sus nueve siglos de funcionamiento, han acumulado una experiencia enorme. Es cierto, no obstante, que las Organizaciones de Productores abarcan un campo de actividades más amplio, puesto que trabajan sobre la regulación de los mercados, la retirada de los productos, la adaptación de la oferta a la demanda, etcétera. Estas son actividades que no venían realizando las Cofradías, y que deberán realizar las OO. PP. A cambio, en Europa no tenían nada equivalente a las Cofradías. Había alguna cooperativa, algunos Ayuntamientos que tomaban en su mano ciertas tareas del colectivo, algunas agrupacio-

desarrollo desigual, es hoy mucho más pequeño que Burela, y cuyo principal atractivo estriba en integrar el villorrio de Sargadelos, antigua fábrica de cañones transformada en productora de famosas cerámicas y en centro promotor y defensor de la cultura gallega.

Todo el mundo es consciente de la impronta *self-made* de lo logrado y se refiere a ello con orgullo. Un vate local lo dejó dicho en versos de divertido tinte naif en el programa de las fiestas del Carmen de hace unos años: «Burela es un ejemplo, / una verdad comprobada: / con industrioso talento / ha salido de la nada. / Tiene un moderno poblado / con toda la urbanidad, / un muelle semiterminado / de muy grande extensidad. / Hay muchos cafés y bares, / comercios en general, / exportación de pinarres / convertidos en puntal. / Hay talleres de mecánica, / de camiones una caterva, / dos fábricas de cerámica, / gran industria de conserva.»

Ni siquiera los más animosos del lugar pueden, en cam-

bio, dejar constancia de glorias pretéritas. No hay noticia de Burela hasta mediados del siglo XIII, cuando Juan Sebastianes, prelado de Mondoñedo, y Rodrigo Gómez otorgaron «carta de población» a 250 pobladores. El siguiente hecho histórico de peso se demoró casi cuatrocientos años: fue en 1641 cuando el deán

mindoniense colaboró con los marineros del lugar para favorecer la constitución de una sociedad pescadora, con cuatro lanchas para la pesca de la ballena y facho de vigilancia permanente en San Ciprián. Ni siquiera se tiene certeza del origen del propio nombre de la población: «burela» significa en gallego «bu-

rel», que es tanto una pieza heráldica como el nombre de una tela, como también el de ciertas boyas de corcho muy usadas por entonces en estos parajes.

¿Por qué hubo de elegir la fortuna a esta pequeña población para auparla, cuando ni siquiera contaba con un puerto natural que favoreciera la



Cillero cuenta con una importante instalación de frío.

nes, pero todo ello de carácter local y escasamente estructurado.

De este modo, teníamos ya un buen trecho del camino recorrido cuando apareció el Decreto correspondiente.

Lo primero que hicimos fue confeccionar los Estatutos, que presentamos en la Delegación de Trabajo provincial. En aquel momento todavía no estaba claro a qué autoridad había que remitirse para cada gestión. En la Delegación de Trabajo nos hicieron algunas observaciones constructivas sobre los Estatutos, a la vez que nos declararon que ellos no se consideraban competentes en algunos de los terrenos afectados por la cuestión. Corregimos entonces los Estatutos y, ya en tanto que Asociación civil, los presentamos en el Gobierno Civil de la provincia. A partir de ello, empezamos a gozar de personalidad jurídica. Y ya nos pusimos a preparar el expedien-

te completo, que es algo muy prolijo y amplio; confeccionamos planes de pesca, acumulamos los datos necesarios para demostrar nuestra capacidad de producción, solicitamos y obtuvimos el informe favorable de la Comunidad Autónoma... y lo presentamos todo en el FROM, en tanto que organismo encargado de registrar las Organizaciones de Productores de España.

H. del M.—¿Cómo esperan ustedes articular a partir de ahora la relación entre sus Cofradías y la nueva OP provincial?

V. G. T.—Bueno, las Cofradías nuestras desaparecerán como tales, formalmente. Quedará la Organización de Productores Pesqueros de Lugo. Nosotros podemos ofrecer a la OP todos los servicios que tienen las Cofradías, su personal, sus lonjas propias... Ahora estamos haciendo el registro de socios, que serán cercanos a los

3.000, para las cerca de 400 unidades de que se compone nuestra flota provincial. Vamos a ser una OP relativamente fuerte, creo yo, no sólo por su volumen de ventas —que alcanza actualmente los 7.000 millones de pesetas—, sino también por la calidad del producto que ofrece: es el caso de la merluza de Cillero, o del bonito de Burela, que gozan de merecida fama.

Una vez que estén constituidas las diversas OO. PP. de Galicia, mi proyecto es que pueda constituirse una federación de todas las de la región gallega, para coordinarnos mejor. Cabría plantearse posteriormente una plataforma común, de toda España.

H. del M.—¿Qué problemas principales tiene planteados en este momento la flota de Cillero?

V. G. T.—Nuestra flota trabaja básicamente en los caladeros de la Comunidad,

sobre todo en la zona de Gran Sol. Nuestro problema fundamental en los últimos tiempos se ha derivado de la acumulación de derechos de pesca en aguas comunitarias por parte de algunos armadores de ciertos puertos, como es el caso de Pasajes. Ellos han acumulado en los últimos años más derechos de los que pueden usar. Y, desde luego, nadie niega que lo han hecho de manera legal...

H. del M.—...Y no sin mucho sacrificio...

V. G. T.—Efectivamente, también con sacrificios. De manera que, en mi opinión, para que hubiera una redistribución de esos derechos habría que empezar por indemnizar a esos señores, que no actuaron de mala fe. Redistribuyendo los derechos, podría lograrse que todos los barcos pudieran trabajar diez meses al año, lo que sería suficiente. Me parece que debería llegarse a un acuerdo. ■

aventura del desarrollo pesquero? No se muestran demasiado explícitos a este respecto los protagonistas del evento. Parece cierto, en todo caso, que en Burela, al igual que en Cillero, fueron a coincidir dos factores de particular importancia: la existencia de armadores decididos y emprendedores y la llegada de

capitales crediticios de cierto peso y en condiciones relativamente favorables. Fue así como estos dos puertos alzaron un vuelo que pronto se vio acelerado por la creación de una infraestructura capaz de sacar un alto rendimiento de las grandes capturas obtenidas por la flota en crecimiento: lonjas amplias, fábricas

de hielo, instalaciones frigoríficas, transporte... Las Cofradías de Burela y Cillero, de fuerte personalidad y capacidad organizativa notable, cumplieron en este proceso un papel de primera magnitud, potenciando el desarrollo y fortalecimiento de la empresa colectiva, encauzando el esfuerzo de las respectivas flo-

tas para que éste no se desviara hacia otros puertos y atrayendo, a la vez, a las flotas de los puertos vecinos, animadas por lo avanzado de la infraestructura en presencia. Sean éstas todas las razones o haya más, el caso es que puertos lucenses que en otro tiempo tuvieron un peso indudable —casos de Foz, Ribadeo y San Ciprián— hoy quedan muy lejanos de lo alcanzado por Burela y Cillero, que acumulan el 81 por 100 de las pesquerías del litoral de Lugo.

La comarca de «Las Mariñas» cuenta así con dos puertos que son de los primeros del Cantábrico, aunque cada uno de ellos con notables peculiaridades. Burela, el puerto de flota más amplio. Cillero, con menos barcos pero con mayor capacidad de captura, lo que le permite equilibrar la balanza en cuanto a beneficios obtenidos en primera venta. Burela, en lucha contra la falta de facilidades del medio natural en que se enclava. Cillero, con un puerto natural importante. Al observador foráneo, Burela se



Enclave industrial de Alúmina-Aluminio, entre Cillero y Burela.

BENIGNO BELTRAN,

PATRON MAYOR DE BURELA

«VAMOS HACIA ADELANTE»



HOJA DEL MAR.—El tópicico local más repetido es aquel que habla de la actual Burela como «salida de la nada».

BENIGNO BELTRAN MENDEZ.—Hace veinte años el puerto de Burela tenía ya bastantes barcos, boniteros y de anchoa. No tantos como ahora, ni muchos menos, pero ya una cierta cantidad. El problema es que vendían sus capturas en otros puertos. Aquí el cambio fundamental se produce con la construcción de las nuevas instalaciones y de la moderna lonja. Hasta entonces Burela sólo comercializaba el bonito para conserva, lo que nunca supuso ventas muy altas: 300 y pico, 400 y pico, 500 millones anuales, a lo sumo. Con la nueva lonja, al comercializar desde aquí las capturas de los palanqueros de la comunidad y

del resto de nuestra flota, empezamos a registrar ya cifras progresivamente más altas: 1.000 millones, 1.500, 2.000, hasta llegar a los 2.600 y pico del pasado año. Las instalaciones han ido siendo progresivamente mejoradas: otra lonja más, los almacenes de los armadores, la fábrica de hielo... En este terreno tenemos todavía problemas. Aunque hemos aumentado la producción de hielo, nuestros silos son pequeños. En verano, cuando las capturas de bonito son importantes —este año han salido 65 barcos boniteros de aquí—, no podemos almacenar, lo que repercute en los precios. Así que nos hemos metido en las nuevas obras del complejo de frío, que nos permitirán alcanzar una producción de unas 150 toneladas diarias de hielo, con dos cámaras

aparece como un fruto íntegro de la voluntad desarrollista: más *moderno*, por así decirlo, y sin ocultar el carácter contradictorio del adjetivo. Cillero, por su parte, parece haber seguido una evolución lineal con respecto a su pasado. El hecho de que Vivero absorba buena parte de la riqueza generada por el puerto cillerano contribuye a reforzar la impresión de que la marinera Cillero se ha sentido menos revolucionada por el fortísimo empuje de la pesca de los últimos años. La vecindad de Vivero, decididamente turístico, ayuda a confirmar esa imagen. Burela, en cambio, apenas está todavía en disposición de preocuparse por el turismo. Hasta la propia personalidad de los patrones mayores de ambas Cofradías apunta en la misma dirección. El sacerdote Vicente Gradaille, al frente de la de Cillero, es estricto, frío, extremadamente exigente, notoriamente conservador en su concepción del mundo, con una llamativa comprensión por el lado administrativo de las cosas. Benigno Beltrán, responsable de la de Burela, tiene tras de sí un pasado de pescador trasladado al terre-

no de la Marina mercante con posterior incursión en el campo de la enseñanza. Hábil, cordial, transigente, declara abiertamente su desapego burocrático y su incapacidad para retener cifras exactas. No hay que engañarse. Basta echar una ojeada a los dos

puertos, ambos metidos en importantes obras de ampliación de su espacio y de mejora de sus instalaciones, para comprender que los dos patrones mayores tienen un irreductible punto común: son dos dirigentes natos, dos personalidades con indudable

vocación para el liderazgo. Así lo reconocen los armadores de uno y otro puerto, que no ocultan su satisfacción por la gestión de los dos patrones mayores más destacados de la costa lucense.

Entre Ribadeo y Vicedo hay en estos momentos del orden de 400 embarcaciones, con más de 15.000 TRB. Sus capturas pueden rondar las 100.000 toneladas, con un beneficio de venta en lonja de unos 7.000 millones de pesetas. De éstos, Burela y Cillero se reparten más de 6.000. Cillero registraba una media de 49 millones anuales por embarcación en el año 1984, en tanto la media burelana era de 14,5 millones. La proporción iba pareja en la relación capturas/embarcación: 175.000 Kg. en el caso de Cillero, 50.000 en el de Burela. El mayor número de embarcaciones de Burela compensa la desigualdad proporcional: ella contabilizó en 1984 el 41 por 100 de la pesca desembarcada, lo que le sitúa un punto por encima de Cillero en el ranking provincial.

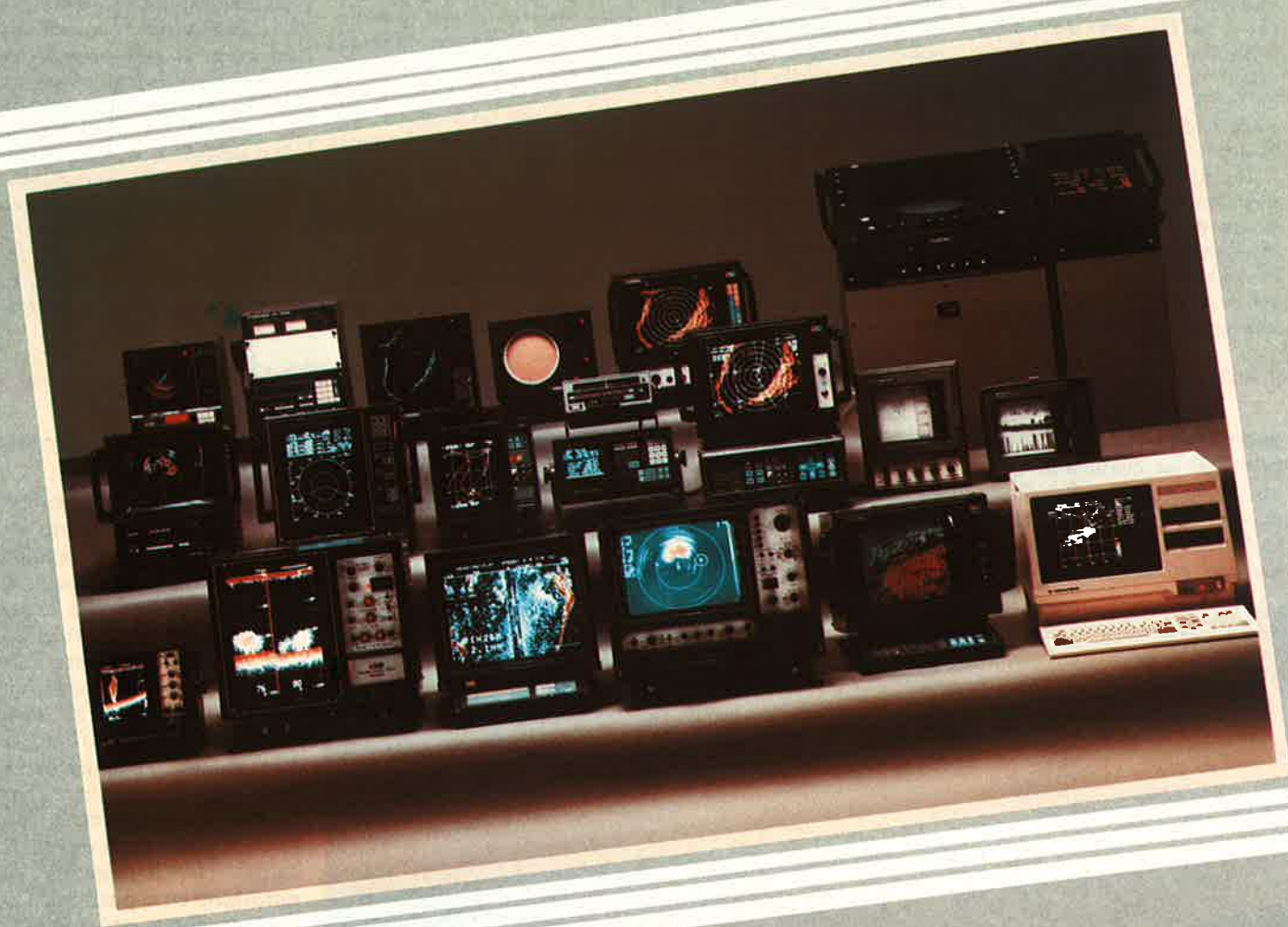
Burela es afamada por la cantidad y calidad de su bonito, que viene a suponer la

Desembarcando bonito en el puerto de Burela. El bonito de Burela, de reconocida calidad, representa una de las más destacadas fuentes de riqueza de este pueblo lucense.



FURUNO®

una gran familia que no cesa de crecer



A los ya tradicionales y experimentados equipos FURUNO, cuyos buenos resultados todo el mundo conoce, se suman ahora una amplia gama de aparatos a color.

Son la nueva generación, equipos robustos, de alta tecnología, bajo mantenimiento y por supuesto con la calidad tradicional de FURUNO.

La Red de Servicio FURUNO, que cubre toda la costa española, está a su disposición para asesorarle y atenderle. Llámelos.

Solicite amplia información al Representante para España:

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A. Claudio Coello, 50/28001 MADRID/Tel. 435 95 20/Telex 22884

O al Distribuidor más próximo:

VIGO: Nautical 22 62 01/2 • LA CORUÑA: Radamar, 23 34 32 • GIJON: Edimar 35 34 51 • BILBAO: Nautical 435 15 08 • S. SEBASTIAN: A. Quecedo 42 33 35 • TARRAGONA: E.N. Ortiz 21 07 43 • ALICANTE: Nautical 22 44 68 • S. PEDRO PINATAR: A. Miñana 18 06 01 • ALMERIA: Queromar 25 68 32 • MOTRIL: J. G.ª Antúnez 60 08 80 • MALAGA: J. Hidalgo 21 49 07 • CADIZ: Electrónica Naval del Sur 65 37 60 • LAS PALMAS: Nautical 26 18 24 • MADRID: Nautical 457 05 42.

de cero grados, otra mayor de -25° C, un túnel de congelación, un tanque en salmuera de congelación...

H. del M.—¿Con qué flota pesquera cuenta en estos momentos Burela?

B. B. M.—Tenemos, como decía, más de 60 barcos boniteros, que fuera de la temporada del bonito también van al pez espada. Luego hay unos 15 palangreros, que acuden a aguas comunitarias a la merluza, una veintena de arrastre de litoral y, en fin, más de medio centenar de barcas dedicadas a la pesca local, al día. En total, esta flota da ocupación a unos 1.500 tripulantes.

H. del M.—Los problemas habidos recientemente en relación a los derechos de pesca en aguas comunitarias, con el conflicto entre APESCO y CEEPESCA, han originado tensiones en

varios puertos gallegos. La vecina Cillero se ha visto afectada por ello. ¿Cómo ha vivido Burela esta situación?

B. B. M.—Bueno, aquí conflicto interior no ha habido ninguno, en tanto que todos los armadores están agrupados en APESCO. El problema general afecta a los barcos palangreros, que se ven obligados a sujetarse a las disposiciones comunitarias desfavorables. Pero, claro está, basta con comparar las flotas de Cillero y Burela para entender que la de ellos aborda una situación más difícil: Cillero trabaja sobre todo en aguas comunitarias. Barcos de arrastre de litoral debe tener media docena, y tan sólo dos boniteros, en tanto que éste es precisamente el fuerte de Burela.

H. del M.—Oyéndolo hablar, se diría que Burela

aborda el futuro con optimismo. No es corriente escuchar voces abiertamente optimistas en el sector.

B. B. M.—Burela tiene problemas, desde luego. Por ejemplo, afrontamos las limitaciones del puerto: nos hace falta ampliar su espacio. Está también la cuestión del muelle de atraque y, en fin, muchas otras. Lo que ocurre es que son problemas de crecimiento, de expansión: cada año tenemos barcos mejores, mejor equipados, y se venden bien las capturas. Tengo oído que la costa de Lugo es la zona de Galicia con un nivel de vida más alto; probablemente sea cierto. Así que, aunque llevemos algunas procesiones por dentro, nos sentimos esperanzados.

H. del M.—Ustedes son conscientes de que este pueblo convertido en ciu-

dad depende por completo de sus pescadores.

B. B. M.—Por supuesto. Si contamos con que hay aquí unos 1.500 marineros, añadimos a ellos sus familiares inactivos y el comercio, las empresas auxiliares de la pesca, la fábrica conservera —cuyo edificio es propiedad de la Cofradía—, etcétera, llegamos a la conclusión de que no menos de cuatro quintas partes del pueblo dependen del puerto para su subsistencia. El resto tiene un peso definitivamente inferior: las fábricas de gres y caolín, los trabajadores de la fábrica de aluminio de San Ciprián que residen entre nosotros, la agricultura... y muy poco más. Si la pesca llegara a fallar, Burela se hundiría. Pero, de momento, lo que está ocurriendo, por fortuna, es todo lo contrario. ■

tercera parte del total de sus capturas. La merluza le sigue en importancia. Su flota aporta también importantes cantidades de pez espada, maruca, congrio, rape, pesca-

dilla, besugo, sardina, chicharro y palometa. La de Cillero está especializada en la producción de merluza, aunque también captura cantidades nada desdeñables de ma-

ruca, bonito, palometa, besugo, sardina y jurel. La alta cotización de la merluza hace que ésta, que representa un 35 por 100 del pescado llevado a la lonja, supere el 50 por 100

de los beneficios económicos obtenidos de la venta.

Los beneficios, sin embargo —¿hace falta decirlo?—, cubren tan sólo un capítulo de la realidad. Las campanas de la iglesia de Burela lo recuerdan cada tanto con el toque de difuntos. Ahora mismo, en aguas de Irlanda, un marinero de Burela ha dejado su vida en el «Condesa Viv». Su padre también había muerto en la mar, hace diez años. Pero su hermano está ya en el puerto, a la espera de zarpar. Nos lo comenta un muchacho en el puerto de Cillero, en el que está a la búsqueda de trabajo, mientras señala un barco que acaba de descargar:

— Han hecho un montón de billetes en las dos últimas mareas. De verdad, un montón. Pero no les envíe demasiado. Quince días faenando, sin apenas dormir, con un tiempo de perros.

Los marineros limpian la cubierta y el muchacho guarda silencio por un rato.

— Claro que es mucho peor estar parado —concluye—. ■

Texto y fotos: Javier ORTIZ



Atardecer en la ría de Vivero.

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

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

El medio ambiente también se mide, a fin de cuentas, atendiendo a magnitudes económicas. Por eso se habla a menudo de lo que *cuesta* mantener limpio el entorno. Pero, para poder establecer un diagnóstico sobre la salud del entorno que nos rodea, es necesario un importante esfuerzo por parte de un elevado número de técnicos y expertos que investiguen nuestro hábitat natural. En España este esfuerzo se plasma en el Informe anual sobre el medio ambiente que realiza el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo a través de la Dirección General del Medio Ambiente. HOJA DEL MAR ha venido recogiendo las reflexiones y denuncias de diversos colectivos ecologistas. En esta ocasión, es la voz de la Administración la que, mediante su informe anual, pone de relieve importantes aspectos de la realidad que padece nuestro entorno ambiental. Se trata de un informe para pensar.

EL MEDIO AMBIENTE EN ESPAÑA



El litoral acoge a un **35 por 100 de la población**

NO sólo las gentes del mar, sino también las del interior saben que la costa tiene una importancia decisiva en el desarrollo de nuestra economía. La estadística revela que el 35 por 100 de la población española reside en el litoral, que el 85 por 100 del turismo prefiere las playas al interior y que la industria se asienta, en un 64 por 100 en zonas litorales. El aumento de la población acarrea una serie de problemas ampliamente conocidos y que tienen su punto culminante en el vertido al mar de miles de metros cúbicos de aguas contaminadas. Con la industria pasa otro tanto: vertido de sustancias químicas tóxicas o no biodegradables que acaban por producir la muerte del ecosistema. Hay que señalar que el mar, aun dentro de su resistencia, es un medio frágil, propenso a su degradación y a una muerte lenta si no se arbitran las medidas necesarias para evitar un deterioro sostenido. Dentro de esta línea, nuestro país ha tomado dos importantes decisiones durante el pasado año. La primera ha sido la firma del Convenio de Londres, en septiembre de 1985, en el que se acordó una moratoria indefinida para el vertido de residuos radioactivos al mar. La segunda es el compromiso adquirido en la Declaración de Génova para salvar el Mediterráneo. A estos hechos, de una significación muy particular, habría que añadir, ya en el presente año, la firma del acta de integración en la CEE, que supondrá un cambio en muchos temas relacionados con el medio ambiente.

Cambios que en modo alguno pueden considerarse como sencillos de llevar a cabo. Son muchas las personas, grupos e instituciones implicadas en ellos. Por ejemplo, la elaboración del Informe Anual, al que nos vamos a referir en este artículo, se basa en datos recogidos, clasificados y estudiados por ministerios como el de Obras Públicas y Urbanismo; el de Industria y Energía; el de Agricultura; Pesca y Alimentación, el de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y el de Sanidad y Consumo. Todos estos organismos son capaces de aportar importantes conside-

raciones sobre la situación del mar. La cantidad de departamentos con competencia directa sobre el sector marítimo pesquero, a los que habría que sumar las propias de los gobiernos autónomos, da idea de la complejidad que puede llevar aparejada un informe detallado de la situación general del medio ambiente. Como se indica en el prólogo del citado informe, «*la complejidad de las disfunciones medioambientales requiere una participación de Administración (tanto autonómica como central) y ciudadano, que para ser operativa tiene que estar basada en un conocimiento real de los problemas que nos afectan*».

Aunque este trabajo pretende centrarse preferentemente en la situación del litoral, resulta útil hacer, siguiendo la propia estructura del informe, una composición de lugar sobre el marco geográfico al que nos referimos. Como es bien sabido, el relieve peninsular es muy variado: «*las tierras bajas ocupan una estrecha franja lateral que se ensancha en el valle bajo del Guadalquivir y en el tramo final del Tajo. La meseta Central está dividida en dos por el Sistema Central y dividida por una serie de cadenas montañosas tales como la Cantábrica, la Ibérica y la Bética*». Este irregular relieve, junto con sus particulares condiciones climáticas, hace que en



nuestra Península se hayan desarrollado unos ecosistemas ricos y variados, en los cuales se ha ido asentando la población.

Población que presenta «una caída acelerada de la fecundidad, disminución de la nupcialidad, reducción importante de la mortalidad infantil y saldo migratorio exterior positivo». La densidad de población era en 1980 de 75,28 habitantes por kilómetro cuadrado, lo que hace de nuestro Estado uno de los de menor densidad en Europa. Madrid aparte, por ser la capital, las mayores densidades de población se dan en zonas costeras, destacando Cataluña y País Vasco.

Tras prestar atención a la situación geográfica y social, el informe pasa revista al suelo, «soporte de la actividad humana». Y este soporte está viéndose seriamente afectado por problemas de erosión. Casi un 25 por 100 de nuestros terrenos se encuentran gravemente

dañados por este fenómeno. Problema que es más acuciante en el sureste español, donde ha sido necesario aplicar un Programa de Lucha contra la Desertificación del Mediterráneo. Este programa está íntimamente relacionado con el Plan de Acción del Programa de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente (PNUMA) sobre desertificación, lo que da una idea de la universalidad del problema.

EL MEDIO AMBIENTE EN ESPAÑA SE VE SOMETIDO HOY A UNA GRAN CANTIDAD DE AGRESIONES

La multiplicidad de industrias que se concentran en nuestro litoral (el 64 por 100 del total) hace que las aguas costeras reciban un volumen adicional de residuos que representa un importante factor de contaminación.

A continuación, el informe pasa revista a la situación de la flora y la vegetación. Aunque en este sentido podríamos considerarnos privilegiados («España es la nación europea que ofrece mayor riqueza en cuanto a plantas, no sólo por su diversidad sino por el volumen de endemismos, único en el continente») el optimismo dura poco, ya que cerca de 209 plantas endémicas se encuentran en peligro de extinción. Este hecho ha motivado que en algunas Comunidades Autónomas se hayan dictado normas específicas sobre protección de especies. Valga como ejemplo la protección de los llamados «árboles de Navidad» en el País Vasco y Cataluña.

Si el peligro para nuestra vegetación es la explotación incontrolada, el gran problema que encuentran nuestros bosques para su desarrollo y conservación son, sin duda, los incendios forestales, a los que el Informe dedica un capítulo íntegro. En 1985, el número de incendios registrados fue de 11.523, casi el doble de los registrados en 1984. Este aumento es una de las principales preocupaciones de los organismos competentes y la población en general. Preocupación que aumenta al considerar que el 41 por 100 de estos incendios son intencionados. Si a ello sumamos la negligencia humana o los vertederos, tenemos que cerca del 95 por 100 de los incendios se deben directamente a la acción del hombre. Los daños ecológicos causados por los incendios son incalculables: modificaciones en la naturaleza físico-química del suelo, erosión, pérdidas de masas arbóreas y faunísticas, etcétera.

En cuanto a la fauna, el informe destaca «que en los dos últimos siglos ha desaparecido al menos una especie: el lobo mediterráneo». Las razones por las que asistimos a una disminución, a veces alarmante, en el número de individuos de determinadas especies es doble. Por un lado, la caza indiscriminada, furtiva o escasamente reglamentada. Por otro, la modificación del medio ambiente que obliga a ciertas especies a desplazarse de su hábitat natural a otro que, en ocasiones, puede resultarles hostil. Como dice el informe, «cada animal está adaptado a un biotopo concreto y esta relación hace que un gran número de especies se encuentren en estado de extinción, como las rapaces y los mamíferos de talla menor, aunque también se encuentren en franca regresión algunos tipos de peces». No se hace referencia, sin embargo, al estado de



Medio ambiente: clave de futuro

nuestras especies marinas. Tan sólo se reconoce «una escasez de datos sobre fauna ictícola».

En cuanto a los problemas que afectan al mar y litoral, cuatro son los aspectos más interesantes a los que hace referencia el Informe: las zonas húmedas, las dunas litorales, las aguas litorales y los espacios protegidos.

La definición de zona húmeda no es fácil, pero, en una primera aproximación, se podrían considerar como tales «todo conjunto de espacios que se caracterice por el almacenamiento irregular de una masa de agua más o menos extensa y poco profunda». De este modo, se logra unificar bajo un mismo concepto «los sistemas acuáticos de los ambientes continentales con las grandes extensiones y bahías pertenecientes a ambientes costeros». El informe da cuenta de hasta un total de 14 unidades limnológicas. Entre estas unidades se encuentran los sistemas litorales, cuya concentración y máximo número se localizan en la costa mediterránea, donde destacan el Delta del Ebro, la Albufera de Valencia o el Mar Menor. No sólo las sequías o la extracción de agua están dañando estas zonas, sino que «la evacuación de vertidos líquidos y sólidos desde asentamientos urbanos es otra causa de degradación». También se recoge en el Informe, que, en los sistemas costeros, «la atracción turística del litoral ha desembocado en la proliferación masiva de asentamientos urbanos y en un crecimiento casi exponencial, dando lugar a una demanda alarmante de suelo urbanizable». Además, este crecimiento ha creado una industria de producción y explotación desmesurada de organismos de origen marino, debido a la presión turística, lo que ha desequilibrado gravemente el ecosistema de esas zonas. Un claro ejemplo, no recogido por el informe, sería el problema del turísticamente famoso «pescadito frito», que está afectando al desarrollo de las crías y alevines de muchas especies marinas y produciendo el consecuente descenso en especies mayores.

Otro ecosistema de interés, aunque no tan conocido como los anteriores, lo constituyen las dunas marinas, «frontera entre los dominios marino y terres-

tre». La formación de estas dunas se debe al transporte por el viento de arena que sopla desde el mar hacia tierra y que, en su recorrido, encuentra un obstáculo en torno al cual va acumulándose. La vegetación típica de estas dunas litorales es herbácea o leñosa, ambas preparadas para resistir la fuerte salinidad de su suelo. La fauna está compuesta fundamentalmente por aves y reptiles. Como reconoce el informe «la conservación de las dunas litorales obedece a un conjunto de valores de indudable interés. Entre ellos destacamos su originalidad y su carácter de frontera entre medios, lo que les confiere un carácter irreplicable entre los ecosistemas naturales». Sin embargo, este ecosistema es también frágil por lo que urge una actuación inmediata sobre él. El Informe clasifica estas dunas en tres grupos: cantábrico-atlántico, canario, mediterráneo y balear. En el primero de ellos, destacan las dunas de Frouxeira, enclavadas en el municipio de Valdoviño (Coruña), con una barra arenosa de 3.000 metros y con una vegetación en muy buen estado. Estado que se ve amenazado por el aumento de casas construidas y de campamentos. No obstante, su declaración como Espacio Natural de Protección Especial, y su propuesta como marisma incluida en la red europea de reservas biogénicas, puede ser un paso importante en su mantenimiento. También ha sido decisivo el impedir la instalación del camping en la playa de Somo-El Puntal, que amenazaba con perturbar su estabilidad. Otros ejemplos a cuidar, y a visitar, son el de Baldayo-Razo, Furnas-Basofías y Corrubedo-Lagoa-Antigueira.

El sector canario tiene sus mejores exponentes en las formaciones dunares de El Jable de Corralejo (Fuerteventura), con una extensión de ocho kilómetros. También son de interés las dunas de Maspalomas, en Gran Canaria, que «por sus valores geomorfológicos, zoológicos y paisajísticos han sido objeto de protección en un área de 328 hectáreas». El sector mediterráneo tiene gran cantidad de sistemas dunares. La playa de Pals en Gerona, o la de Canet de Berenguer y el Saler, o la Devesa de la



Las mareas negras producidas como resultado de accidentes marítimos representan un problema medioambiental de primera magnitud para nuestras costas, como la experiencia ha demostrado en repetidas ocasiones.

ESTA EN MARCHA UN BUEN NUMERO DE PROYECTOS PARA COMBATIR LA CONTAMINACION EN LA MAYORIA DE NUESTRAS COSTAS



Albufera, cerca de Valencia, son ejemplos interesantes. Como interesantes son también las dunas del Delta del Ebro, con una gran variedad ornitológica. En el mediterráneo balear destaca la Bahía de Alcudia (Mallorca), las Salinas de Ibiza o la playa Sabina en Formentera. Por último, hay que citar en el sector atlántico las Playas de Doñana «que constituye el ecosistema dunar por excelencia».

Los peligros comunes de todos estos delicados ecosistemas son «el trazado de vías de acceso, la extracción de arena o las edificaciones privadas».

Una llamada de atención que tam-

bién realiza el Informe es el estado de las aguas litorales. El primer inventario que existe de dicho estado data de 1982, «donde se recogía un listado de 36 playas, 20 de ellas en el Mediterráneo, en donde se hacía necesaria la actuación de la Administración para paliar la situación de deterioro». Las causas del deterioro eran diversas, entre las que destacaban por su importancia los vertidos industriales y urbanos, los residuos de pesticidas, las áreas de contaminación derivadas de la existencia de centrales nucleares, y los vertidos mineros. En 1985, la DGMA realizó un nuevo estudio sobre estas zonas, en las que se re-

gistra, globalmente, una ligera mejoría con respecto a 1982. La construcción de colectores y estaciones depuradoras, tanto para aguas urbanas como industriales, está ayudando a la mejora de la situación. El foco más contaminante del Mediterráneo se sitúa en la Bahía de Portman (Murcia), donde se vierten los sobrantes del lavado de la explotación de mineral y en la que, como reconoce lacónicamente el Informe, «no hay cambios».

Para continuar con los acuerdos sobre vigilancia y protección del Mar Mediterráneo, la DGMA coordina y patrocina el programa MEDPOL sobre

La educación ambiental empieza a desarrollarse



El vertido incontrolado de vertidos urbanos en nuestras aguas tiene una importante repercusión ecológica, que va siendo objeto de creciente atención. Gracias a ello, la situación mejora, aunque lentamente.

contaminación del mar Mediterráneo. En este programa, que se hace en colaboración con Centros de Investigación, Universidades e Institutos de Oceanografía, «se controlan los contaminantes más peligrosos (mercurio, cadmio, plomo y compuestos organoclorados) en diferentes organismos: salmónete, gambas y mejillones». Aunque en los citados organismos se sigue detectando la presencia de estos contaminantes, «su concentración es inferior a la norma española y a las recomendaciones de los organismos internacionales».

En lo que se refiere al litoral Cantábrico, Atlántico y Canario, el informe

A LAS NORMAS LEGALES DEBE AÑADIRSE UN ESFUERZO DE INFORMACION AL PUBLICO

asegura que los niveles de contaminación «pueden verse reducidos debido a la gran cantidad de proyectos existentes, así como a la avanzada fase de construcción de instalaciones descontaminantes».

Es necesario señalar, dentro de este recorrido por el Informe sobre el Medio Ambiente 1985, el capítulo reservado a los espacios protegidos. La protección de espacios naturales de interés ecológico resulta evidente para «asegurar la continuidad de los ecosistemas amenazados, tanto por los procesos de urbanización e industrialización, como por la utilización masiva de sus recursos». En 1975, se promulgó la ley de Espacios Naturales Protegidos «que contiene defectos pero cuyas imperfecciones son suplidas por la normativa legal dictada para cada espacio de nueva creación». Estos parques ocupan actualmente el 0,24 por 100 de la superficie del país, «cifra muy por debajo de la media europea». La protección de la Marisma del Burro en Huelva, de las Islas Cíes en Galicia, o de las Islas Chafarinas, en Málaga, son ejemplos que pueden servir de acicate a otras Comunidades Autónomas para preservar sus espacios naturales de interés.

Por último, cabe referirse a una cuestión cuya importancia comienza a ser ya reconocida. Se trata de la educación ambiental. No sólo las medidas encaminadas a evitar que las empresas no contaminen van a resolver la deuda existente con el medio ambiente. Hay que lograr también que la Naturaleza empiece a entrar en los esquemas educacionales, dándole el papel que le corresponde. Por iniciativas surgidas de la DGMA, «cerca de 400.000 jóvenes asistieron durante 1985 a las aulas sobre el tema que se realizaron por todo el país». A estas iniciativas destinadas a los más jóvenes, hay que sumar las que se llevaron a cabo para maestros y monitores en educación ambiental.

Si a la aplicación de las normativas legales se le une una pedagogía «ecológica», que incentive a la ciudadanía a respetar su hábitat natural, es posible que se haya dado un paso de gigante para recuperar el Medio Ambiente. ■

Juan de DAMBORENEA

Este artículo está basado íntegramente en el Informe Medio Ambiente en España 1985. Damos las gracias a la DGMA por las facilidades dadas para la elaboración del mismo.

A FLOTE O EN NAVEGACION

En cualquier puerto

NET, s. a.

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

- ▶ Arenado y granallado convencional.
- ▶ Arenado húmedo a alta y muy alta presión.
- ▶ Desincrustación y eliminación de óxidos y pinturas por agua, sistema automatizado HR hasta 920 Kg/cm².
- ▶ Aplicación de todo tipo de revestimientos y pinturas.

OTROS SERVICIOS:

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

Central: VALENCIA · C/. Mendizabal, 123 · BURJASOT

Tel. 363 96 61 · Telex 61018 NET

Delegación: MADRID · Tel. 275 80 04

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

HOLLANDA

PAISES COMUNITARIOS

DENTRO de los países miembros de la Comunidad Económica Europea, Holanda tiene una importancia marítima mayor de lo que los datos estadísticos dan a entender. Si bien ocupa lugares modestos en cuanto a flota y producción pesquera, no se puede cuantificar estadísticamente la lucha secular de un pueblo cuya historia está condicionada por la necesidad de arrancar tierras al mar, que cubre la mayoría de la superficie holandesa.

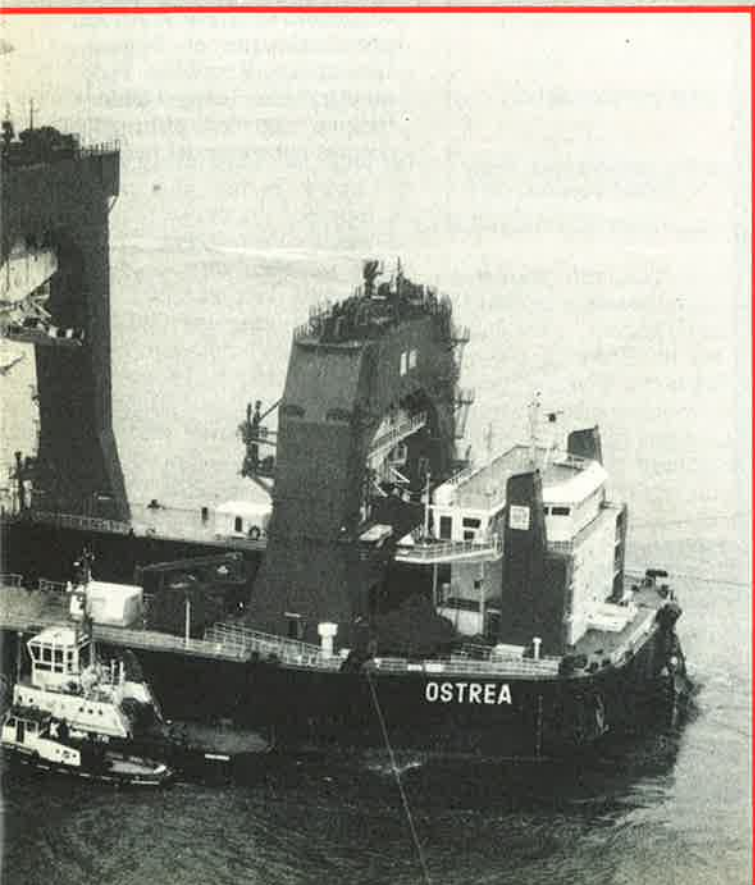
Su puerto de Rotterdam es el más importante del mundo en tráfico de mercancías, y sus canales son de vital importancia para el comercio de los productos alemanes de la cuenca del Rhur. La tecnología holandesa en cultivos marinos es de las más avanzadas del mundo. Y los 510 kilómetros de costa cobrarían más importancia si se tienen en cuenta las aguas interiores, como el lago Issel, el antiguo mar de Zuiderzee. Todo esto es importante, puesto que el mar es parte determinante de la existencia en Holanda.

Si se examina el cuadro número 1, en el que se desglosa la composición de la flota pesquera holandesa, se observa que la presencia de buques pequeños en el conjunto total es muy escasa: los comprendidos entre cero y 49,9 TRB y entre 50 y 99,9 TRB suponen el 7,7 y el 11,1 por 100, respectivamente. También es ligeramente bajo el índice que corresponde a las embarcaciones que tienen entre 100 y 149,9 TRB, pues sólo aportan el 9,8 por 100 del tonelaje total.

El gran salto lo dan los buques cuyo tonelaje de registro bruto oscila entre 150 y 499,9: con un porcentaje del 55,1 en el conjunto de la flota holandesa, se sitúan con el índice más alto dentro de este tipo de embarcaciones en la CEE. Desciende la participación en los buques de gran tonelaje, a partir de las 500 TRB, que es de un 7,3 por 100, y los que tienen más de 1.000 TRB componen el 8,7 por 100 de la flota.

La de los Países Bajos es una de las pocas flotas pesqueras comunitarias que aumentó la cifra de sus cons-





Al margen de lo que los fríos datos estadísticos parecen dar a entender sobre la importancia marítima de Holanda, el hecho es que se trata de un país en permanente e intensa relación con el mar.

**HOLANDA
CUENTA CON
UNA RED
DE RIOS
Y CANALES
NAVEGABLES
DE MAS DE
5.300
KILOMETROS**

trucciones navales durante 1983, con un saldo de 62 nuevos buques de diferentes tipos. Además, otros siete navíos de reciente construcción fueron destinados a la miticultura.

En conjunto, Holanda ocupa el noveno puesto comunitario por número de embarcaciones: 1.041 unidades, y el séptimo en tonelaje: 131.066 toneladas de registro bruto.

Diversos puertos holandeses reciben la pesca desembarcada. Son los más importantes: Vlaardingen, Ijmuiden, Scheveningen, Katwijk, Maaslois y Bergen op Zoom.

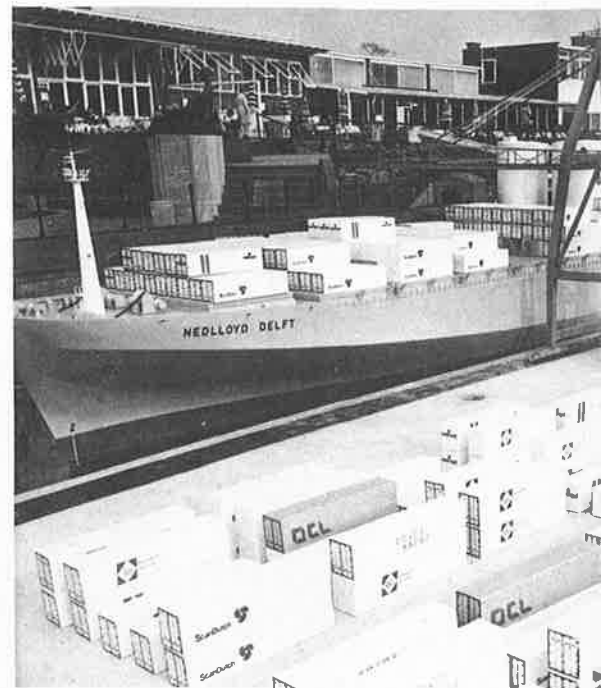
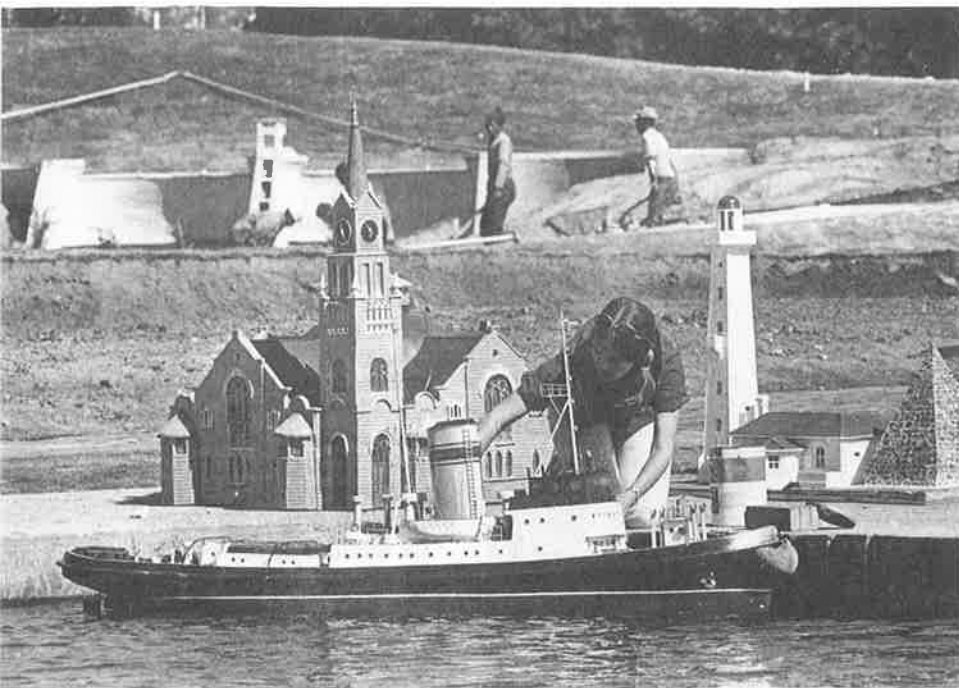
La nómina de los trabajadores que se dedican al mar en los Países Bajos ascendía, en 1984, a 4.406.

A pesar del modesto lugar que tiene Holanda dentro de la CEE por el monto de su flota, ocupó el quinto puesto en 1983 por volumen de pesca desembarcada, puesto que llegó a las 499.600 toneladas. Los precios en ese año fueron algo mejores que los de 1982. Sin embargo, los desembarcos resultaron más bien decepcionantes, sobre todo en el caso del bacalao. Un aumento de los contingentes de platija hizo posible el crecimiento de las capturas de esta especie. Los desembarcos de camarón se mantuvieron estables, mientras que la producción de crustáceos y moluscos sufrió una baja, al pasar de las 120.000 a las 115.000 toneladas en el mismo período.

También en 1983, las dos asociaciones holandesas de productores retiraron 3.518 toneladas de pescado, por no alcanzar las cotizaciones mínimas establecidas en las disposiciones de la Comunidad Económica Europea.

La mayor parte de los desembarcos que se producen en Holanda de pescado fresco, camarón, mejillón y especies de agua dulce del lago Yssel fueron subastados en lonja, mientras que el pescado congelado fue comercializado directamente por los armadores.

Como en años precedentes, los pescadores son instados por la Administración para que vigilen con toda la atención posible la calidad de la pesca capturada, dictando el organismo correspondiente



una tarifa de precios, basándose en este concepto.

El pescado de calidad desembarcado fue comercializado en fresco, casi en su totalidad. El congelado a bordo está compuesto, sobre todo, de caballa, arenque y pescadilla. El hecho de que buena parte de las capturas de arenque se lograran en aguas del Canal de la Mancha y Mar del Norte contribuye a que la industria transformadora nacional dependa menos de las importaciones de este producto. Las fábricas de conservas de pescado se dedicaron, particularmente, a la caballa, el arenque y el mejillón.

En este mismo ejercicio de 1983, aumentó ligeramente el consumo de pescado por habitante y año, al registrar una

cifra de 13,6 kilos, frente a los 13,2 de 1982.

La Administración continúa realizando campañas de promoción del pescado. La red de puntos de venta abarca un número superior a

2.000 y el volumen de negocios del sector sobrepasa ampliamente los 1.000 millones de florines.

La balanza de pagos pesquera holandesa mejoró notablemente en 1983 las cifras

del año anterior: no sólo aumentaron las exportaciones, sino que disminuyeron las importaciones.

Sumando pescado, harina y aceite de pescado, las primeras llegaron a un volumen de 499.746 toneladas, por un valor de 1.424 millones de florines, datos que suponen un aumento comparados con las 475.949 toneladas y 1.337 millones de florines registrados el ejercicio anterior. El pescado fresco procedente de los Países Bajos se dirige, fundamentalmente, a la Europa comunitaria, mientras que el congelado se vende en África, principalmente en Nigeria. Dinamarca, República Federal Alemana, Reino Unido y Bélgica son los principales clientes europeos del pescado





holandés; entre los restantes, destaca Estados Unidos.

En el terreno de las importaciones se advierte un descenso en el mismo período, puesto que totalizaron las 342.911 toneladas, con un costo de 740 millones de florines, mientras que en 1982 estas cifras fueron de 409.342 y 817,8, respectivamente.

Bélgica, República Federal Alemana y Francia son los principales proveedores con que cuenta Holanda, seguidos de Italia y Reino Unido, y, a muy considerable distancia, Estados Unidos y Japón. El aceite y la harina de pescado lo consiguen los holandeses, sobre todo, de países de América del Sur, mientras que el camarón proviene de diversas naciones asiáticas.

En conjunto, la cantidad destinada por el Estado al sector pesquero holandés ha sido notablemente reducida, debido a los reajustes presupuestarios del país. Los 1.614,3 millones de florines invertidos en 1982 se rebajaron a 815,8 para el año siguiente, vertebrados en cinco grandes partidas.

El principal bloque, de 526,7 millones, fue a parar a las subvenciones por construcción de nuevos buques o modernización de la flota pesquera, según lo establecido en el Reglamento 1852/78 de la Comunidad. Para la experimentación de nuevas técnicas, métodos de captura en concreto, fueron dedicados

CUADRO N.º 1

TIPOS DE BARCOS DE LA FLOTA PESQUERA HOLANDESA

CLASIFICACION (POR TRB)	UNIDADES	TOTAL TRB
0 - 49,9	424	10.172
50 - 99,9	195	14.624
100 - 149,9	104	12.955
150 - 499,9	295	72.272
500 - 999,9	16	9.591
más de 1000	7	11.453
TOTALES	1.041	131.066

Fuente: OCDE.
Datos referidos a 1983.

CUADRO N.º 2

ESTRUCTURA DE LA MARINA MERCANTE HOLANDESA

Número de buques	1.228
TRB (miles)	5.393
TPM (miles)	8.430
Petroleros (miles de TRB)	2.181
Graneleros y mineraleros (miles TRB) ...	639
Carga convencional (miles de TRB)	1.144
Portacontenedores (miles de TRB)	368

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

120.000 florines, y otros 38.000 se gastaron en la instalación de equipos de manutención de peces en los buques, evitando así esquilmar determinadas especies. En compensar a las empresas de miticultura que hubieron de cambiar sus instalaciones para realizar trabajos de consolidación de diques se invirtieron 95.120 florines. Y las subvenciones por sustituciones de carburante sumaron los 36.000.

Los pescadores holandeses están representados en la COGEGA comunitaria a través

**EL ESTADO
HOLANDES
CUIDA CON
ESMERO LA
CALIDAD DE
LA PESCA
OBTENIDA
POR SU
FLOTA**

de una federación de cooperativas: la Stichting van de Nederlanse Visserij, que en 1981 contabilizaba casi 400 asociados y más de 92 millones de florines de cifra de negocios.

En esta entidad, aparte de sus muchas actividades de carácter general, ampliamente detalladas en sus estatutos, destaca la existencia de un fondo social para la pesca, integrado por 2.020 miembros y propietario de 10 asociaciones cooperativas de compraventa de accesorios de pesca.

Tal como se observa en el cuadro número 2, la marina mercante holandesa, que tiene censadas 1.228 embarcaciones, se sitúa en un lugar medio entre los países comunitarios, concretamente el sexto, para descender al séptimo puesto en tonelaje de registro bruto y de peso muerto. En el marco comunitario es superada por Grecia, Reino Unido, España, República Federal Alemana, Italia y Francia, en tonelaje, quedando por delante de Dinamarca, Bélgica, Irlanda y Portugal.

Teniendo en cuenta el tipo de buques, ocupa un lugar relativamente retrasado, el octavo, tanto en petroleros como en graneleros y mineraleros; pero sube notablemente en barcos de carga convencional, la cuarta flota de la Comunidad, y llega al quinto lugar en portacontenedores.

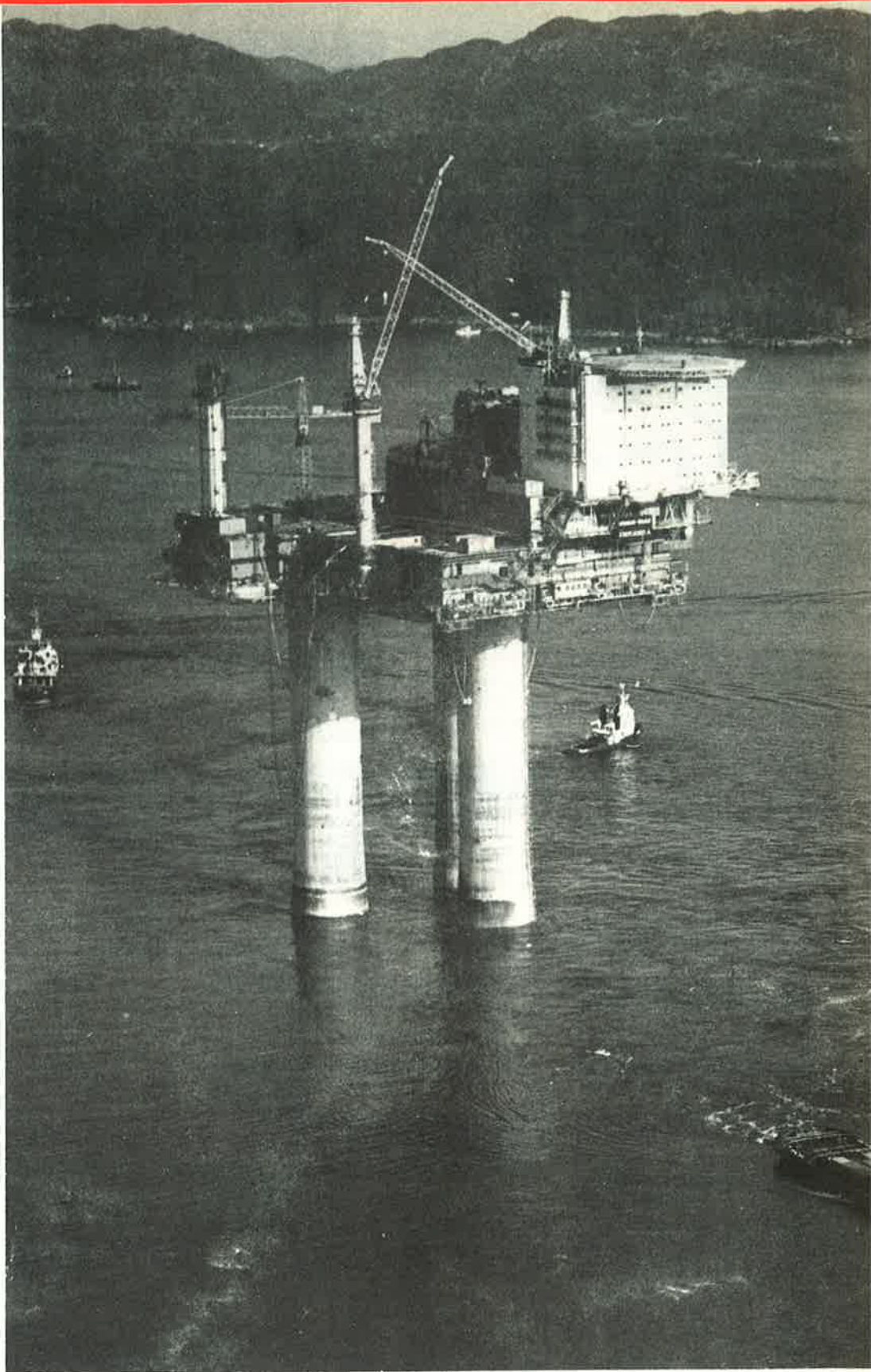
Aspecto fundamental en el tráfico mercante de los Países Bajos es que cuentan con una extensísima red navegable entre ríos y canales, que asciende a 5.343 kilómetros. Ello es posible gracias a dos motivos: se trata de un territorio completamente llano y goza de magníficas condiciones por los estuarios de ríos como el Rin, que se bifurca en dos brazos en Holanda; el Mosa; el Escalda y el Vecht.

Otro factor importante es la existencia de dos grandes puertos: Rotterdam, primero del mundo por tráfico de mercancías, y Amsterdam, unido al mar por el canal de IJmuiden. ■

Carlos GONZALEZ
DEL P'E
María Antonia F. SAINZ

LA práctica totalidad de los expertos internacionales vaticinaron que dicha Conferencia se cerraría sin que los países de la OPEP llegaran a acuerdo alguno. Los antecedentes avalaban tal vaticinio: la reducción de la demanda internacional de crudo de los últimos años, unida al descenso de la participación de las naciones del «cartel» en el mercado de petróleo en beneficio de países no pertenecientes al mismo, había llevado a la Organización a un callejón sin salida. La única manera de evitar la caída de los precios, que ya se insinuaba desde 1984, era que los miembros aceptaran fijarse «techos de producción», de modo que se eliminara así el exceso de oferta de crudo existente en el mercado. Sin embargo, la práctica totalidad de los miembros, aquejada de serios problemas financieros, incumplía en la práctica los sucesivos acuerdos sobre «techos de producción» suscritos en las sucesivas Conferencias de la Organización. En tales circunstancias, si el desplome de los precios que se agravaba inexorablemente a lo largo de 1986 —hubo crudos que pasaron de 26 dólares por barril en diciembre de 1985 a poco más de 5 dólares en julio del presente año— forzaba a los países de la OPEP a llegar a un urgente acuerdo, la propia gravedad de la catástrofe fomentaba un insolidario y poco elegante «sálvese quien pueda».

Por eso, cuando la pasada Conferencia de Ginebra se cerró con un acuerdo —un acuerdo por los pelos, pero un acuerdo al fin y al cabo— y el precio del crudo reaccionó en los mercados internacionales situándose cerca de los 15 dólares por barril, se generalizó la sorpresa. Impertérritos, los expertos internacionales se reafirmaron en su escepticismo no bien se aclaró en qué consistía el pacto: aplicar a partir del 1 de septiembre, y por espacio de dos meses, unos «techos de pro-



El pasado 18 de agosto comenzó para la mayor parte de los miembros de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) una auténtica cuenta atrás. En esa fecha, las principales naciones del «cartel» iniciaron gestiones ante sus clientes para intentar llevar a cabo la reducción de los niveles de producción acordada en la última Conferencia de la Organización, que tuvo lugar a



LA OPEP Y EL MAR

comienzos de agosto en Ginebra, y frenar así el continuo descenso de los precios del crudo que venía registrándose desde el mes de diciembre de 1985. Dada la importancia que para el sector marítimo tiene la evolución del mercado petrolífero, HOJA DEL MAR ha pretendido recoger en el siguiente trabajo los aspectos más relevantes de esta cuestión.

ducción» que situarían la oferta de la OPEP a los niveles de 1984.

Se trata, pues, de un acuerdo temporal y limitado. Y cuyo cumplimiento, en principio, no parece fácil. Arabia Saudita, por ejemplo, tendría que reducir su producción de 6 millones a 4,35 millones de barriles diarios; Kuwait, de 1,6 millones a 900.000; Abu Dhabi, de 1,6 millones a 950.000... Ciertamente es que las primeras gestiones realizadas por estos países ante sus principales clientes no han encontrado todavía seria oposición por parte de éstos. Pero ello se debe, en buena medida, a que los países compradores decidieron incrementar previsiblemente sus *stocks* de crudo cuando los precios se derrumbaron, para poder echar mano así de un petróleo adquirido a bajo precio cuando llegaron las vacas flacas. Lo cual es tanto como decir que esta circunstancia puede permitir a la OPEP —lo que está por ver— aplicar los «techos de producción» acordados, también puede pensarse que esos nuevos «techos» van a tener una influencia muy limitada en la cotización del petróleo dentro de los mercados internacionales, puesto que los países compradores podrían poseer *stocks* suficientes como para hacer frente sin problemas a una reducción de la oferta.

Sin embargo, para muchos expertos internacionales —y, en especial, para las agencias y *consultings* especializados en el mundo de la energía— lo esencial sigue siendo determinar cuál es la naturaleza del problema. En concreto, si más allá de los sucesos de carácter coyuntural que afectan al mercado del crudo, el encarecimiento progresivo de éste es un fenómeno inevitable a corto y medio plazo; o si, por el contrario, las características del mercado internacional del petróleo permiten suponer que épocas relativamente largas de precios estables podrían alternarse con crisis de mercado momentáneas durante un dilatado período de tiempo.

Que se adopte una u otra hipótesis puede ser determinante para el futuro de los sectores productivos más afectados por la trayectoria de los precios del

petróleo —que son, por lo demás, casi todos—. En sectores como el de construcción naval, por ejemplo, la idea de que el comercio internacional de petróleo se irá restringiendo inevitablemente como consecuencia del encarecimiento de los precios y la reducción de la demanda ha jugado un papel esencial en la estrategia de reconversión industrial que dicho sector ha sufrido. El subsector eléctrico español, por su parte, que producía alrededor del 32 por 100 de la electricidad a base de fuel-oil en 1980, generó menos del 5 por 100 de la producción de 1985 con derivados del petróleo, para lo cual hubo de intensificar la construcción de centrales de carbón y nucleares. Ambos sectores han adoptado la hipótesis de que el encarecimiento del petróleo a niveles incompatibles con sus antiguas estructuras de producción es un dato que debe ser considerado y tratado como el síntoma de un fenómeno permanente y no coyuntural.

Si se piensa en las actividades que se desarrollan en el sector marítimo, puede comprobarse que los efectos de la crisis del petróleo componen una amplia gama: directos e indirectos, coyunturales y permanentes. El primero y más inmediato es, lógicamente, el incremento del combustible empleado para el transporte. Es éste un terreno en que los afectados se han visto obligados a arrojar la toalla. Independientemente de que sea concebible una utilización más eficaz y un rendimiento mayor del combustible empleado, la sustitución de los derivados del petróleo como combustible en el transporte —salvo en casos muy aislados y para tecnologías muy sofisticadas— resulta inviable. Las agencias internacio-

nales especializadas en el mundo de la energía insisten precisamente en que el mundo industrializado debe reservar el empleo del petróleo —ante el riesgo no ficticio de que se produzca un agotamiento de las reservas en las próximas décadas— para aquellas actividades en las que no puede ser reemplazado a gran escala por otras fuentes energéticas: sector de productos químicos y *transporte*. En este terreno, pues, el establecimiento de unos precios del petróleo considerablemente más elevados que los existentes a comienzos de la década de los 70 debe ser considerado como un empeoramiento de carácter permanente en la estructura de costes productivos del sector.

Otro efecto directo ha sido el fuerte descenso del tráfico mundial de petróleo. En 1985, el volumen de tráfico marítimo de crudo y productos derivados fue de 1.198 millones de toneladas, inferior en alrededor de un 4 por 100 al de 1984 y un 27 por 100 por debajo del registrado a comienzos de la crisis del petróleo, en 1973. En términos de tonelada-milla, el descenso fue de un 2,7 por 100, una reducción superior a la registrada

Más allá de los sucesos de carácter coyuntural que afectan al mercado del crudo, la clave está en determinar si el encarecimiento de éste resulta inevitable a corto y medio plazo o si, por el contrario, cabe aspirar a épocas largas de precios estables.

en los últimos ejercicios; en términos absolutos, se situó en 5.440 toneladas-milla, cuando en 1979 era de 11.467 toneladas-milla. En definitiva, las cifras de tráfico petrolero mundial de

1985 son las más bajas que se registran desde 1969.

Si bien puede pensarse que este efecto de la crisis está más directamente ligado a las fluctuaciones del mercado, y que por tanto una baja del precio del crudo tendría por fuerza que alentar el tráfico de estos productos, el hecho es que ello se produce de manera bastante amortiguada. Piénsese, por ejemplo, en el hecho de que, como consecuencia del leve descenso del precio del barril de 1984 y 1985, el consumo de crudo del mundo occidental se situó en los niveles del año 1982 sin que el tráfico marítimo de los productos petrolíferos lograra, ni de lejos, alcanzar las cifras de ese año. La razón es que la modificación de las estructuras productivas y el incre-





mento del ahorro energético aplicados como medidas de defensa frente a la crisis en los países desarrollados hacen que el descenso del precio del barril tenga cada vez un efecto menor sobre el incremento del consumo de crudo y éste, a su vez, uno aún menor sobre el aumento del tráfico de petróleo y derivados. Con todo, se estima que una estabilización de los precios en torno a los 15 dólares por barril podría incrementar las importaciones de petróleo de la OCDE entre un 3 por 100 y un 4 por 100 para los próximos dos años, lo cual tendría unas consecuencias positivas para el tráfico marítimo petrolero.

Claro, que difícilmente podrá tenerlas para la construcción de nuevos buques petroleros, uno de los subsectores más afectados por la crisis del crudo. En efecto, aun cuando el esperado incremento del tráfico marítimo de los próximos dos años conduzca a una mejora de la ocupación de la flota petrolera, no será suficiente para fomentar la contratación de nuevos buques, ya que la sobrecapacidad de la misma se encuentra estimada en estos momentos en alrededor de un 30 por 100 de su tonelaje total. No es de extrañar, en este

LOS CRUDOS TIENEN UN MAÑANA INCIERTO

contexto, que la Comisión Europea haya adoptado recientemente un régimen de ayudas para la reestructuración del sector de construcción naval, aplicables a partir de 1987, que tratan de incentivar a los astilleros para que concentren su esfuerzo en la construcción de barcos especializados en tecnología avanzada.

Un último efecto de la crisis del petróleo —éste, de carácter indirecto— sobre la actividad productiva que se desarrolla en el mar es el descenso del tráfico mundial de mercancías debido a las consecuencias negativas del incremento del precio del petróleo sobre la producción industrial y el comercio internacional. El tráfico de productos transformados experimentó fuertes retrocesos como consecuencia de los dos primeros *shocks* del petróleo de 1973/74 y 1979/80. Sin embargo, los países desarrollados han alcanzado en los últimos tres años

índices de actividad industrial y de crecimiento económico que, encontrándose aún por debajo de los registrados en la última época de expansión económica de los años 60, suponen una importante inversión de la negativa tendencia que seguían sus economías desde el inicio de la crisis del petróleo. Estos síntomas de recuperación económica son consecuencia del éxito parcial que han obtenido las políticas de defensa frente a la crisis, basadas en lo esencial en una mayor diversificación de las fuentes de suministro energético, la sustitución del empleo de derivados del petróleo por otras materias primas energéticas y el ahorro de crudo. Tanto es así, que el descenso del tráfico marítimo mundial de los últimos años se debe en gran parte a la reducción del tráfico de petróleo y derivados, ya que el del resto de los productos que intervienen en él ha mostrado bastante menos apatía.

En definitiva, lo que se trata de averiguar es si el descenso del precio del petróleo va a ser un fenómeno lo suficientemente dilatado en el tiempo y lo suficientemente significativo en términos de dólares por barril como para proceder a revisar algunas de las medidas de reestructuración que se han puesto en marcha —o deben ser puestas en marcha— para hacer frente a los efectos negativos antes citados. Los expertos más optimistas, por ejemplo, insisten en que la incapacidad de la OPEP para controlar el mercado es ya un hecho, que el «cartel» ha fracasado y que avicina una época de oscilaciones con tendencia a la baja en el precio del petróleo.

Frente a ellos, algunos *consultings* y agencias internacionales insisten en que, en lo esencial, nada ha cambiado en la «guerra del petróleo». Argumentan que las razones que han convertido al crudo en un pro-

ducto caro siguen y seguirán vigentes. En primer lugar, la amenaza no ilusoria de que se extinga en el primer tercio del próximo siglo o, por lo menos, de que no existan en esas fechas yacimientos que puedan ser explotados a los costes de extracción actuales. En segundo lugar, su localización preferente en países necesitados de fuertes ingresos para hacer frente a su deuda exterior y a su hipotético proceso de industrialización. En tercer lugar, la evidencia de que el mundo industrializado ha dejado ya atrás la época de la «energía barata e infinita» y se ha adentrado en una era en la que las materias primas energéticas son *inputs* caros y físicamente limitados.

Y por último, claro, la OPEP. Hablar en estos momentos del «fracaso» y del «error» histórico del «cartel» se les antoja a algunos especialistas un exceso de vista muy propio del pensamiento occidental. Queda en el olvido, cuando se contemplan las idas y venidas, las reuniones agotadoras y continuos aplazamientos que jalonaron la 78.ª Conferencia de principios de agosto, hechos como que la OPEP es el único «cartel» de productores de materias primas que puede enorgullecerse de haber tenido una intervención decisiva sobre el mercado internacional, a pesar del elevado número de naciones que forman parte de él, la diversidad de las orientaciones políticas e ideológicas de los Gobiernos que en ellas se han sucedido en los casi cinco lustros de existencia de la Organización y el hecho nada despreciable de que dos de sus principales miembros se encuentran inmersos en un conflicto bélico desde hace varios años. Ni la ITA (estaño), ni la CIPEC (cobre) están en condiciones de presentar balances semejantes. Y, en definitiva, guste o no —y como han reconocido *sotto voce* no pocos especialistas—, si la OPEP ha encarecido el crudo también ha logrado estabilizar hasta el momento el mercado internacional del petróleo. Y, por muy beneficiosos que sean los bruscos recortes de precios de los últimos meses, hay que pensar que puede haber algo peor, para el futuro de la economía mundial, que un petróleo caro: un mercado petrolífero dominado por la incertidumbre. ■ A. F.

EL doctor Fernando Gómez Muñiz, facultativo de la «Casa del Marino» de Walbis Bay, dependiente del Instituto Social de la Marina, ha elaborado una memoria referente a 1985 sobre la asistencia sanitaria de la flota española que faena en este caladero sudafricano. Según esta memoria, el número de consultas que se realizaron durante el citado año fue de 2.173. El promedio mensual es de 181,08 consultas.

Las asistencias por enfermedad supusieron aproximadamente dos tercios del total, superando ampliamente el número global de asistencias por accidente, que fueron 508. El mes más crítico fue mayo, con 285 consultas (213 por enfermedad y 72 por accidente), y septiembre el mes en el que menos asistencias se produjeron, ya que sólo se alcanzó la cifra de 92 (70 por enfermedad y 22 por accidente).

Del total de consultas efectuadas, hubo 200 urgentes (131 por enfermedad y 69 por accidente). En mayo hubo 58 urgencias. Octubre, por su parte, fue el mes con menos casos de este tipo: tan sólo dos.

Asimismo se produjeron 427 consultas radiomédicas, destacando mayo y octubre como los meses de mayor y menor número de estas asistencias, respectivamente. Por lo que se refiere a las hospitalizaciones, julio, con siete, fue el mes en el que más hubo. 45 es el número total de hospitalizaciones que se llevaron a cabo en Walbis Bay durante el año 1985.

Según consta en el informe, los casos clínicos por enfermedad más frecuentes son los relacionados con el aparato digestivo, con un total de 143, seguido de cerca por el aparato osteo-articular (141 casos) y a continuación el dermatológico (133). Los casos clínicos por accidente más comunes que se presentan son: las contusiones de los miembros superiores (48 casos) y las contusiones de los miembros inferiores (39 casos).

El número de repatriaciones que se produjeron en 1985 fue de 49, con un promedio mensual de 4,08. Noviembre fue el mes en el que hubo que repatriar a más pacientes, con nue-

INFORME

DE

UNA

GESTION

ve casos. El porcentaje de repatriaciones ha descendido este año con respecto a los anteriores, pasando desde el 4,58 por 100 de 1983 al 2,25 por 100 actual.

Con respecto a la actividad del sector pesquero en esta parte de la costa africana, el informe del doctor Gómez Muñiz precisa que fueron 90 los barcos españoles que faenaron allí durante 1985. El tonelaje de registro bruto (TRB) de dichos barcos oscilaba entre las 337 toneladas del «María Teresa Rodríguez» y las 2.938 del «Mar de Vigo», que fue el barco más grande que faenó en las costas de Namibia. Este mismo barco fue el que llevó mayor número de tripulantes, con 65. Los barcos más pequeños llevaban 20.

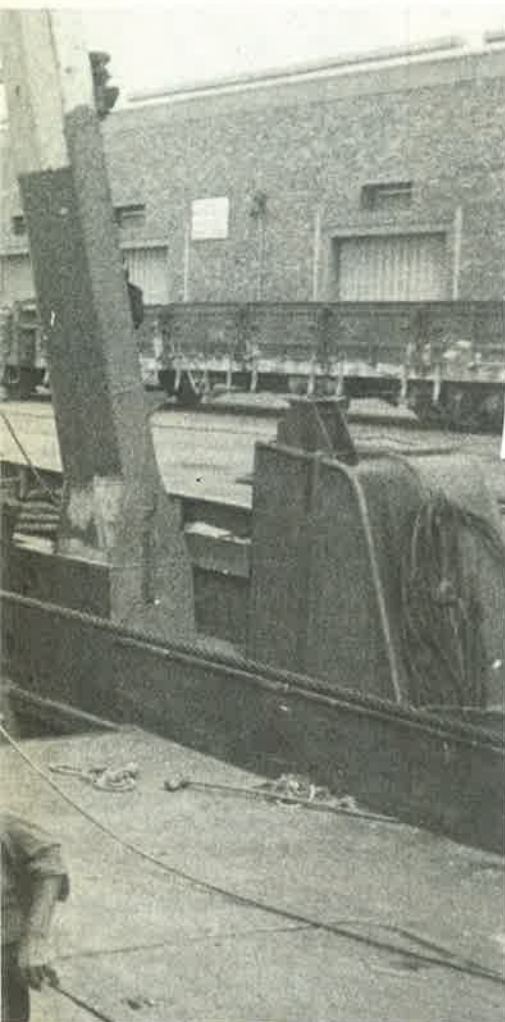


**CERCA DE CIEN PESQUEROS
ESPAÑOLES FAENAN EN
LA ZONA DE WALBIS BAY**

Walbis Bay

La carga de estos barcos oscilaba entre las 2.000 toneladas del citado «Mar de Vigo» y las 275 del también nombrado «María Teresa Rodríguez».

Concluye el informe con una serie de interesantes gráficos. Uno sobre el índice de estancia de barcos españoles que faenaron durante el año 1985 en aguas de Namibia, muestra que fue enero, con 74 barcos, el mes que tuvo más tráfico, seguido de agosto y diciembre, con 60 cada uno. Otro gráfico refleja las toneladas de pescado extraídas en estas costas africanas por los barcos españoles durante el citado año. En este último gráfico se puede apreciar que las toneladas de pescado obtenido han aumentado en 20.000 respecto al año anterior. ■ Y. F.



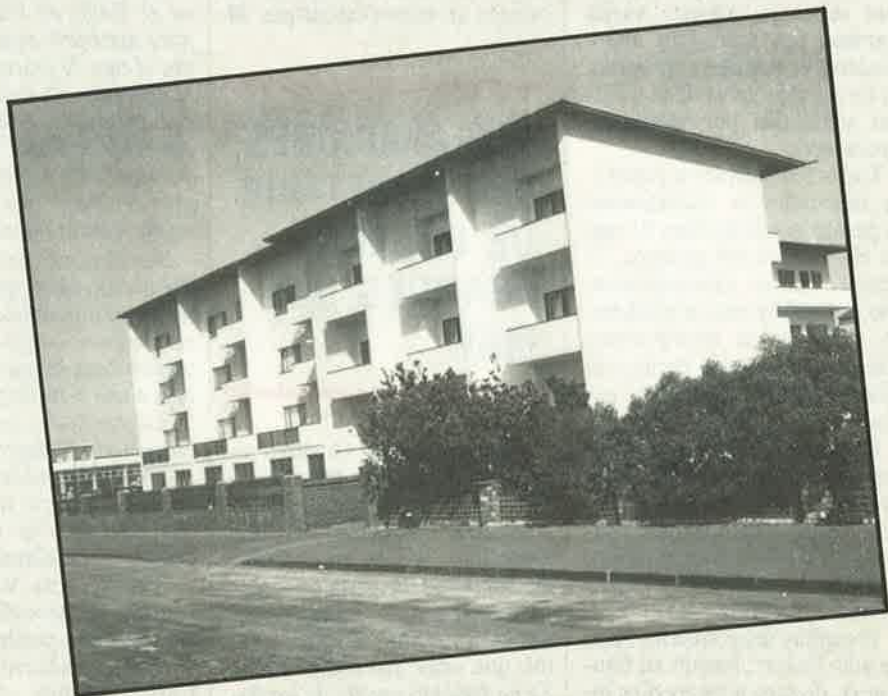
Walbis Bay acoge todos los años una considerable cantidad de barcos pesqueros españoles. Los marineros tienen en la Casa del Marino un centro al que acudir para la atención de sus diversas necesidades, empezando por las sanitarias.

Walbis Bay es un centro industrial con 20.000 habitantes (menos de la mitad de raza blanca), situado en un enclave sudafricano de 1.124 kilómetros cuadrados en la costa atlántica del cono sur africano. A su alrededor se extiende el desierto de Kalahari, el más antiguo del mundo. Walbis Bay es un verdadero santuario para los pájaros (allí se pueden contabilizar hasta 75 especies diferentes de aves) y el mejor lugar de todo Africa del sudoeste para la práctica de los deportes náuticos.

La principal industria de Walbis Bay es la pesquera, que comenzó a gran escala en 1947. A escala local, se prefiere la pesca de sardina y anchoa, pero las flotas extranjeras se dedican más a la captura de merluza y crustáceos. La riqueza de las aguas de este caladero se alimenta de los beneficios de la corriente de Benguela: un pequeño cinturón de agua fría que se origina en la Antártida y recorre las costas de Africa del sudoeste, arrastrando

una gran riqueza de plancton que atrae la pesca.

En 1961 acude a los caladeros surafricanos el primer barco español, y tres años después los pesqueros hispanos comienzan a faenar en estas aguas de manera organizada. Pero no es sino hasta mediados de 1965 cuando empiezan a utilizar habitualmente el puerto de Walbis Bay para aprovisionarse de combustible, víveres..., lo que lleva a aconsejar que la asistencia médica a las tripulaciones se realice en este mismo lugar. Con el aumento de la flota crece el número de enfermos y accidentados, por lo que el Instituto Social de la Marina decidió contratar los servicios de un facultativo y de una enfermera españoles, y, más tarde, la creación en esta zona africana de la «Casa del Marino», que presta actualmente sus servicios a los marinos que componen la flota pesquera española en aguas de Namibia. Entre ellos, destacan la asistencia médica, la asistencia social y la hospedería. ■



BOMBARDEADO UN PETROLERO CON 32 ESPAÑOLES A BORDO

El petrolero noruego «Akarita», con 32 tripulantes españoles a bordo, fue bombardeado el pasado 18 de agosto por dos aviones de guerra, cuando se encontraba fondeado en el terminal petrolífero de Fatesh, próximo al puerto de Dubai, capital de los Emiratos Arabes Unidos, sin que se registraran pérdidas humanas.

El ataque contra el buque noruego, que exhibía pabellón liberiano, fue realizado por dos aviones «Mirage», que dejaron caer sobre la cubierta varias bombas. Los marineros abandonaron el petrolero incendiado en lanchas salvavidas y fueron auxiliados por varios remolcadores.

Todos los marineros españoles rescatados se encontraban en perfectas condiciones físicas. De ellos nueve son gallegos, 17 vascos, cuatro santanderinos, uno burgalés y otro madrileño. En el buque se encontraban, además, las mujeres de los oficiales españoles primero y tercero y 50 tripulantes filipinos.

El encargado de negocios del Estado español en Abu Dabi, Ramón Abaroa, viajó a Dubai para visitar a los marinos y facilitarles nueva documentación, dado que la que llevaban se perdió en el incendio.

El capitán del petrolero, Juan Ignacio Suárez, nacido en Santander, declaró a los medios informativos que «tuvimos suerte, porque, de los dos aviones que nos bombardearon, el que tiró a popa, donde nos encontrábamos, falló. El otro bombardeó a proa y fue el que provocó el incendio».

«Cuando se incendió la cubierta —añadió—, nos fuimos tranquilamente en las lanchas salvavidas. Nos alejamos 200 ó 300 metros del barco y allí nos auxiliaron los remolcadores de la plataforma en la que estábamos fondeados.»

El capitán Suárez inspeccionó unos días después el buque «Akarita» para comprobar en qué estado había quedado y afirmó que era posible que la compañía de seguros calificara el siniestro de total. También afirmó que el ataque les sorprendió, porque esa zona concreta «era muy tranquila. Al pasar los aviones, no nos preocupamos, porque pensamos que eran cazas de los Emiratos Arabes».

El cónsul español en Dubai ofreció ayuda a la tripulación española pero, según manifestó Juan Ignacio Suárez, «no hacía falta, porque tenemos en Dubai al consignatario de la compañía, que se ha ocupado de todos los detalles».

Una vez solucionados los problemas de documentación, los 32 tripulantes regresaron a España. Se encuentran a la espera de que el barco sea reparado o de que la compañía les ofrezca un nuevo embarque. ■

DECLARACIONES DEL SECRETARIO DE ESTADO FRANCÉS DEL MAR

Para Ambroise Guellec, secretario de Estado francés del Mar, no existen los llamados «derechos históricos» de los pescadores vascos en el Golfo de Vizcaya. En unas recientes declaraciones de Guellec al semanario español *Tiempo*, afirmó que «hay que hablar claro. Se ha hablado mucho de los llamados 'derechos históricos' de los pescadores vascos. En mi opinión, no había derechos históricos, sino una serie de acuerdos concluidos entre pescadores vascos de uno y otro lado de la fron-

tera. Actualmente tenemos un Tratado que nos une».

Aunque, a pesar de ese Tratado, los problemas pesqueros entre ambos países siguen existiendo, el secretario de Estado francés afirma que «no somos dos países en guerra, no somos enemigos ni adversarios, somos dos países amigos en una misma comunidad. En ese marco es en el que hay que abordar el problema. El Tratado es muy complejo y es cierto que en algunos puntos puede ser desfavorable a los pescadores vascos, ya que éstos utilizaban esos caladeros, pero también es indiscutible —y las autoridades españolas lo saben— que si tomamos globalmente las disposiciones del Tratado, la situación es mejor desde enero de 1986. Siempre hay ventajas e inconvenientes en todo compromiso, pero globalmente el contenido del Tratado es favorable a todos».

En otro momento de sus declaraciones, Ambroise Guellec se refiere a las distintas artes de faena que utilizan los pescadores franceses y españoles. «Lo que ocurre es que al problema de los recursos limitados y al número de barcos demasiado elevado en el Golfo de Vizcaya se une para agravarlo más el hecho de que el tipo de pesca es totalmente diferente. En Francia, los barcos pesqueros están equipados con redes de fondo; mientras que los españoles pescan con palanques y faena en las mismas aguas plantea dificultades.»

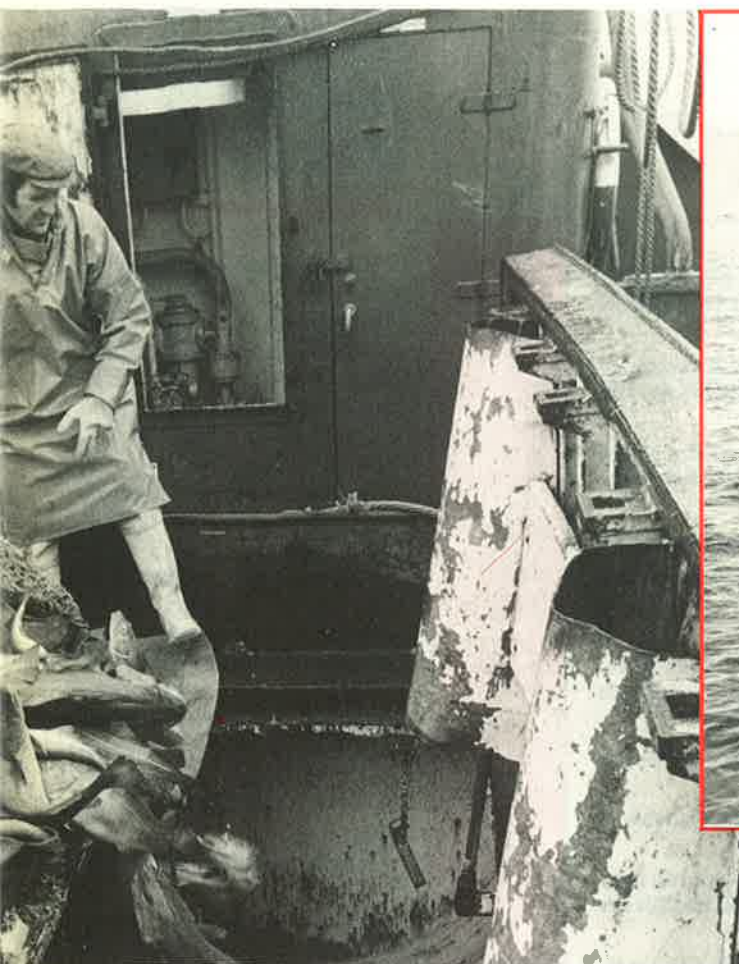
No obstante, Ambroise Guellec no considera que estas artes sean incompatibles. «Pueden ser compatibles —dijo—, siempre y cuando haya buena voluntad y se tomen una serie de precauciones. Si falta la buena voluntad, la situación puede degenerar rápidamente. Nadie puede tirar aquí la primera piedra; se trata de un hecho objetivo y de un problema preciso de cohabitación.»

A la pregunta de si las exportaciones de pescado comunitario a España pueden agravar el conflicto pesquero, el político francés afirmó: «Sí. En estos momentos, los daneses están muy interesados por el mercado de consumo de pescado en España. Si hubiera, en efecto, un conflicto grave para acceder a los recursos naturales, a la pesca, po-



dría tener consecuencias. Con el ministro español de Agricultura, Pesca y Alimentación, Carlos Romero, hemos tratado de las posibilidades de una cooperación franco-española, más allá de la competición en el golfo de Vizcaya. El pescado capturado en Francia y España es muy diferente al del norte de Europa y, en ese aspecto, hay posibilidades de cooperación. Además, España es el primer consumidor europeo de pescado y todos estamos interesados en intensificar los intercambios comerciales.»

Sobre las posibles ayudas comunitarias para financiar la reestructuración de la flota de pesca española, el señor Guellec afirmó que «éste es un tema muy importante para las autoridades españolas y también para nosotros, pues tenemos intereses convergentes. Es importante para todos, pero no será fácil. La negociación sobre el presupuesto comunitario es muy delicada».



MENOS CAPTURAS EN EL BANCO MARROQUI-SAHARIANO A PARTIR DE AGOSTO

Las capturas de la flota española en aguas jurisdiccionales de Marruecos descendieron a partir del pasado mes de agosto en un 5 por 100, según lo previsto en el acuerdo de pesca hispano-marroquí, suscrito el 19 de agosto de 1983 entre ambos países.

El acuerdo establece que a partir del día 1 del citado mes de 1986, la flota española con

permiso para faenar en aquellas aguas dispondrá de 81.961 toneladas autorizadas y 70.955 toneladas efectivas. Según el acuerdo, las capturas quedan distribuidas de la siguiente forma:

El volumen global de capturas desde el 31 de julio de 1983 ha registrado en dicho caladero una disminución del 43 por 100 con respecto a la cifra inicial del acuerdo, que era de 136.602 toneladas autorizadas y 118.259 efectivas. El día primero de enero de este año, el volumen de capturas sufrió una reducción del 5 por 100 respecto al volumen

vigente durante el año anterior.

Actualmente, la flota española que faena en aguas jurisdiccionales marroquíes, al amparo del acuerdo citado y que tiene vigencia para cuatro años, abona la cantidad de 105.82 derechos especiales de giro (DEG), que suponen unas 125 pesetas por cada DEG, cuando se trata de embarcaciones de menos de 100 toneladas de registro bruto, y de 181.10 cuando el TRB de los barcos es superior a 100. Desde el 1 de enero del presente año, las tarifas de los cánones aplicables a la flota española durante la vigencia del acuerdo han aumentado en un 70 por 100 con respecto a las vigentes en el momento de iniciarse el actual acuerdo.

Las cifras de volumen de capturas y de cánones de pesca, tras el cambio sufrido el pasado mes de agosto, no tendrán alteración hasta que concluya el acuerdo, que, según han afirmado portavoces económicos de los dos gobiernos, se desarrolla con normalidad. ■

	TONELADAS AUTORIZADAS	TONELADAS EFECTIVAS
NORTE DE CABO NOUN		
Arrastre	19.500	18.760
Cerco anchoa	2.100	2.100
Palangre y otros	4.532	4.513
SUR DE CABO NOUN		
Cerco sardinales	4.529	4.092
Artesanales	3.900	3.900
Cefalópodo para fresco ..	5.242	4.147
Cefalópodo para congelado	36.758	29.063
Merluza negra	5.400	4.434
TOTAL	81.961	70.955

CRECE LA CARTERA DE PEDIDOS DE BUQUES

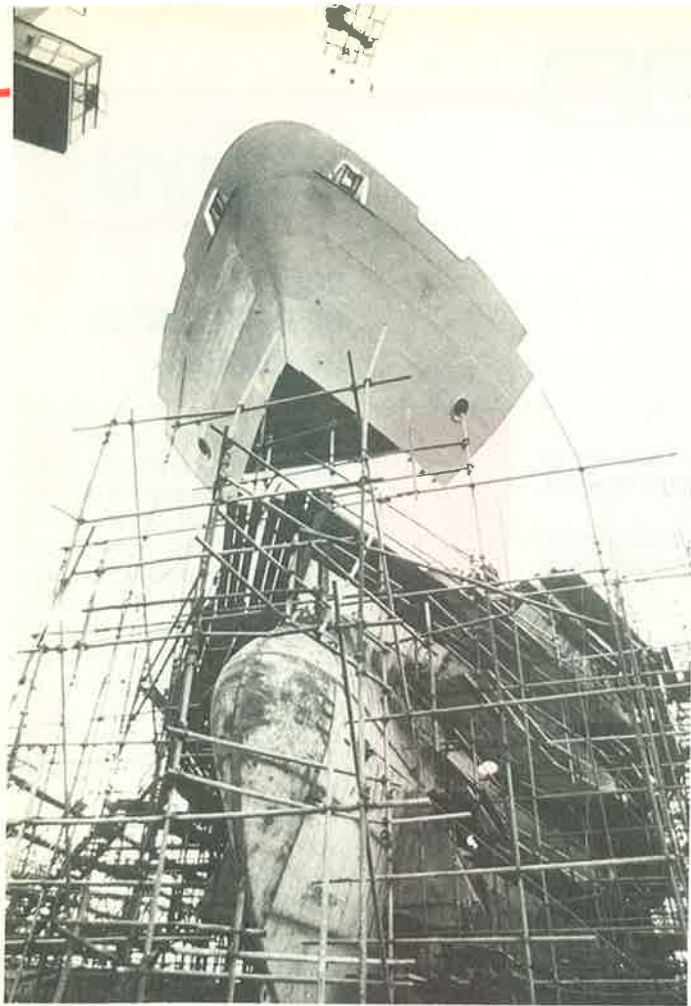
Los astilleros españoles han presentado al finalizar el primer trimestre del año un incremento de su cartera de pedidos de un 11 por 100 en relación con el mismo período de 1985, según datos elaborados por la Lloyd's Register of Shipping y hechos públicos por la División Naval del INI en los primeros días de agosto. El incremento experimentado en los pedidos corresponde a un tonelaje de 559.092 GT (*Gross Tonnage*).

Este aumento de la cartera española se debió a la contratación de pesqueros por un total de 5.131 GT, lo que supuso el 85 por 100 del total contratado.

Según señala el informe de la División Naval del INI, el mercado mundial de buques continuó cayendo en los tres primeros meses del año. En este período se estima que los astilleros mundiales tenían una cartera total de 24,273 millones de GT, lo que significa un descenso del 6 por 100 con relación al trimestre anterior. Comparada esta cifra con la del mismo período del año anterior, arroja un preocupante descenso del 18 por 100.

En general, todos los países sufrieron un descenso de su cartera de pedidos con relación al ejercicio anterior: Japón bajó en un 24 por 100, Corea, en un 25 por 100; Brasil, en un 17 por 100; Polonia, en un 19 por 100; Estados Unidos, en un 39 por 100, y España, en un 34 por 100. En el caso de nuestro país, este descenso se debe fundamentalmente al gran número de entregas habido el pasado año, especialmente de los llamados «buques en dificultades», que llevaban años en los astilleros españoles, incre-

JULIO		
Fecha	Noticia	Medio
15-VII	Representantes de ANAVE y Transmediterránea se reúnen con las primeras autoridades autónomas canarias para estudiar la creación de un registro especial de buques.	P. Canaria
16-VII	Las autoridades norteamericanas amplían las cuotas para la pesca de calamar en sus aguas. La medida beneficia a los numerosos pesqueros españoles que faenan en aquella zona.	P. Nacional
16-VII	Los bacaladeros gallegos «Amelia Meirama» y «Julio Molina», apresados por las autoridades canadienses en mayo pasado, fueron devueltos a sus dueños tras el pago de 70 millones, en concepto de fianza.	P. Gallega P. Nacional
16-VII	Las autoridades nigerianas anuncian la inminente liberación de José Luis Peciña.	P. Nacional
17-VII	El sindicato UGT consigue el embargo, en Valencia, del buque de pasaje «Venus Venturer» en relación a los 16 millones que sus propietarios adeudan a la tripulación.	P. Nacional
18-VII	Medio centenar de militantes del Sindicato Libre de la Marina Mercante se encierran en la sede del Banco de Crédito Industrial en protesta por la venta de buques a empresas extranjeras que dicho organismo está efectuando.	P. Nacional
18-VII	Las autoridades nigerianas ponen en libertad al capitán Peciña, tras anular los cargos que existían contra él.	P. Nacional
20-VII	Las negociaciones del convenio colectivo de la Marina Mercante quedan rotas, al no llegar a un acuerdo los Sindicatos y la patronal ANAVE.	P. Nacional
21-VII	El escape de combustible del buque «Angela Pando», embarrancado cerca del puerto de Las Palmas, queda controlado tras haber vertido al mar 50 toneladas de fuel y grasa.	P. Nacional
22-VII	José Luis Peciña, liberado por las autoridades nigerianas, llega a Madrid. Un día después lo haría a su casa de Algorta, en Bilbao. Su cautiverio ha durado 49 meses.	P. Nacional
22-VII	El pesquero gallego «Andes» es ametrallado en el Banco Sahariano por miembros del Frente Polisario. Resultó muerto el engrasador, José Pérez.	P. Nacional
24-VII	José María López Tapia, armador del buque «Izarra», anuncia que pagará los gastos de repatriación de la tripulación y del juicio del capitán José Luis Peciña cuando gane la demanda que ha interpuesto contra el gobierno nigeriano.	P. Nacional
24-VII	El buque sanitario «Esperanza del Mar» del ISM, llega a Las Palmas con los supervivientes del pesquero «Andes».	P. Nacional
25-VII	El FROM hace pública su memoria anual. En ella señala que ha invertido 330 millones en promocionar el pescado azul.	
26-VII	El Sindicato Libre de Marina Mercante pide al capitán Peciña que detalle las actividades del buque «Izarra».	P. Vasca
27-VII	El patrón del pesquero «Andes», ametrallado por tropas del Frente Polisario, niega que el barco enarbolase pabellón marroquí.	P. Nacional
28-VII	Es enterrado en Nigrán José López Pérez, muerto en el ametrallamiento del «Andes».	P. Nacional
28-VII	La Dirección de ASTANO solicita autorización a la Dirección General de la Marina Mercante para la construcción de una plataforma semisumergible, que dará trabajo a la mayoría de los desempleados del astillero Ascón.	P. Nacional
30-VII	Los puertos autónomos y las Juntas del Puerto realizan un paro de 24 horas en protesta por la actual situación del montepío laboral.	P. Nacional
31-VII	Las autoridades noruegas prohíben faenar en su Zona Económica Exclusiva, en las inmediaciones de las islas Svalbard, a los bacaladeros españoles.	P. Nacional
31-VII	El Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación anuncia una expedición de investigación pesquera a la Antártida.	P. Nacional



mentando artificialmente nuestra cartera de pedidos.

Asimismo, el informe del INI señala que las entregas en los astilleros nacionales descendieron en el último trimestre en un 77 por 100, descenso debido a la entrega de la práctica totalidad de los buques en dificultades, con lo que los astilleros han recuperado su ritmo normal, acorde con sus niveles de contratación.

En el primer trimestre de 1986, la cifra global de toneladas contratadas en astilleros españoles fue de 6.031 GT, lo que implica una subida del 24 por 100 con respecto al mismo trimestre del año pasado.

El mercado *off-shore* tiene una cartera de pedidos de 43 unidades: 29 plataformas semisumergibles, 12 autoelevables y dos buques de perforación. El grado de utilización de estas plataformas en las condiciones actuales de mercado es muy variable según los tipos. Se sitúan a la cabeza las de tipo semisumergible, con un 76 por 100. Este tipo de plataformas son las que va a construir Astano desde este

año, según un contrato ya firmado.

El informe que acaba de hacer público la División de Construcción Naval del INI utiliza ya las nuevas unidades de arqueo bruto y de arqueo compensado, como consecuencia de la entrada en vigor del acuerdo del nuevo convenio internacional sobre arqueo de buques firmado en 1982. Las unidades GT (*Gross Tonnage*) y CGT (*Compensated Gross Tonnage*) sustituyen, respectivamente, a las antiguas TRB (Toneladas de Registro Bruto) y a las TRBC (Toneladas de Registro Bruto Compensado). ■

BUENAS PERSPECTIVAS PORTUARIAS

Pese a los problemas por los que ha atravesado en los últimos tiempos el sector portuario, algunos puertos españoles

cuentan con buenas perspectivas. Es el caso del de Algeciras. La empresa norteamericana Brechtel ha entregado recientemente un informe favorable a la Junta de Andalucía sobre la ampliación del puerto de Algeciras, que se puede convertir en uno de los primeros de Europa.

Esta empresa, líder mundial en ingeniería, considera que Algeciras ocupa un lugar estratégico en el comercio marítimo mundial y afirma que su ampliación tiene la máxima viabilidad, siempre que haya empresas dispuestas a instalarse en esta zona.

Según el citado informe, Algeciras es interesante para empresas de servicios, seguros, reparación de buques y todos los sectores relacionados con el transporte marítimo. Sería necesario, eso sí, además de la infraestructura, que el tráfico, actualmente en disminución, mantenga un crecimiento del 7 por 100 anual. El puerto de Algeciras debe aprovechar al máximo su experiencia como distribuidor carbonero hacia el Mediterráneo, para ampliar después otros servicios. Al mismo tiempo, puede convertirse en un gran centro comercial marítimo entre los continentes americano, africano y europeo.

Del interés suscitado por el proyecto da idea la inversión de más de 2.300 millones de pesetas del grupo danés Moller-Maersk Kines, en un terminal con capacidad de 100.000 contenedores anuales, para atender el tráfico entre Estados Unidos, Oriente Medio, Europa, África y el Extremo Oriente.

Bilbao también tiene perspectivas positivas. El presidente de su puerto, José Miguel Abarrategui, ha manifestado su optimismo en cuanto a la recuperación del tráfico perdido durante el tiempo de las huelgas protagonizadas por los trabajadores portuarios. Las cifras del pasado ejercicio reafirman la posición del de Bilbao como el primer puerto del país, con un tráfico de 28,6 toneladas y unas inver-

siones cercanas a los 5.000 millones de pesetas. Los ingresos del puerto, que ascendieron a 4.142 millones de pesetas, han supuesto también un crecimiento del 16 por 100 en relación a los resultados de 1984, al tiempo que el *cash-flow* (beneficio más amortizaciones) aumentó un 18 por 100, para colocarse en 2.085 millones de pesetas.

De las inversiones totales, 1.000 millones fueron con cargo al Estado. El resto correspondió a fondos propios. Está previsto invertir en 1986 otros 4.000 millones para financiar las obras de acceso por carretera planteadas dentro del conjunto de la llamada «Solución Ugaldebieta», las de la mejora de la infraestructura interior del puerto y en los nuevos muelles de Zorroza. En definitiva, se trata, en palabras del señor Abarrategui, de recuperar el pulso creciente de la actividad, volver a las cotas de tráfico del pasado año y aumentar la rentabilidad.

Por su parte, el conselleiro de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Galicia, Javier Suárez Vence, presentó a últimos de julio el plan especial de puertos de Galicia, que tiene como objetivo el planeamiento y programación de la política portuaria de la Xunta hasta 1992, con unas inversiones de 12.500 millones de pesetas, de los cuales alrededor de 2.900 corresponden a las fachadas marítimas de Lugo, Coruña-Norte y Pontevedra, en tanto 3.800 serán para Coruña-Sur.

El plan, que ha sido remitido ya al Parlamento Gallego, es el primero en considerar con carácter global el sistema portuario de una comunidad autónoma, y el primero también en analizar la evolución futura de las 33 instalaciones portuarias principales y de las 49 complementarias que, junto con los cinco puertos administrados por Juntas, conforman el total de los puertos existentes a lo largo de los 1.720 kilómetros de costa que posee Galicia. ■

CONTROL DE RESISTENCIA DE BUQUES

La empresa Sener ha desarrollado, tras varios años de investigación, un sistema de ordenador que permitirá predecir la resistencia al avance de un buque. Este nuevo sistema, que ha recibido el nombre de Hiforran —formas analíticas hidrodinámicas— permite seleccionar durante la etapa inicial del proyecto la forma óptima de cada buque: aquella que necesita menos potencia para el desarrollo de una velocidad determinada.

Entre las ventajas de este invento se encuentran la mayor rapidez y menor costo del proyecto de los buques, la mayor fiabilidad de las formas elegidas y la posibilidad de alcanzar la misma velocidad con menor potencia, lo que se traduce, lógicamente, en un menor consumo energético.

El equipo investigador que ha desarrollado este sistema está dirigido por Manuel de Sendagorta, quien ya en su día dirigió el equipo que formuló el sistema Foran para el proyecto y construcción de buques, sistema que hoy se aplica en más de 15 países. ■

PLAN COMUNITARIO PARA LA CONSTRUCCION NAVAL

La Comisión de las Comunidades Europeas, órgano de iniciativa de la Europa de los «doce», adoptó, a finales de julio último, un nuevo plan para hacer frente a la construcción naval. De cara a ello, la Comisión establece las prioridades productivas del sector y el régimen de ayudas a la producción y a la reestructuración que deberá regir a partir de 1987.

Este nuevo plan insiste en la conveniencia de que los astilleros de la CEE concentren su esfuerzo en la construcción de

AGOSTO		
Fecha	Noticia	Medio
1-VIII	El pesquero de bandera británica «Condessa Viv» se hunde, a causa del mal tiempo, en aguas irlandesas. Desaparecieron cinco marineros españoles.	P. Nacional
4-VIII	El gobierno español autoriza a los pesqueros gallegos que faenan en aguas noruegas a continuar pescando, a pesar de la prohibición de las autoridades de aquel país.	P. Nacional
4-VIII	El pesquero vigués «Las Nieves» es detenido por las autoridades británicas, y multado con 1.800.000 pesetas.	P. Nacional
5-VIII	Noruega ratifica la expulsión de los bacaladeros españoles de las aguas de Svalvard.	P. Nacional
8-VIII	El pesquero congelador onubense «Pondal» es retenido por una patrullera angoleña, tras revisar sus mallas.	P. Nacional
8-VIII	El buque «Sirius», de la organización «Greenpeace», persigue a cuatro buques corraleros en el mar de Alborán, para impedir que utilicen la «barra italiana».	P. Nacional
12-VIII	La Administración española considera «ilícita» la prohibición noruega a los pesqueros españoles de faenar en unas aguas que tanto España como la CEE consideran internacionales.	P. Nacional
12-VIII	Los pesqueros «Barreriro Maso» y «Mariconchi», de origen vigués y gijonés respectivamente, son apresados en la costa irlandesa de Kerry acusados de incumplir el reglamento de redes. En Argentina es detenido el «Vixiador», acusado de sobrepasar el número de capturas permitido.	P. Nacional
13-VIII	El pesquero gallego «Jofra» se hunde al embarrancar en el cabo Touriñana, en el litoral coruñés. Los tripulantes fueron rescatados con vida.	P. Nacional
13-VIII	Las autoridades argentinas no procesan al pesquero «Vixiador» capturado el día 12, pero le embargan las 50 toneladas de merluza que transportaba.	P. Nacional
14-VIII	Las empresas portuarias de Barcelona comienzan a sujetarse al Decreto-Ley de reforma de las actividades de estiba y desestiba, y dan de alta a los trabajadores en el Instituto Social de la Marina.	P. Nacional
15-VIII	La tripulación del butanero «Lucy», de la compañía Geogás Ibérica, abandona en Algeciras sin cobrar sus salarios.	P. Nacional
16-VIII	Se constituye la Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos (APROMAR).	P. Nacional
18-VIII	Los estibadores portuarios convocan una nueva huelga para el día 29 de agosto en protesta por la aplicación indiscriminada del Decreto-Ley que disuelve la OTP.	P. Nacional
20-VIII	El petrolero noruego «Akarita», con 32 tripulantes españoles a bordo, es bombardeado en el golfo Pérsico. Todos los tripulantes se encuentran a salvo.	P. Nacional
21-VIII	El pesquero guipuzcoano «Nuevo Balenciaga» se hunde a 60 millas de Cabo de Palos (Murcia) a causa de un incendio en la sala de máquinas. No hay víctimas.	P. Murciana
26-VIII	En los seis primeros meses de 1986, la flota mercante española perdió casi medio millón de toneladas de registro bruto, según datos de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE).	P. Nacional

barcos especializados, con tecnología avanzada, que permitan la vuelta futura del sector a posiciones de rentabilidad. La Comisión Europea sugiere la fijación de límites precisos de ayuda a la producción, y el establecimiento de criterios de competitividad y de transparencia en su concesión. El nuevo régimen, que deberá ser aprobado por los «doce» en Consejo de Ministros, establece también una serie de disposiciones transitorias para España y Portugal, habida cuenta de que «la reestructuración en estos dos países está menos avanzada», en palabras del portavoz de la Comisión.

El actual régimen de ayudas y saneamiento del sector naval de la CEE expira a finales de año, lo que obliga a los «doce» a alcanzar un acuerdo en los próximos meses.

La producción naval de la CEE se situó en 1985 en dos millones de toneladas de registro bruto, frente a las 5,1 de 1976, lo que ilustra la crisis por la que pasa el sector. La producción naval comunitaria representa el 14,2 por 100 de la mundial y sufre las consecuencias de la competencia de países como Japón y Corea del Sur, que se han impuesto en el mercado. Según fuentes comunitarias, los astilleros coreanos establecen precios entre un 35 y un 50 por 100 inferiores a los de los productores europeos más competitivos. ■

PLATAFORMAS OFF-SHORE: SOLICITADO EL PERMISO

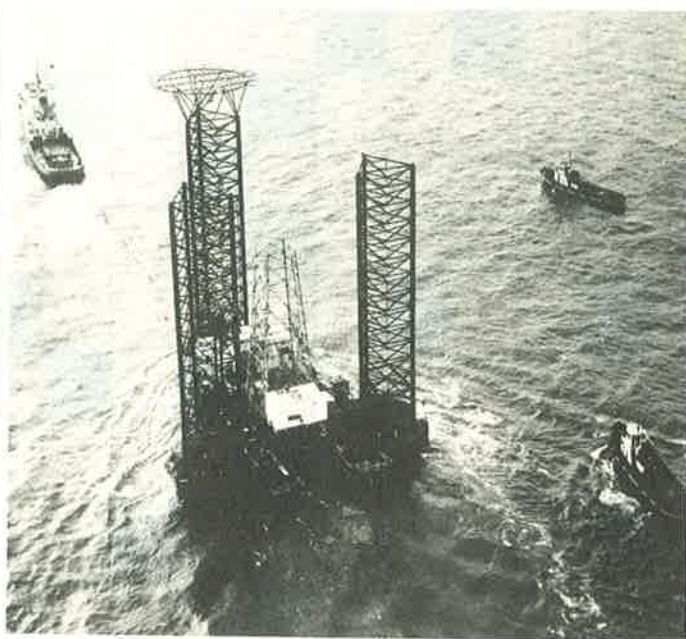
La Dirección de Astano ha solicitado ya de la Dirección General de la Marina Mercante el permiso para la construcción de una plataforma semisumergida *off-shore* de perforación marina, en cuyo proyecto serán invertidos 17.000 millones de pesetas.

La plataforma, según el proyecto, tendrá 82,2 metros de eslora; 61,9 metros de manga; 31,3 de puntal, y un tonelaje de registro bruto de 14.926. Su construcción supondrá 300.000 horas de trabajo en dos años y empleo para 1.200 trabajadores

que, en su mayoría, procederán de los reconvertidos astilleros ASCON. ■

CANARIAS: REGISTRO ESPECIAL DE BUQUES

Canarias podría contar en un futuro próximo con un registro especial de buques, que reportaría a las islas importantes ventajas económicas y laborales, según ha anunciado, en los primeros días de agosto, la consejera de Turismo y Transportes del Gobierno Autónomo del ar-



chipiélago, María Dolores Palliser. El anuncio se hizo oficial tras la reunión mantenida por las autoridades locales y representantes de los navieros españoles.

La Consejera manifestó que la matriculación de barcos en las Islas «habrá que negociarla con la Administración Central, como cláusula integrante del nuevo Régimen Económico y Financiero del archipiélago. Para el Gobierno de Canarias, las ventajas redundarán en un mayor tráfico de buques. Con el beneficio que esto generaría, se activaría el empleo».

Los navieros estuvieron representados en la reunión mencionada por el presidente de la Comisión Transmediterránea, Federico Esteve, y el de ANAVE, Juan María Gómez de Mariaca. Afirman éstos que la

creación del registro especial viene determinada por la crisis del sector naval; con él se pretende buscar la máxima competitividad de la Marina Mercante española, sin recurrir a la utilización de pabellones de conveniencia.

La flota española está compuesta en la actualidad por unos 500 buques, entre petroleros, graneleros, transportes «tramp» y barcos dedicados a transporte regular de pasajeros. Esteve considera que, excepto los barcos de líneas regulares, todos los demás podrían acogerse al cambio de matrículas, registrándose en Canarias. Fer-

res del Día Mundial de la Alimentación, correspondiente a 1986.

El tema de este año ha sido elegido por la FAO y versa sobre «Los pescadores y las comunidades pesqueras». En el caso del premio de prensa podrán participar todos los autores de trabajos aparecidos en televisión, prensa y radio desde el 1 de agosto al 16 de octubre. El premio será indivisible y estará dotado con 200.000 pesetas.

Para los escolares de EGB se ha establecido un primer premio de 80.000 pesetas, dos segundos de 35.000 pesetas cada uno y 10 accésit de 15.000. El plazo de admisión de los trabajos finalizará el 16 de octubre.

Por su parte, la Consejería de Agricultura y Pesca de Canarias ha convocado ocho becas, mediante concurso público, con el fin de formar y especializar técnicos relacionados con la acuicultura.

Los resultados de las investigaciones llevadas a cabo hasta el momento confirman la viabilidad de los cultivos marinos en el archipiélago canario. Por ello, el futuro de la acuicultura en las islas, según la Consejería, demandará especialistas de alto nivel de formación.

Las becas serán de formación y de especialización. Ambas modalidades podrán desarrollarse total o parcialmente en centros nacionales y extranjeros. Las materias objeto de las becas son: «Desarrollo y puesta a punto de técnicas de reproducción natural e inducida y de procesos de reproducción de alevines y postlarvas de peces y crustáceos de interés comercial» y «Desarrollo y puesta a punto de técnicas de engorde y estudios de nutrición».

Durante los próximos días 17, 18 y 19 del próximo mes de octubre se celebrará en la Casa del Mar de Gijón el IV Pleno Nacional de AETINAPE. Para su preparación se ha creado ya un grupo de trabajo que determinará los actos a celebrar.

Desde el pasado 15 de julio está abierta la presentación de candidaturas para la renovación de cargos de la Junta de Gobierno y delegados, cumpliendo así las normas estatutarias. El plazo se cerrará el próximo día 15 de octubre. ■

nando Casas y Juan María Gómez Mariaca, máximos dirigentes de ANAVE, matizaron que con el nuevo registro no se pretende tan sólo *igualar costes*, sino que existan «*ventajas fiscales y arancelarias*».

Para el próximo mes de octubre está prevista una nueva reunión entre los navieros y representantes de la Consejería de Transportes Canaria para la realización de un estudio de viabilidad de este proyecto, que contará con la colaboración de expertos fiscales y en legislación comunitaria. ■

CONVOCATORIAS

El ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha convocado el sexto premio de prensa y el quinto de trabajos escola-

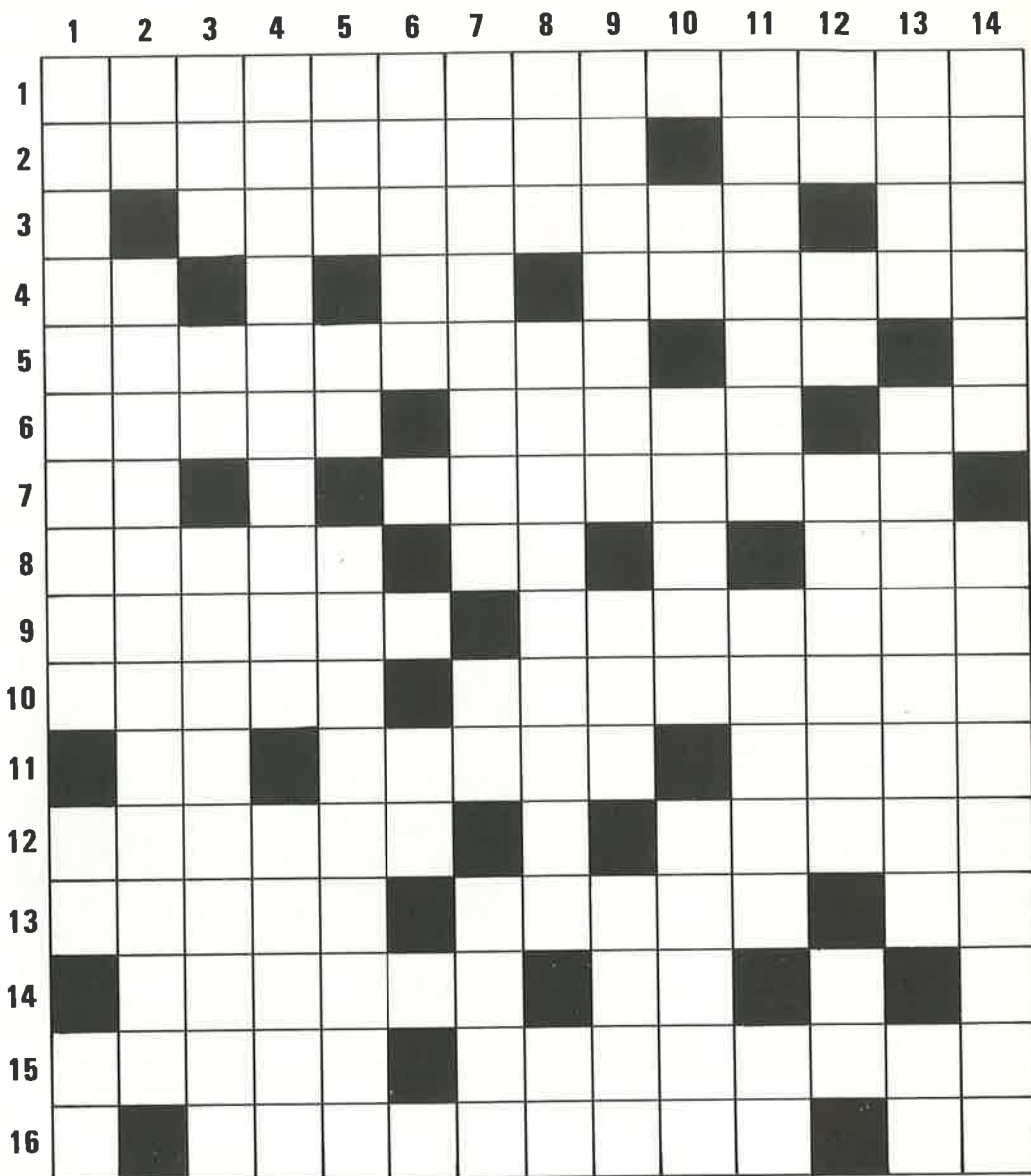
CRUCIGRAMA

HORIZONTALES

1. Organización de carácter benéfico (cuatro palabras). 2. Atravesaré con flechas. Célebre ópera italiana. 3. Consonante. La más importante quizá de las obras del poeta latino al que se alude en el 14 horizontal (dos palabras). Letra griega. 4. Pronombre personal. Vocal. Exclamación. Poner morena la piel por efecto del sol. 5. Federico Guillermo (1844-1900), escritor y filósofo alemán, seguidor ideológico de Schopenhauer y Wagner, defensor de la necesidad del «super-hombre». Así llaman familiarmente a las madres en las zonas rurales de los EE. UU. Consonante. 6. Al revés, en francés, «papo», «jeta», desparpajo. Relativo al aire. Vocales de imán. 7. Al revés, creencia. Consonante. Al revés, rotura. 8. Demuestra alegría. Vocales de jugar. Uno. Cierta organismo francés. 9. Al revés, inscriba en la lista de marinería. Sustancia segregada por la glándula del epitelio que tapiza el conducto auditivo externo. 10. De nuevo al revés, marchito, débil. Se te uniera para conseguir un fin. 11. Matrícula provincial. Cierta pieza del ajedrez. Número. 12. KDT. Consonante. Invertido, acarrear. 13. Lo hace el ISM con HOJA DEL MAR. Haced burla. El otro extremo de pa. 14. Publio -----, poeta cortesano latino, contemporáneo de Jesucristo, que llegó a alcanzar gran popularidad, tras lo cual fue desterrado. Pronombre personal. Vocal. Consonante. 15. Al revés, puesta de sol. Devolví. 16. Consonante. Utilizad con tiento. Nota musical.

VERTICALES

1. Integrante de cierta familia de animales de simetría radiada, con sistema digestivo central y sistema de canales periféricos. Nombre de letra. Organización de Productores de la Pesca. 2. En la rana. Alimentos sometidos a cierto pretratamiento. 3. Utiliza. Pronombre personal. Al revés, nombre de cierto cantante de Texas, EE. UU., que estuvo condenado a muerte por homicidio, se rehabilitó y fue excarcelado (el



nombre tiene las tres partes que suelen incluir los anglosajones: primer nombre, inicial del segundo nombre y apellido). 4. Especie de profeta que fue inmortalizado por el escritor aludido en el 5 horizontal. Conforme a las normas de conducta tenidas como comúnmente correctas. 5. Cosa latina. Hay castellanoparlantes que confunden a veces el sonido de estas dos consonantes. Algunos productos de la pesca llegan al mercado así. 6. Al revés, organización militar impulsada por los USA en el Sudeste Asiático. Vocal. Otra. Forma pronominal. Uno. Otro. 7. Cierta planta medicinal, ciertamente no muy común en España. Dentro del café. Al revés, siglas de cierto organismo especializado en el mercado

de la pesca. 8. Labra. Filósofo griego, considerado padre de la dialéctica y opuesto a las teorías inmovilistas de Parménides. Dos vocales. 9. Cierta sensación desagradable. Al revés, introduzca confusión. En catalán, oscuro. 10. Vocal. Nota musical. Era de los mahometanos. Nombre dado al seguidor de ciertas creencias muy populares, por cierto, entre los cantantes de reggae jamaicanos (por ejemplo, Bob Marley, Jimmy Cliff, Eddie Grant...). 11. Errores cometidos por aquellos castellanoparlantes que confunden el dativo y acusativo del pronombre personal de tercera persona femenino singular. Tratamiento de cortesía. Siglas de cierto partido político que fundó en los años setenta el actual De-

fensor del Pueblo. 12. Nota musical. Conjunción griega. Pule, limpia. La misma conjunción de antes, sólo que ahora en latín. 13. Puerto pesquero de la provincia de Almería al que HOJA DEL MAR ha hecho repetida alusión en los últimos tiempos. Al revés, intenté. Exclamación. 14. Al revés, enfilad la proa del buque hacia un objetivo. Privación de la sensibilidad. ■

NOTA: Efectuado en los servicios centrales del ISM el sorteo correspondiente al pasado trimestre, ha resultado ganador don Marino de Arriba González, de Gijón (Asturias), al que le ha correspondido un radio-cassette estereofónico. Para participar en el próximo concurso, envíe la solución a HOJA DEL MAR (Crucigrama). Génova, 24, 6.ª planta. 28004 MADRID.

CASAS del MAR

el mejor techo



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