

MAR

HOJA DEL

Nº 246

OCTUBRE-1986



DOSSIER
PESCAR
EN LA ALBUFERA

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 Gurbés, Javier Candial y Germán Gallego (Fotografía), Carlos González del Pío y María Antonia F. Sainz (Países Comunitarios), Alberto Fernández Torres (Economía), Yolanda Fernández de Baro y Alicia Delgado Hidalgo (Reportajes), José Manuel Massip Segarra (Dossier).

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

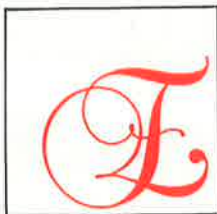
Imprime: GRAFOFFSET, S. L. Getafe (Madrid)
Depósito Legal: M. 16 516/1973
N.I.P.O.: 201-86-013-0

PARA ENTRAR EN CONTACTO CON EL ISM:

Alicante: Casa del Mar. Muelle de Poniente - Tel. (965) 22 34 53 Almería: Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. Balears: Muelle Viejo, s/n. - Tel. (971) 72 56 06 Barcelona: Casa del Mar Varadero, 4 - Tel. (93) 319 05 66. Bilbao: Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. Cádiz: Casa del Mar Tel. (956) 25 17 04. Cartagena: Casa del Mar Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. Castellón: Casa del Mar Plaza Monturiol, s/n. - Tel. (964) 22 14 08. Ceuta: Avda. Cañonero Dato, 20 Tel. (966) 51 11 24. Gijón: Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. Guipúzcoa: Casa del Mar Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. Huelva: Avda Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. La Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal Tel. (981) 28 70 00. Las Palmas: Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. Lugo: Río Neira, 23, 1.º Tel. (91) 241 97 60. Madrid: Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. Málaga: Avda de Heredia, 35 - Tel. 22 72 75. Melilla: Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. Santa Cruz de Tenerife: Avda de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. Santander: Antonio López, 48 - Tel. (942) 21 46 00. Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. (91) 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



El dossier que HOJA DEL MAR incluye en el presente número examina con relativa atención una sangrante contaminación de nuestro entorno medioambiental. La Albufera valenciana es, en efecto, uno de los parajes más privilegiados desde el punto de vista ecológico que haya en la península y, simultáneamente, también uno de los ecosistemas más agredidos y maltratados del espacio europeo. No insistiremos aquí en los datos que ya se enumeran con profusión en el propio dossier; bástenos con subrayar el hecho de que se trata de un lago convertido en vertedero incontrolado de decenas de urbes y miles de fábricas, y en banco de pruebas para toda suerte de especuladores, urbanistas turfsticos sin escrúpulos, cazadores furtivos beneficiarios de vistas gordas y experimentadores de la química que llaman púdicamente «fitosanitaria»: una especie de antología del crimen ecológico.

La realidad actual tiene, por supuesto, su historia. Y esa historia cuenta con nombres y apellidos. Los de quienes, durante décadas, permitieron que tales prácticas se desarrollaran sin freno ni respeto al medio. Los de quienes incluso las alentaron, convencidos tal vez de que su medro y el de sus próximos eran la condición del progreso. Son a veces los primos hermanos de otros que ahora se llevan las manos a la cabeza cuando se afronta el coste económico y social que tiene el intento de darle a la Albufera el aire que necesita para evitar su asfixia. Y reclaman a grandes voces que otros hagan frente a la factura de sus propios desaguisados.

No han faltado tampoco los teóricos del mal menor. Según éstos, la contaminación brutal de la Albufera es el precio inevitable que el pueblo valenciano ha pagado por el desarrollo económico alcanzado. El pretendido argumento se basa, sin embargo, en un equívoco. En contra de lo que insinúa, hoy está ya demostrado con hechos que cabe impulsar equilibradamente el crecimiento económico y la defensa del ecosistema. Para ello se requiere, eso sí, la existencia de una decidida voluntad política. Sólo quienes entienden que el de-

editorial

LA ALBUFERA

sarrollo de la producción ha de contar con la libertad propia de la mal llamada «ley de la selva» pueden considerar imprescindible la elección entre ambos objetivos. La recuperación medioambiental de la ciudad de Londres, aun recortadas todas sus limitaciones, se ofrece como ejemplo bien patente: ello no ha implicado el regreso de la capital británica al medioevo, sino un salto hacia lo que otras grandes ciudades víctimas de la contaminación deben proponerse.

La Albufera ha sido declarada Parque Natural. Nos felicitamos por la población de Valencia. Y nos felicitamos, muy particularmente, por las poblaciones pescadores del lago y de la costa vecina, a las que nuestro dossier se refiere con detenimiento. Es ahora el tiempo de que la Ley recorra el camino —difícil, costoso— que separa las palabras de las realidades. Harán falta muchos esfuerzos, muchos medios e, insistimos, sobre todo, mucha voluntad. ■

«PEZQUEÑINES»

Sr. Director:

En el número correspondiente al pasado mes de septiembre de la revista HOJA DEL MAR se incluía un artículo en el que se hacía un balance de la actuación del Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los Productos de la Pesca (FROM) a lo largo de los últimos años. Dada mi ignorancia sobre esas cuestiones, de gran complejidad aparente, no me es posible discutir las conclusiones positivas que el director del citado organismo presentaba en tal artículo. Lo que yo quisiera comentar es una cuestión muy concreta que salía mencionada en el artículo en cuestión.

Se hablaba en él, y a eso voy, de las campañas publicitarias apoyadas por el FROM en prensa, radio y televisión, y se destacaba como muy positiva la repercusión obtenida por la campaña lanzada bajo el eslogan «Pezqueñines, no, gracias».

A mí me parece que es, en efecto, muy positivo difundir entre la opinión pública la idea de que resulta una barbaridad consumir alevines, inmaduros, etcétera, porque ello daña gravemente la riqueza piscícola: el inmaduro de hoy será mañana un pez grande, cuya captura permitirá cubrir posibilidades alimenticias mucho mayores. Así que mi observación no afecta, ni mucho menos, a la intencionalidad del eslogan.

Lo que yo me pregunto, sin embargo, es si es en la fase del consumo donde deben centrar las autoridades su intervención. ¿Se logrará atajar la pesca de inmaduros consiguiendo, por la vía de la persuasión, eliminar la demanda? ¿No sería más seguro y más eficaz concentrar el esfuerzo en el origen de la cuestión,

impidiendo que haya oferta? Es decir: aumentando el control sobre las artes de pesca empleadas, sobre las capturas desembarcadas, sobre la venta en lonja, sobre los mercados centrales, etcétera. Es obvio que, si se impide que los inmaduros lleguen a los puestos de venta al público, se volverá innecesario convencer

a la gente de que no los compre.

Bien está, entonces, la campaña a favor de los «pezqueñines». Pero aumentese hasta donde sea necesario el esfuerzo para impedir que sean, no ya comprados, sino capturados. ■

Miguel PEREZ
Málaga

CARTA DEL MES

TVE Y EL MAR

Señor Director:

Hace ya meses, Televisión Española amplió notablemente el horario de su programación, con la inclusión de diversos espacios matinales. Luego ha venido introduciendo sucesivos retoques en esta programación matinal, en la que se incluyen informativos, telefilmes, repeticiones de programas del día anterior, etcétera.

Yo no sé si es que nadie se lo ha dicho a quienes confeccionan la programación, pero me parece muy extraño que, contando con ese suplemento de horas de emisión, Televisión Española no haya reparado en la necesidad de que exista un programa de TV dedicado al mar.

Se nos repite una y otra vez lastimeramente que nuestro país vive «de espaldas al mar», y creo que va siendo hora de que nos preguntemos si eso ocurre por voluntad de los ciudadanos de a pie, o por el poco caso que hacen al mar quienes tienen en sus manos los instrumentos de comunicación de masas. Sea cual sea el peso de este segundo factor, me parece que su realidad es evidente.

No estoy hablando de un programa dedicado a las gentes del mar en exclusiva. Eso no estaría mal, pero me parecería insuficiente. Creo que el programa en cuestión, además de aportar noticias e informaciones destinadas a las comunidades marítimo-pesqueras, debería también esforzarse por hacer conocer, de manera amena y atractiva, las realidades del mundo marítimo a quienes, sean de costa o de tierra adentro, viven al margen de ellas.

Les envío esta sugerencia por si, a través de las páginas de su revista, puede llamarse la atención de TVE acerca de esa importante carencia.

Saludos cordiales,

Mercedes M. RIERA
Barcelona

MAS CULTURA

Sr. Director:

Le dirijo estas líneas para comentarle un hecho que me ha sorprendido en los últimos ejemplares de HOJA DEL MAR. Me refiero a la no aparición de los artículos que, bajo el lema común de «Gremio de Mareantes», firmaba el columnista Alfonso Alonso-Barcón. Ya son varios los meses que la sección ha desaparecido de la revista, y me pregunto por qué.

Soy un entusiasta admirador de la prosa del señor Alonso-Barcón, cuyos artículos, cargados de intención, me parecían un complemento literario de gran categoría para su revista.

Observo también que es muy irregular la aparición de la sección de «Libros del Mar», que en tiempos pasados era fija.

Digo esto porque en general echo en falta en la revista que usted dirige la presencia de temas de tipo cultural o afines al campo de la cultura (cine, arte, música, teatro, etcétera) que, unidos a los más estrictamente ligados al mundo marítimo y pesquero, contribuirían a reforzar la labor divulgativa y formativa de HOJA DEL MAR. Confío en que estudien ustedes la posibilidad de atender esta demanda y espero volver a ver pronto en la revista los artículos de Alfonso Alonso-Barcón.

Pedro HERNANDEZ-ROS
Barcelona

NOTA DE LA REDACCIÓN. La sección «Gremio de Mercantes» ha visto interrumpida momentáneamente su aparición por voluntad de su autor, el cual, absorbido por otras tareas, hubo de tomarse un respiro en su producción literaria. Alfonso Alonso-Barcón nos comunica que confía en poder reanudar su colaboración mensual a partir del número de enero de 1987. ■

EDITORIAL	3
CARTAS DE LOS LECTORES	4
CRUCIGRAMA	82

REPORTAJES

CANARIAS: La CEE tiende una mano	6
MARISQUEO: El drama del furtivismo	12
ANAVE: «El cereal es nuestro»	18
ALMIRANTE NAJIMOV: Muerte en el Mar Negro	22
AMERICA'S CUP: Izar las velas	42
PRACTICOS: El difícil arte de atracar un buque	48
CONGRESO UGT-MERCANTE: «Lo importante, las soluciones»	72

DOSSIER

LA ALBUFERA DE VALENCIA: Un lago al borde del abismo	28
--	----

ENTREVISTAS

JOSE MANUEL MUÑIZ (AETINAPE): «Queremos que se nos oiga»	76
--	----

SECCIONES

INFORME: El banco sahariano	55
PAISES COMUNITARIOS: Portugal	61
ECONOMIA: El mar, una mina	66
SUCEDIO EN 30 DIAS	78

Octubre
1986

EN PORTADA



La Albufera de Valencia, espacio natural de primera importancia, ha venido encontrándose sometida a todo un cúmulo de agresiones medioambientales que le han conducido a una situación crítica. Como consecuencia de ello, las comunidades pesqueras del lago han visto reducirse sus capturas a la mínima expresión. La reciente declaración del lago y su marjal como Parque Nacional abre la puerta a la necesaria recuperación.

(Foto portada:
Antonio Girbés)

N.º 246

La CEE incluye a las islas en su política de estructuras

Gracias a una rápida y eficaz gestión, llevada coordinadamente entre la Secretaría General de Pesca Marítima y el Gobierno de Canarias, la Administración española ha conseguido que el Consejo de Ministros de la CEE apruebe la inclusión de Canarias dentro del ámbito de aplicación de su política de estructuras. Esto supone, además de la posibilidad de obtener fondos para reestructuración y modernización de la flota y desarrollo de la acuicultura, algo aún más importante: la ruptura de una barrera. Canarias está ya más sólidamente vinculada a la CEE.

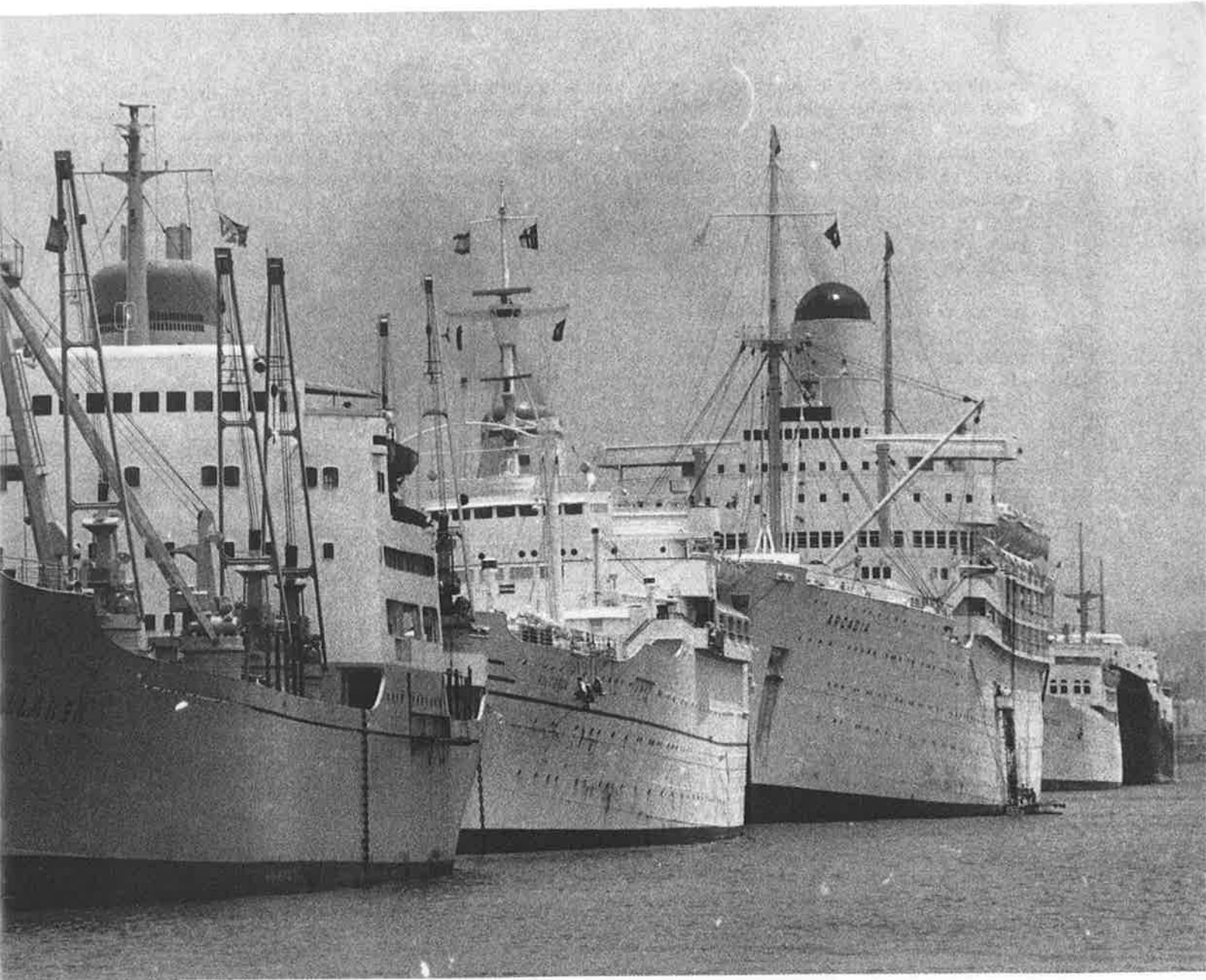
C
A
N
A
R
I
A
S

LA CEE
TIENDE UNA MANO

CANARIAS puede acceder ya a las ayudas de la Comunidad Económica Europea para la reestructuración y modernización de su flota, así como para el desarrollo de la acuicultura. En una acción rápida y coordinada entre la Secretaría General de Pesca Marítima y el Gobierno de las Islas, la Administración española ha logrado en Bruselas que los problemas de la flota canaria puedan tener un tratamiento igual al que van a recibir varias zonas desfavorecidas de la península. Según la Administración española, lo más importante en este caso no serían los millones de pesetas que puede obtener ya el sector canario hasta final de año, sino el hecho de que las islas entren a formar parte de la política de estructuras de que dispone actualmente la Comunidad Económica Europea y que debe ponerse en funcionamiento a partir del 1 de enero de 1987.

El acuerdo para la adhesión de España a la Comunidad Económica Europea señala, en su artículo 155, apartado 1, que la política común de pesca no será aplicable a las Islas Canarias, Ceuta y Melilla. Sin embargo, el apartado 2 de este mismo artículo dejaba abiertas las puertas para que estas zonas no quedasen al margen de las actuaciones comunitarias en materia de estructuras pesqueras, así como para los acuerdos con terceros países. Así, en esta disposición, se indicaba que «*el Consejo, por mayoría cualificada y a propuesta de la Comisión, podrá: a) establecer las medidas comunitarias es-*





CANARIAS

estructurales que podrían ser adoptadas en favor de estos territorios; b) establecer modalidades apropiadas para tomar en consideración, en todo o en parte, los intereses de estas zonas con ocasión de las decisiones que adopte en cada caso, a fin de preparar las negociaciones por parte de la Comunidad con vistas a la adopción o conclusión de acuerdos de pesca con los terceros países, así como los intereses específicos de esos territorios en el seno de los convenios internacionales relativos a la pesca, en los cuales la Comunidad sea parte contratante».

Así pues, el Acta de Adhesión, de una forma muy clara, prevé dos vías para acceder a los beneficios de la Política Común: a través de la política de estructuras y mediante la participación de los acuerdos de pesca que se suscriban con terceros países.

Aunque el Tratado de Adhesión no ofrecía dudas sobre los derechos de Canarias, Ceuta y Melilla para beneficiarse de estas condiciones, quedaba, sin embargo, la duda del tiempo. El Acta no fijaba ningún tipo de plazos para la entrada de estos territorios en la Política Común y éste ha sido el punto en el que más han insistido los negociadores españoles.

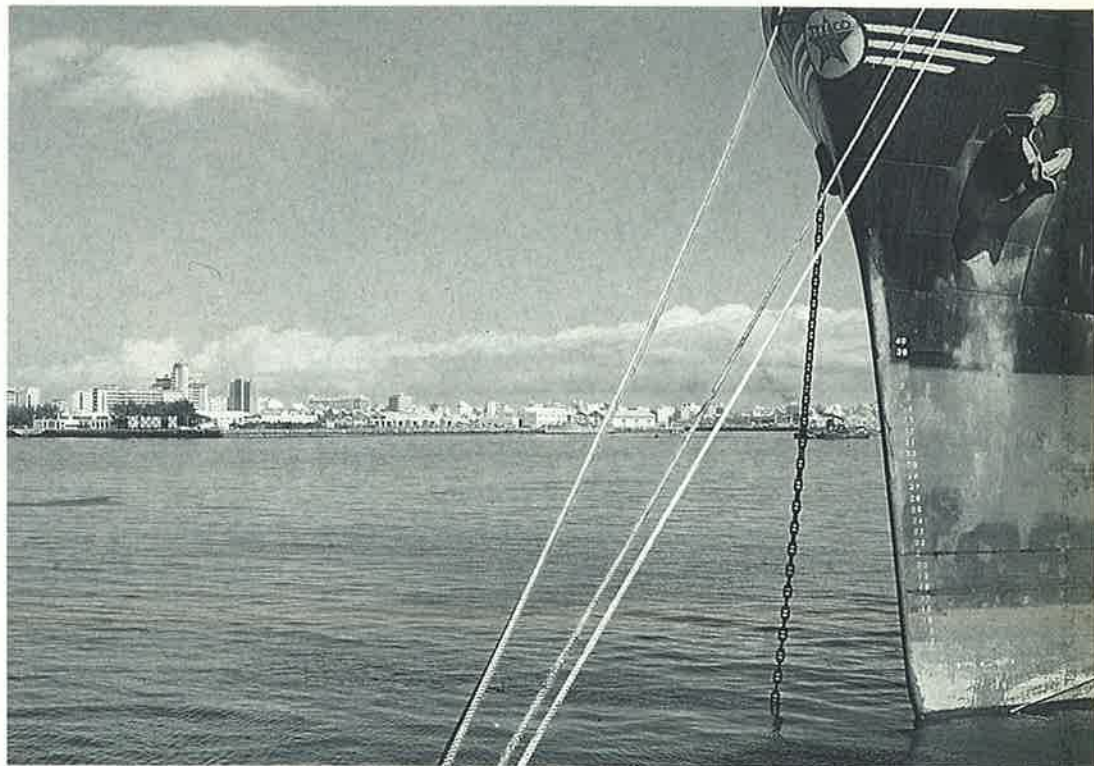
Desde un primer momento, según fuentes de la Secretaría General de Pesca, se vio que en Bruselas no había ninguna posición en contra de que Canarias, Ceuta y Melilla se pudieran beneficiar de las condiciones y posibilidades señaladas en el artículo 155. Sin embargo, los negociadores españoles se dieron cuenta también desde el principio de que, si

la Administración de Madrid no daba el primer paso para hacer las propuestas de actuaciones y, si no forzaba al Consejo de Ministros y a la Comisión de la CEE, la situación podría alargarse. El principal problema se derivaba de la falta de técnicos suficientes de la Comisión para afrontar los estudios sobre las islas Canarias. En consecuencia, había que darles el trabajo ya elaborado, con seriedad, para de esta forma conseguir que la Comisión diera luz verde a las propuestas sobre Canarias, Ceuta y Melilla.

dó durante una semana a Las Palmas para elaborar un completo documento sobre la situación pesquera en las Islas Canarias, en colaboración con el Gobierno de esta comunidad. En el plazo de una semana estaba todo preparado para redactar el documento y enviarlo urgentemente a Bruselas. En el mes de mayo, el Plan para las actuaciones en materia de estructuras para la flota canaria y de acuicultura estaba ya en poder de la Comisión, que remitió el informe al Consejo de Ministros de Pesca comunitarios. En el mes

de tener ya este año fondos en forma de subvenciones para modernizar y construir flota y para inversiones en la acuicultura.

A la hora de preparar el modelo de la política de ayudas para estas zonas, podía elegirse entre dos posibilidades. Una, que Canarias, Ceuta y Melilla hubieran tenido una normativa particular, si bien en coherencia con la que se aplica al resto de las zonas pesqueras de la Comunidad. Otra, que se aplicase la normativa de carácter general que existe en la CEE, homologándola con la



«Conscientes de la importancia del asunto para estos territorios españoles—señala el director general de Ordenación Pesquera, Rafael Jaén— prácticamente desde el momento de nuestro ingreso en la Comunidad nos pusimos a trabajar sobre ello.» «Fue —recalca— una acción coordinada entre la Secretaría General de Pesca y el Gobierno canario, y gracias a este entendimiento se han logrado resultados positivos en un tiempo récord».

Hacia el mes de abril, un equipo reducido de la Administración pesquera se trasla-

de junio, el Consejo daba inicialmente luz verde al Plan, si bien lo remitía nuevamente a la Comisión para que, con los datos y en el espíritu que animaba el trabajo, elaborase un reglamento de actuación. Este fue finalmente aprobado por el Consejo de Ministros de la CEE en la reunión del pasado 22 de septiembre.

Con esta decisión de Bruselas, se ponía fin a las rápidas gestiones de la Administración española ante las autoridades comunitarias. Lo acordado supone para las islas Canarias la posibilidad

que en materia de reestructuración de flota o acuicultura rige para el resto del Estado.

Esta segunda vía ha sido la elegida por la Administración española para, de esta forma, tratar de unificar la política de actuaciones y los criterios rectores en cuestión de estructuras. De esta manera, desde la aprobación del Reglamento por el último Consejo de Ministros, es de aplicación para Canarias el Reglamento 2908/83 sobre reestructuración, modernización y desarrollo pesquero y de la acuicultura. Igual-



LA ADMINISTRACION HA COLABORADO PARA AGILIZAR LOS TRAMITES COMUNITARIOS

Lo más importante de lo logrado, según fuentes de la Administración española, no es la posibilidad de obtener ayudas financieras para reestructurar y modernizar la flota canaria, por interesante que sea también eso. Lo principal es que se ha abierto ya el cauce de intervención de la Comunidad Económica Europea en las Islas. Un cauce que ahora se trata de profundizar, hasta conseguir que Canarias tenga un adecuado trato en el marco de la CEE.

mente son de aplicación las condiciones vigentes actualmente en España para participar en estos procesos según el Real Decreto del 4 de diciembre de 1985 para barcos entre los 9 y los 33 metros de eslora. Entre otras exigencias, destaca la necesidad de que los barcos a desguazar o modernizar estén incluidos en la lista tercera, que hayan faenado ciento veinte días en los últimos doce meses, que tengan una antigüedad superior a los doce años y que el armador aporte para su destrucción un TRB al menos igual al que pretende construir.

Según fuente de la Administración pesquera española, se pretende que Canarias siga las mismas directrices en estructuras que las que se están exigiendo en la península y las que se van a poner en vigor a partir del próximo 1 de enero en el conjunto de la Comunidad Económica Europea. Los criterios de fondo se apoyan en tres puntos: a) Protección de las aguas. En paralelo con la decisión de la Comunidad, el Gobierno español aprobaba recientemente tres disposiciones en esta línea para las Islas. La primera, fijando condiciones sobre las modalidades y artes de pesca en Canarias, prohibiendo la pesca de arrastre y trasmallo de forma progresiva y regulando otras artes, como la nasa de peces, la camaroneira y el tambor. Por una segunda disposición, se han fijado condiciones sobre tallas mínimas y, finalmente, se ha regulado con mayor dureza la pesca deportiva. b) El segundo aspecto considerado ha sido la política de acuerdos para la pesca en aguas de terceros países. Aquí están aún pendientes negociaciones que se auguran arduas. c) Desarrollo de la acuicultura en Canarias.

El próximo 31 de diciembre, finaliza la política de estructuras vigente en la Comunidad Económica Europea. Antes del 1 de enero de 1987, deberá estar ya lista la nueva política, que será de

CANARIAS

aplicación en la CEE durante los próximos diez años.

España ha presentado en 1986 un programa de validez anual, cifrado en 122 proyectos para construcción de barcos, 54 para modernización y otros 47 para acuicultura. A partir de finales de 1986, la Administración española deberá presentar un Plan sobre estructuras pesqueras previsto para diez años. En el mismo deberán estar incluidas también las islas Canarias. Las líneas concretas de la nueva política de estructuras de la CEE no se conocen todavía con exactitud, aunque se supone que no incluirán grandes cambios en relación a las aplicadas en los últimos años. A grandes rasgos puede decirse que se continuará muy probablemente con la política de construcción o modernización de barcos, con el desarrollo de la acuicultura, con la inactividad programada para la defensa y recuperación de caladeros, con los arrecifes artificiales y con las campañas experimentales.

Esta nueva política pesquera en cuestiones de estructuras y recursos deberá ser debatida en los últimos meses de este año, lo que va a suponer un período *caliente* en materia pesquera, al sumarse estos trabajos a los que se deben realizar para la distribución de cuotas de capturas.

Según impresiones recogidas en Bruselas, para el conjunto de los 122 proyectos de construcción de buques presentados por España el pasado mes de mayo, los 54 para la modernización de flota y los 47 de acuicultura, la Comunidad habría asignado subvenciones por importe de unos 3.000 millones de pesetas, contando con

que Galicia y Andalucía son zonas desfavorecidas donde la ayuda puede llegar hasta el 50 por 100. La Comisión debe decidir sobre este conjunto de proyectos antes de finales de año. La Administración española considera que bastantes de esos proyectos podrían quedarse en el camino y esperar turno para los recursos del próximo año, en particular muchos de los referidos a construcción y modernización. Parece que los proyectos de acuicultura están teniendo una gran aceptación y que saldrán adelante en un porcentaje superior.

Al cierre de este número, representantes de la Administración pesquera española seguían negociando en Bruselas las condiciones concretas del Reglamento aprobado por el Consejo y su aplicación en Canarias. En principio, se habla de una posible asignación para este año de unos 500 millones de pesetas de la CEE con destino a la flota y la acuicultura canarias. «*En este caso —se afirma en medios oficiales españoles— el dinero que venga de Bruselas para Canarias es importante pero no es lo fundamental. Lo realmente interesante, es que la política de estructuras y la acuicultura en estos territorios ya está totalmente encarrillada. Ha sido un paso muy importante desde el punto de vista de nuestra política negociadora. Canarias ya está totalmente dentro de la CEE a estos efectos y ahí es donde radica la verdadera importancia del Reglamento aprobado por la Comunidad.*»

Este Reglamento es muy simple y consta únicamente de dos artículos. En él se fijan las condiciones para la presentación de los proyectos y las ayudas a que tienen derecho los beneficiarios.

Tras su aprobación por el Consejo, desde el día de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades*, se



Canarias cuenta en la actualidad con más de dos mil barcos pesqueros, que cubren la más amplia gama de posibilidades: desde los pesqueros artesanales hasta las grandes unidades congeladoras. Lamentablemente, la norma es que los barcos sean viejos: sólo unos 450 tienen menos de diez años.



EL NUEVO PLAN DE ESTRUCTURAS SERA PARA DIEZ AÑOS



abre un plazo de veintidós días para que Canarias presente en Bruselas los proyectos correspondientes.

La Administración española considera que, en tan corto período de tiempo, es muy probable que no se entreguen muchos proyectos, al haberse logrado el acuerdo contra reloj. Sin embargo, en previsión del éxito de la actuación oficial, el sector ya había tomado también posiciones. Aunque no es posible asegurar una respuesta óptima a este reglamento, es casi segura la presentación de tres proyectos en acuicultura, con una inversión total de unos 150 millones de pesetas: uno para el cultivo de dorada y lubina, de unos 80 millones de pesetas; otro para la cría de peces en jaulas, de 40 millones de pesetas, y un tercero, con una inversión total de 12 millones de pesetas. Para la construcción de barcos se esperan al menos tres proyectos, por una inversión global de unos 300 millones de pesetas, y otros sobre modernización. Lo más importante es, sin embargo, lo que podrá emprenderse a partir del próximo año.

La aplicación de la política comunitaria de estructuras y acuicultura a Canarias cuenta además con otro dato positivo, al ser consideradas las Islas como zona desfavorecida. Ello supone un tratamiento igual a aquel del que gozan Galicia y Andalucía. Las ayudas de la Comunidad pueden llegar hasta el 50 por 100 del coste total de cada inversión. El empresario debe aportar el 25 por 100 como mínimo y la Administración española al menos un 5 por 100, aunque hay intención de superar este porcentaje.

Tras este éxito de la Administración pesquera, la siguiente batalla se centrará en lograr para Canarias una buena posición de cara a participar en los acuerdos con terceros países. ■

Vidal MATE

**NUEVO DIRECTOR GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE**

JOSE ANTONIO MADIEDO ACOSTA



José Antonio Madiedo Acosta nació en Gijón el 5 de marzo de 1945. Realizó sus primeros estudios en el Colegio del Corazón de María, para pasar muy joven a la Escuela Náutica de la Coruña, donde prosiguió su preparación, hasta conseguir el título de piloto. Posteriormente, accedería al grado de capitán en Madrid.

Toda su actividad profesional ha estado siempre vinculada al mar. Primero, navegando en distintas Compañías, entre ellas la Vapor Carmen, con la que fue capitán de la motonave «Amina». Ha dirigido también varias empresas marítimas.

José Antonio Madiedo fue elegido en 1978 miembro de la Junta de Gobierno y secretario general del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante, puesto que ha venido ocupado hasta su nombramiento como director general de la Marina Mercante.

Miembro del Partido Socialista y de la Unión General de Trabajadores, ha asistido en calidad de secretario del COMME a numerosos reuniones y congresos internacionales, entre ellos los organizados por el IMO (Organización Marítima Internacional). Ha representado asimismo a la Comunidad Autónoma de Asturias en las negociaciones para el proceso de reconversión naval de los pequeños astilleros.

José Antonio Madiedo fue titular durante varios años de la Cátedra de Maniobras de Estiba, Reglamentos y Señales de la Escuela Superior de la Marina Civil de Gijón. ■

**Tras la muerte
de un mariscador**

**EL
DRAMA**



DEL FURTIVO



Uno de los testigos de la muerte del mariscador Adolfo Alonso Romero indica el lugar en el que cayó muerto a resultas de un disparo de escopeta. Se trata de un maizal próximo a la playa.



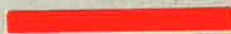


ISMO

Un mariscador furtivo, Rodolfo Alonso Romero, de 24 años, moría en la madrugada del pasado 28 de agosto al ser alcanzado por dos disparos efectuados por uno de los componentes de un grupo de vigilancia en la playa A Ribeiriña, en la ría de Arousa. Como presunto autor del homicidio, era detenido horas más tarde el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de A Poba do Caramiñal, Jesús Rodríguez Fernández. El suceso, aunque por su gravedad no pueda tomarse sino como un hecho aislado, se enmarca, sin embargo, en la dura polémica que enfrenta a los mariscadores que respetan las actuales leyes sobre marisqueo y quienes siguen actuando como furtivos, en el convencimiento de que les asiste también un derecho. Una polémica que dura ya varios años y que plantea una delicada cuestión a las autoridades pesqueras.



Varios familiares del mariscador furtivo muerto velan el cadáver en su casa de Escarabote-Boiro. La policía detuvo al patrón mayor de la Cofradía de A Poba do Caramiñal como presunto autor del hecho.





Buscando el marisco a tientas bajo la arena del fondo. Un trabajo duro que no encuentra ni la remuneración ni la consideración social que merece.



En la desembocadura del río Ulla se localiza una importante producción de marisco. La fotografía muestra la retirada de piezas muertas en la ría.



La veda se abre con el otoño. Miles de mujeres empiezan entonces la labor de recogida de berberecho y almeja, aprovechando la marea baja.



Tras la recogida, es el momento de proceder a la separación de las almejas y los berberechos. La fotografía está tomada en Noia, provincia de A Coruña.



Finalizado el proceso de selección, llega la hora de cargar los camiones para llevar lo obtenido hasta los mayoristas, en su mayor parte conserveros.

LA muerte de Alonso Romero en la Ría de Arousa constituye un eslabón más en la dinámica de disensiones que se producen en el conjunto de las rías gallegas, ricas en bancos de moluscos y crustáceos. En ocasiones anteriores se habían producido ya, en la misma zona, diferentes enfrentamientos entre los servicios de vigilancia y los mariscadores, lo que ocasionó momentos de tensión. En este caso concreto, según las versiones generalizadas, la víctima, Rodolfo Alonso, vecino de Escarabote-Boiro (La Coruña), junto con un grupo reducido de personas, había acudido hacia las 12 de la noche a bordo de una embarcación ligera a la playa para mariscar al rastro almejas. Su presencia en la zona fue descubierta por hombres del Servicio de Vigilancia de la Xunta, a quienes acompañaban también, como refuerzo, miembros de la Cofradía de Pescadores de A Pobo do Caramiñal. Los hechos se produjeron en la playa A Ribeiriña, donde la Cofradía tiene una autorización marisquera. Hay versiones contradictorias de lo sucedido. Según unos, los disparos se produjeron sin previo aviso. Según la nota que en su día hizo pública el Gobierno Civil de La Coruña, la muerte se produjo tras un forcejeo entre los mariscadores furtivos y el grupo de vigilancia. La muerte de Rodolfo Alonso ha supuesto un nuevo toque de atención sobre la problemática del marisqueo en estas zonas de gran riqueza. Lo que está en cuestión es la posibilidad de encontrar un equilibrio entre los intereses de quienes viven del marisqueo, o al menos esta actividad es fundamental en sus ingresos durante todo el año, y quienes se dedican al marisqueo en épocas de vacaciones, como extra para sumar a los ingresos que les proporciona su actividad laboral en

otros sectores, o de forma esporádica.

El marisco es una de las riquezas más importantes de las costas gallegas. Según datos de la Consellería de Pesca de la Xunta, actualmente resulta difícil dar una cifra exacta del número de personas dedicadas a esta actividad, en cuanto que se está procediendo a la revisión de las cifras para lograr datos realmente fiables. Con esta salvedad, se habla de la existencia de un total de unos 25.000 carnets de mariscadores, de los cuales dos terceras partes son de segunda, esto es, pertenecientes a personas que no utilizan embarcaciones. Los carnets de primera autorizan al marisqueo a pie o en pequeñas embarcaciones, y suelen pertenecer a personas más profesionales, que obtienen de ello una parte muy importante de sus ingresos. Se dedican al marisqueo todo el tiempo autorizado, y no solamente en las primeras fechas de la temporada, como suelen hacer quienes tienen el marisqueo solamente como actividad complementaria.

En el conjunto de Galicia, existen zonas para el marisqueo con categoría de «autorizaciones», que abarcan unos 40 millones de metros cuadrados. Estas autorizaciones están en manos de las Cofradías de Pescadores y se concedieron entre 1970 y 1974. Las zonas bajo la calificación de «concesiones» son más escasas y apenas si llegan a 1,2 millones de metros cuadrados de superficie.

La producción total en el conjunto de estas zonas, según estimaciones recientes y sin tener en cuenta la baja del berberecho, se eleva a unos 2.600.000 kilos, con un valor entre moluscos y crustáceos de casi 1.400 millones de pesetas. La Xunta, para conocer con más exactitud la realidad de este sector, hizo en la última campaña un seguimiento en las doce Cofradías



El marisqueo es, además de fuente principal de ingresos para no pocas personas, un complemento económico para muchas otras, que realizan esta labor de manera subsidiaria. Esa es la fuente de no pocos conflictos.



más importantes de Galicia, las cuales suponen aproximadamente entre el 85 y el 80 por 100 de toda la actividad marisquera. Las operaciones en lonja controladas se situaron en Noia, Ribeira, Rianxo, Cambados, O Grove, Pontevedra, Bueu, Cangas, Moaña, Redondela y Vigo. En este conjunto de Cofradías se comercializaron 100.000 kilos de almeja fina, 513.000 kilos de babosa, 1.200.000 kilos de almeja roja, 57.000 docenas de vieiras y casi 400.000 kilos de berberechos, con un importe total de 945 millones de pesetas. A estas cantidades, resulta muy difícil sumar las producciones comercializadas por furtivos, al margen de las lonjas. Medios de la Xunta estiman que no es posible saber cuál es la importancia exacta de esta actividad, aunque la sitúan en un promedio no inferior al 10 ó 15 por 100 de las ventas legales; en algunas zonas pueden llegar hasta el 50 por 100.

Con toda esta riqueza, en la mayor parte de los casos en bancos naturales y en otros con diferentes repoblaciones, la polémica se plantea a la hora de decidir qué se hace y cómo se deben explotar los recursos existentes.

De la filosofía según la cual todo en el mar es de todos y que cada cual se las apañe como pueda, se ha ido pasando lentamente a otra en la que se impone la consideración del mar como algo a cultivar y a respetar, para evitar la desaparición de las riquezas naturales. Estos nuevos planteamientos han ido calando lentamente entre los hombres del mar. Se puede decir que el marisqueo deja de ser considerado como una simple recolección a partir de los años 80. Se pretende racionalizar la explotación, pasar a un proceso de gestión de las aguas y a la certidumbre de que, aunque el mar sea de todos, es necesario salvaguardar sus riquezas.

En paralelo a las medidas

de repoblación llevadas a cabo por las diferentes administraciones, uno de los puntos más importantes para la actividad marisquera es la política de vedas, que se sigue rigiendo por una normativa de los años 60, considerada por muchos obsoleta. Actualmente, para los mariscos, se abre la veda el 1 de octubre y se cierra el 28 de febrero, aunque las fechas están sujetas a posibles fluctuaciones. Las autorizaciones afectan a producciones como las de almejas, vieiras, berberechos, ostra y a crustáceos, como los percebes. Para acceder a la actividad marisquera es preciso tener el correspondiente carnet, que proporcionan las diferentes Cofradías a las personas que están dadas de alta en los correspondientes censos de cada población. Esto origina, según algunos, el primer problema: determinar quién tiene derecho a ejercer la actividad marisquera en esas condiciones.

Las opiniones, al menos sobre el papel, parecen ser más coincidentes que opuestas, desde el colectivo de pescadores furtivos hasta la propia Xunta. La Consellería de Pesca de Galicia considera real la necesidad de una nueva normativa, a efectos del control y seguimiento de este tipo de marisqueo. El carnet se sigue concediendo de acuerdo con las disposiciones de 1963 y la situación aconsejaría, según se dice, cambios sustanciales. La Xunta entiende que es preciso ir hacia una mayor profesionalización de la actividad marisquera, para que efectivamente la ejerzan quienes se dedican a ello, sea como actividad única o complementaria, pero nunca como un simple añadido a ocupaciones permanentes en otro sector. Pensando en el futuro, se consideraría la posibilidad de que solamente dispusieran de carnet quienes tengan en el marisqueo su forma de vida, aunque sea compartido con otra activi-



Las personas que se dedican de manera circunstancial al marisqueo pueden alcanzar los cuatro o cinco millares.

dad, pero no con otros empleos fijos.

El Parlamento gallego aprobaba en octubre de 1985 la Ley de Marisqueo para Galicia. Esa ley hasta la fecha no ha tenido desarrollo.

Junto a la clarificación de los criterios de adjudicación de los carnets, con el fin de evitar la actual presión sobre los bancos de mariscos, se estudia igualmente la posibilidad de una revisión de la Ley de Vedas. Para los hombres del sector, esto constituye una necesidad urgente. La Xunta ha informado de la existencia de estudios técnicos destinados a lograr una mayor flexibilidad de los períodos de vedas. Parece técnicamente demostrado que los períodos de desove van desde septiembre hasta el inicio de la primavera. Por este motivo, se estima que la flexibilización podría suponer como máximo el añadido de un mes de apertura y otro de cierre. En la misma línea, se estudia también la posibilidad de establecer zonas de veda modificables según las condiciones de cada época, con el fin de que los mariscadores profesionales no se ven inactivos durante tantos meses.

Una de las observaciones más generalizadas que se han hecho con motivo de los desgraciados sucesos de A Poboia do Caramiñal se centra en la conveniencia de establecer unos servicios de vigilancia más intensos con el fin de hacer desistir a los mariscadores furtivos. Medios de la Xunta reconocen que, por dificultades económicas, únicamente existen 14 personas para la vigilancia del conjunto de las rías, número totalmente insuficiente, lo cual explica que se ven apoyadas por miembros de las Cofradías. Durante esta campaña se esperaba aumentar el cuerpo de vigilancia hasta llegar a 52 personas. Sin embargo, bajo el problema de personal, subyacen otros más complejos, como el de las competencias. Conven-

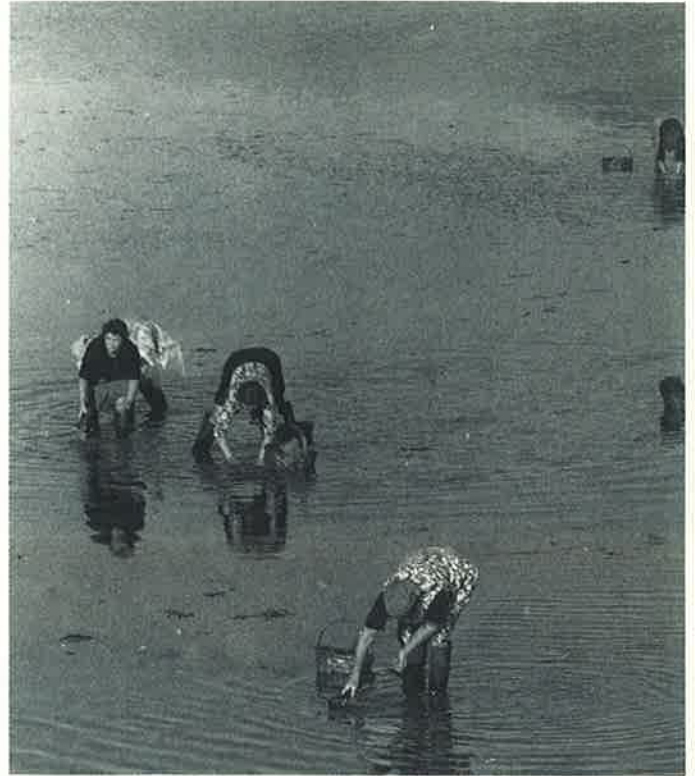
dría —señalan unos y otros— que quedaran delimitadas las responsabilidades de las diferentes administraciones, para que «los unos por los otros —dicen—, no se quede la casa sin barrer».

La Xunta ha señalado que en estos momentos está aplicando la normativa vigente en materia de sanciones. La actividad en época de veda está castigada como falta grave, con multa de entre 25.000 a 250.000 pesetas. Desde el pasado mes de enero se habrían tramitado un total de 1.400 expedientes sancionadores en las rías de Pontevedra, Vigo y Arousa, junto con otros 250 en el resto de las zonas. El promedio de las sanciones propuestas está entre las 20.000 y las 30.000 pesetas, aunque muchas de esas sanciones tienen un cobro difícil.

En el caso concreto de A Poboia do Caramiñal, según responsables de su Cofradía, se dispone de una autorización de cuatro millones de metros cuadrados y 150.000 metros cuadrados más en forma de concesión. En una campaña normal, se logran unos ingresos controlados por lonja de unos 22 millones de pesetas, con una producción de unos 30.000 kilos nada más que en almejas y con riqueza importante también en otros mariscos como ostras, vieiras, navajas, etcétera. La tradición marisquera de A Poboia se remontaría hasta tiempos de Carlos III. Desde entonces, se ha mantenido esa fuente de riqueza de la población.

Según los responsables de la Cofradía, los sucesos del pasado 28 de agosto son consecuencia de una grave situación de deterioro y enfrentamientos entre los mariscadores furtivos y quienes tratan de que se cumplan los períodos de veda.

En relación a los sucesos del 28 de agosto, miembros de la Cofradía insisten en que el enfrentamiento no fue ca-



sual, ya que en fechas anteriores también se habían registrado incidentes. Afirman que, previamente a los disparos, se produjo un forcejeo, y que Andrés Torres, responsable del marisqueo de la Cofradía, resultó herido por una pedrada de la que fue atendido en la clínica del ISM en Santa Eugenia.

Los responsables de la Cofradía consideran el marisqueo furtivo como una forma de contrabando, que debería tener el mismo tratamiento.

Luis Costa «Falúa», responsable de una coordinadora de mariscadores furtivos con sede en Cambados, estima que el problema no reside en sus actividades, sino en la forma como se está llevando la política de la Administración. Considera irracional que sólo se pueda trabajar una media de noventa y ocho días al año. Cree que la Ley de vedas debería ser modificada urgentemente y, sobre todo, que debe darse un tratamiento específico a los mariscadores de superficie que

viven de esta actividad, evitando que lleguen a las playas personas de otros sectores.

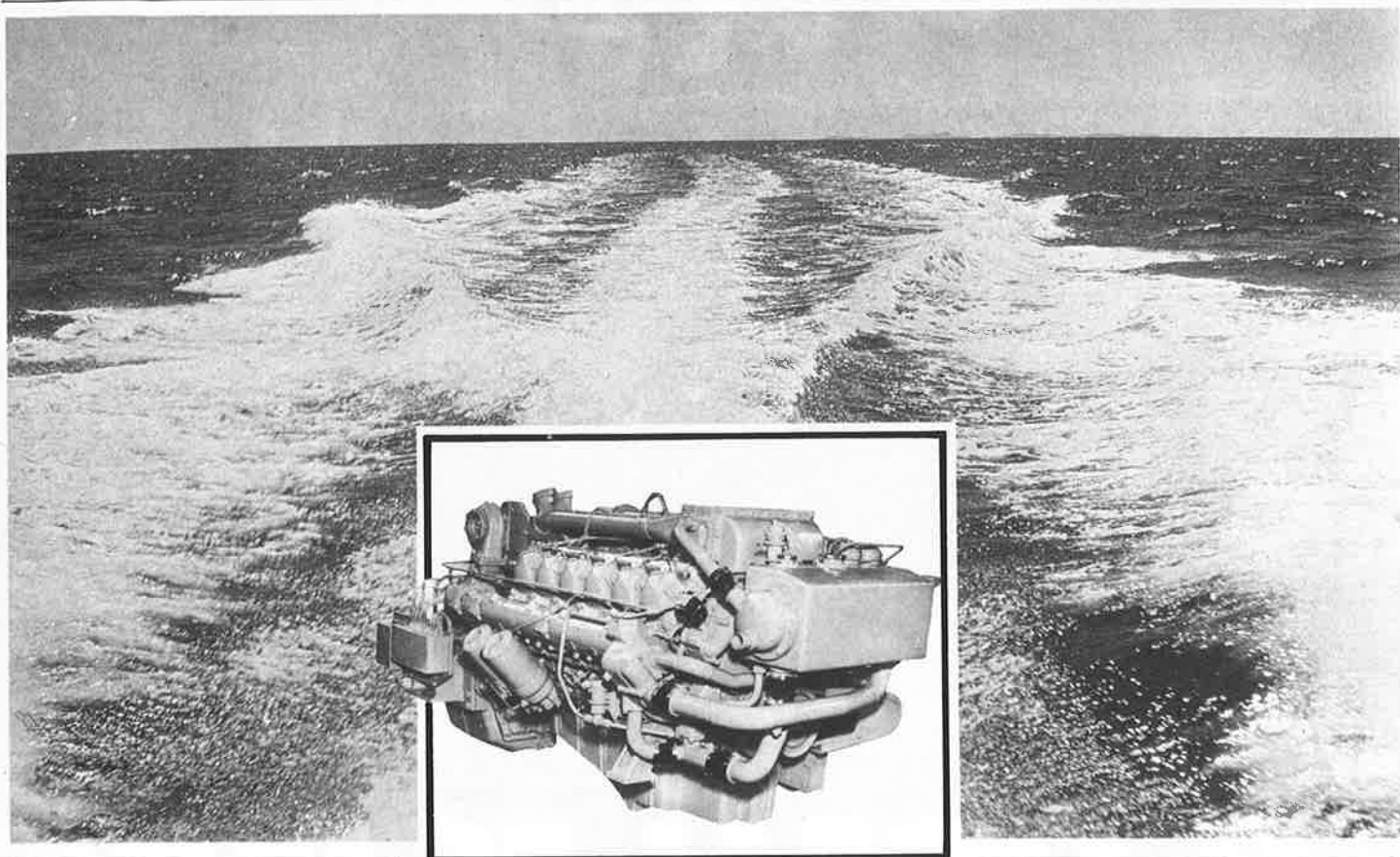
En el caso concreto de la Ría de Arosa, frente a las 6.000 ó 7.000 personas que se pueden concentrar al inicio de la apertura de la temporada, posteriormente quedan en el mar menos de 2.000 personas, que son quienes se dedican realmente a ello. Por este motivo, los mariscadores furtivos consideran que se debe ir a una mayor profesionalización de la actividad, lo que supondría la legalización del trabajo que hoy es furtivo. Frente a las acusaciones que tildan a los furtivos de esquilmadores de la riqueza marisquera, «Falúa» entiende que son mucho más graves los efectos de la superpoblación de las baetas en las rías.

El pasado 1 de octubre se abrió la veda para el marisqueo. Son muchas las polémicas del pasado y las cuestiones a resolver en el futuro. ■

Vidal MATE

MOTORES M·A·N

tan fiables como para
salvar tu vida



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

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

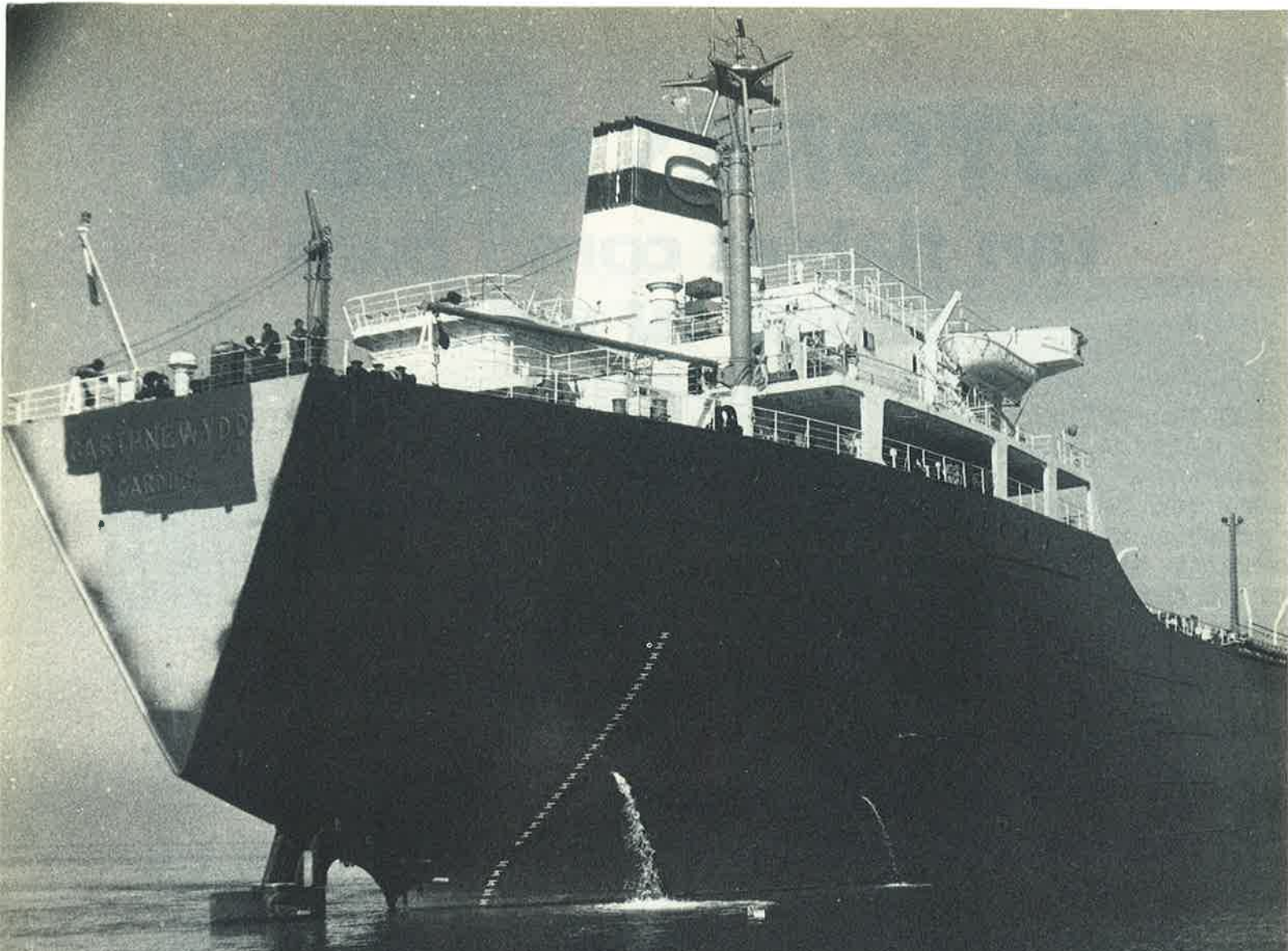
Talleres homologados de servicio a lo largo de la costa española y en todo el mundo.

PASCH Y CIA S.A.

BILBAO 48009	Alameda de Mazarredo, 47 Telf. 94-424 28 06 Telex 32720 - pasch-e
MADRID 28020	Capitán Haya, 9 Telf. 91-455 37 00 Telex 22696 - pasch-e
BARCELONA 08006	Tuset, 8 - 6º Telf. 93-217 19 63 Telex 53063 - pasch-e



1032



ANAVE

«EL CERREAL ES NUESTRO»

Algunos productores y comerciantes de cereales de la Comunidad Económica Europea han presionado durante los últimos meses en Bruselas ante los organismos comunitarios para que España abra el transporte marítimo de estos productos a barcos extranjeros. Las exigencias de estos cerealeros han sido rechazadas por la Administración española. Hay coincidencia entre el Gobierno y la Asociación de los Navieros Españoles, ANAVE: «El transporte del cereal es nuestro, mientras no haya una legislación comunitaria que diga lo contrario.»

DE acuerdo con las condiciones especiales y las exigencias que mantiene la Administración para la flota española a efectos de construcciones, normativa laboral, etcétera, ésta ha venido aplicando una política proteccionista en el transporte de mercancías por mar, reservando esa actividad a los buques con bandera española. Tras la incorporación de España a la Comunidad Económica Europea, la Administración inició una política liberalizadora, buscando salva-

guardar a la vez los intereses de la flota, actualmente en proceso de adaptación. El Gobierno español se muestra favorable a una apertura de los puertos a actividades de los barcos de otros países, pero siempre que concurren para todas las mismas circunstancias comerciales, cosa que no sucede en la actualidad con las denominadas banderas de conveniencia. Por este motivo, se pretende que la liberalización del transporte marítimo español se efectúe de forma progresiva, dando tiempo al ajuste de la



Ello supone que, aunque se haya hablado de proceso liberalizador, la mayor parte de las mercancías sean importadas necesariamente por barcos españoles. Así, son embarcaciones nacionales las que importan todo el tabaco, ya sea elaborado o en rama; el 75 por 100 de las hullas, lignitos, aceites de petróleo, gas de petróleo, betún de petróleo, etcétera, el 90 por 100 de los aceites crudos de petróleo y la totalidad de las importaciones de algodón, carnes, café y el conjunto de los cereales. Esta disposición, no es, sin embargo, ningún cheque en blanco para los navieros españoles que hayan de importar esas mercancías. Tienen preferencia sobre todo buque extranjero, sí, pero siempre que cumplan también los requisitos en materia de precios. La Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos es la encargada de fijar los fletes máximos de referencia, resultado del flete medio internacional corregido en un porcentaje al alza que determina el Gobierno. Cuando los precios de los buques nacionales para estas mercancías estén por encima de los máximos de referencia, la Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar el transporte en barcos extranjeros.

Esta situación del transporte marítimo es algo que, pese a la lógica insatisfacción los navieros extranjeros, en particular de las compañías que operan bajo banderas de conveniencia, venía siendo generalmente aceptado. La situación no es tampoco, por otra parte, exclusiva de nuestro país; sin ir más lejos, Francia tiene también porcentajes de reserva para las importaciones de petróleo o las actuaciones de cabotaje.

La ofensiva en el interior de la Comunidad Económica Europea se ha producido en el momento en que un inglés preside los Consejos de Ministros de la CEE. Gran Bretaña es, circunstancialmente, el primer Estado interesado en una importante línea de

exportaciones de cereal hacia España.

La nueva coyuntura ha venido determinada por la sequía y los resultados de la mala campaña cerealista en España, así como por el reciente acuerdo suscrito entre la CEE y los Estados Unidos tras el ingreso español en la Comunidad.

A partir de la entrada de España en la CEE, fundamentalmente por razones de precio se ha cortado en gran medida la corriente exportadora de cereales desde los Estados Unidos y algunos países de Sudamérica hacia España, que suponía más de 3 millones de toneladas. Las negociaciones norteamericanas y, sobre todo las amenazas ante la pérdida de este mercado, supusieron la firma de un acuerdo comercial el pasado mes de julio, por el que la CEE acepta la importación de 234.000 toneladas anuales de grano para piensos. Aunque teóricamente esa cantidad puede ser importada tanto por España como por el resto de los países de la CEE, lo cierto es que los gastos de transporte, que son superiores en nuestro país al igual que otros derivados del flete o la manipulación en muelles, hacen más difícil su entrada en España que en otros puertos, como los holandeses. En consecuencia, parte muy importante, por no decir casi la totalidad de las importaciones españolas de grano para pienso procedentes de América, irá a parar a puertos no españoles de la CEE y será transportada generalmente en barcos con pabellones de conveniencia.

Esta es una parte del pro-



blema. La otra se deriva de la mala cosecha cerealista española, fundamentalmente en trigo, cebada y maíz, que sumará en total unos 15 millones de toneladas, frente a unas necesidades no inferiores a los 20 millones de toneladas. Ello supone que, si en una campaña normal se producían importaciones de algo más de 3 millones de toneladas en una gran parte procedentes de América, este año las compras en el exterior podrían no ser inferiores a los 5 millones de toneladas. Esto es lo importante del problema de procedencia comunitaria. En Francia, la cosecha no ha sido muy buena, sobre todo en maíz, y es el Reino Unido quien se ha convertido en este momento en el principal proveedor de cereal pienso, fundamentalmente cebada, para la cabaña ganadera española. Una cebada que debe llegar a nuestros puertos en barcos españoles de acuerdo con la normativa en vigor y que ha sido el motivo de la ofensiva ante las autoridades comunitarias para tratar de modifi-

flota. En esta línea ha ido la respuesta a la ofensiva lanzada en los últimos meses por determinados grupos de presión de la Comunidad Económica Europea.

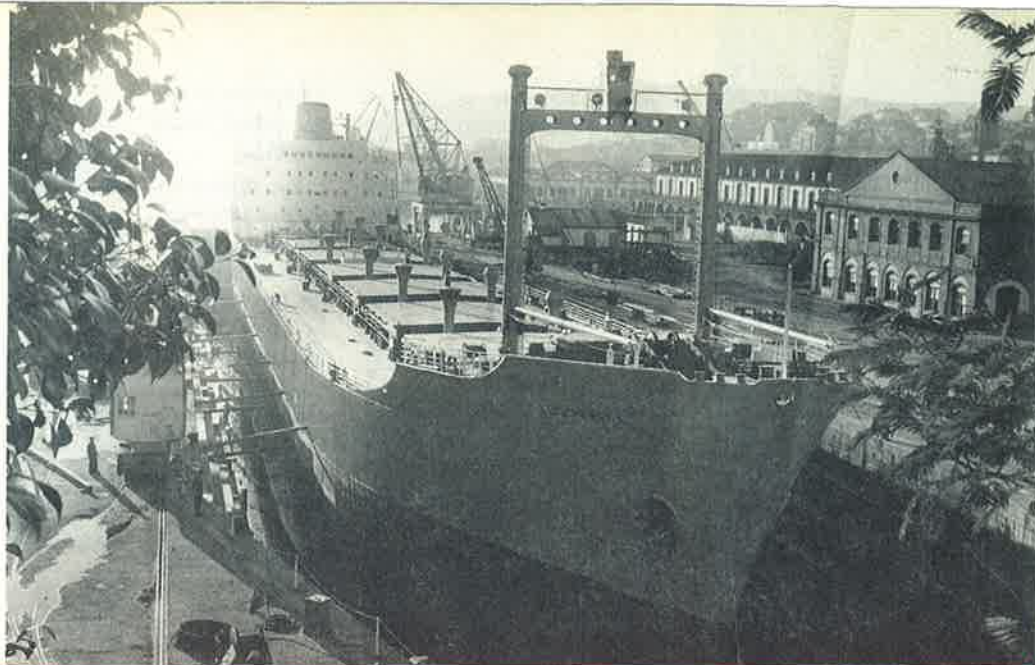
Actualmente, la ordenación del transporte marítimo en España se rige por el Real Decreto del pasado 23 de mayo, en el que se indican las condiciones en que deberán realizarse las importaciones. Esta disposición fija los porcentajes de todas las importaciones que se hagan en España y que deben entrar con barcos de bandera nacional.

car a marchas forzadas la legislación española al respecto.

La Asociación para el Comercio Libre de Cereales, de Londres, a la vista del negocio que se podía presentar ya sólo por el transporte, ha sido la cabeza principal de una ofensiva que fue trasladada al Comité de Comercio de Cereales y de Alimentos para el Ganado de la CEE (COCE-RAL), organismo dominado por los *lobbies* cerealeros y desde el que se lanzaron las más diversas acusaciones, destinadas a lograr un único objetivo: participar en los beneficios de un tráfico de 5 millones de toneladas de cereal durante el próximo año. En primer lugar, se acusó a España de poner trabas al libre tráfico del comercio exterior intracomunitario, como si en el resto de los países, de una u otra forma, no funcionarían fórmulas proteccionistas de las empresas. Se acusó igualmente a la flota española de ser insuficiente para llevar a cabo todas las importaciones necesarias y en el tiempo requerido por los ganaderos. Finalmente, se denunció la existencia de fletes más caros, que iban a repercutir negativamente en el conjunto de la economía.

Según fuentes de ANAVE, actualmente operan en el sector del transporte marítimo de graneles para el cereal un total de 51 embarcaciones, con un peso muerto de hasta 36.000 toneladas, lo que supone un global de unas 800.000 toneladas. A este número se sumarían otras 18 unidades de graneleros con capacidad superior a las 36.000 toneladas, unidades que operaban con los USA y que no podrían hacerlo en los puertos ingleses más habituales, debido a su tamaño.

Respecto al problema del encarecimiento de la mercancía por razones del flete español, según fuentes de la Asociación del Comercio Exterior de Cereales de España, las repercusiones por la utilización de un barco u otro no son grandes. En las operaciones entre el Reino Unido y España, el flete español supone un aumento en el precio de unas



El «Luis Pereda»: uno de los mayores buques de carga seca de la flota mercante española, con 23.500 toneladas de peso muerto.

200 pesetas por tonelada de cereal, que equivalen a 0,20 pesetas por kilo. Lo que resulta curioso es que los cerealeros ingleses hayan lanzado esta ofensiva en estas fechas y con esta filosofía, como si tratara de convencer a la Administración española de lo mucho que se podría ahorrar con barcos de otros países. A este respecto, habría que recordar que el mayor encarecimiento del cereal inglés no va a llegar por los fletes nacionales, sino por la política de los operadores y comerciantes británicos, que han pasado, en cuestión de cuatro meses, de ofertar cebadas a 20

Un problema fundamental es el que provoca la competencia de quienes operan bajo bandera de conveniencia.

pesetas hasta alcanzar las actuales 25, e incluso precios superiores. En definitiva, todo parece indicar que las razones que se esconden tras las protestas británicas se centran en aumentar su negocio de fletes.

Medios importadores españoles ha indicado que en su caso no es ningún problema realizar las importaciones con barcos españoles, siempre que todas las compras se hagan en las mismas condiciones.

La ofensiva y las críticas de los operadores británicos se producen en el seno de una CEE en la que no existe por el momento una normativa que obligue a la libertad de operaciones. Este es un aspecto que, en términos generales, puede considerarse recogido en el Tratado de Roma, pero que no ha tenido hasta la fecha el correspondiente desarrollo legislativo. Tampoco se menciona en el Tratado de Adhesión. En 1985, la Comisión aprobó un documento denominado «Hacia una política común de transportes marítimos», texto al que han seguido cuatro reglamentos actualmente en fase de discusión.

La tesis defendida por la Comunidad es la instauración de un principio de libre prestación de servicios. Esto significaría que todos los barcos de la CEE podrían operar en el conjunto de los Estados miembros. De los cuatro reglamentos en discusión, uno se encuentra en fase más avanzada. Es el referido a la abolición de las reservas de banderas por cada país. Este reglamento, aunque tiene pocas probabilidades de que sea aprobado antes de fin de año, estaba previsto inicialmente que entrara en vigor el 1 de enero de 1987. El

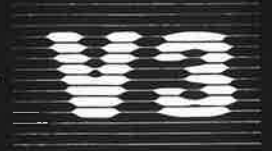
texto, salvo que sufra modificaciones, establece un período transitorio de cinco años para que cada Estado con reserva de bandera mantenga sus condiciones y proceda a la adaptación de la flota.

España mantiene en las actuales discusiones sensibles diferencias respecto al contenido del proyecto de Reglamento, al igual que sucede con Grecia e Italia. Todos ellos pretenden que el período transitorio sea superior a los cinco años; otros Estados abogan por su eliminación total desde el principio. No parece tampoco que vaya a ser fácil, por el cúmulo de intereses que se mueven en torno al comercio marítimo, la definición de qué es una empresa o bandera comunitaria, cuando hay una serie de flotas que actúan bajo bandera de conveniencia, aunque pertenezcan de hecho a países de la CEE.

ANAVE, por su parte, asegura que no se opondría a la libre prestación de servicios, siempre que se fijase un plazo superior a los cinco años de adaptación; que se produjeran ayudas a la flota y que se limitasen las operaciones de las banderas de conveniencia cuando no cumplan las mismas condiciones en materia laboral, etcétera, que se exigen a las empresas de la CEE. ■

Vidal MATE

A LOS HOMBRES DE MAR



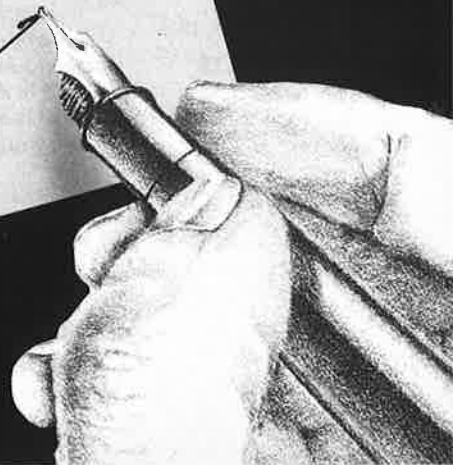
TORRE DE MADRID
PLAZA DE ESPAÑA, 18-20, 1.º
28008 MADRID
TELS. 242 27 04/05
TELEX: 41428 ITEL-E
45663 CEOR-E

Queridos compañeros
Nos dirigimos a vosotros para presentar la
empresa de video "V-3" S.A.
Por que queremos por experiencia la vida
a bordo y queremos ayudaros a que ésta
sea más llevadera.
Hemos seleccionado para vosotros más de
2.000 títulos y en más de 50 buques,
ya están nuestras películas y videos,
que enviamos a cualquier puerto del
mundo.

Después de analizar varias marcas,
hemos llegado a la conclusión que los
videos MITSUBISHI son los más 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.



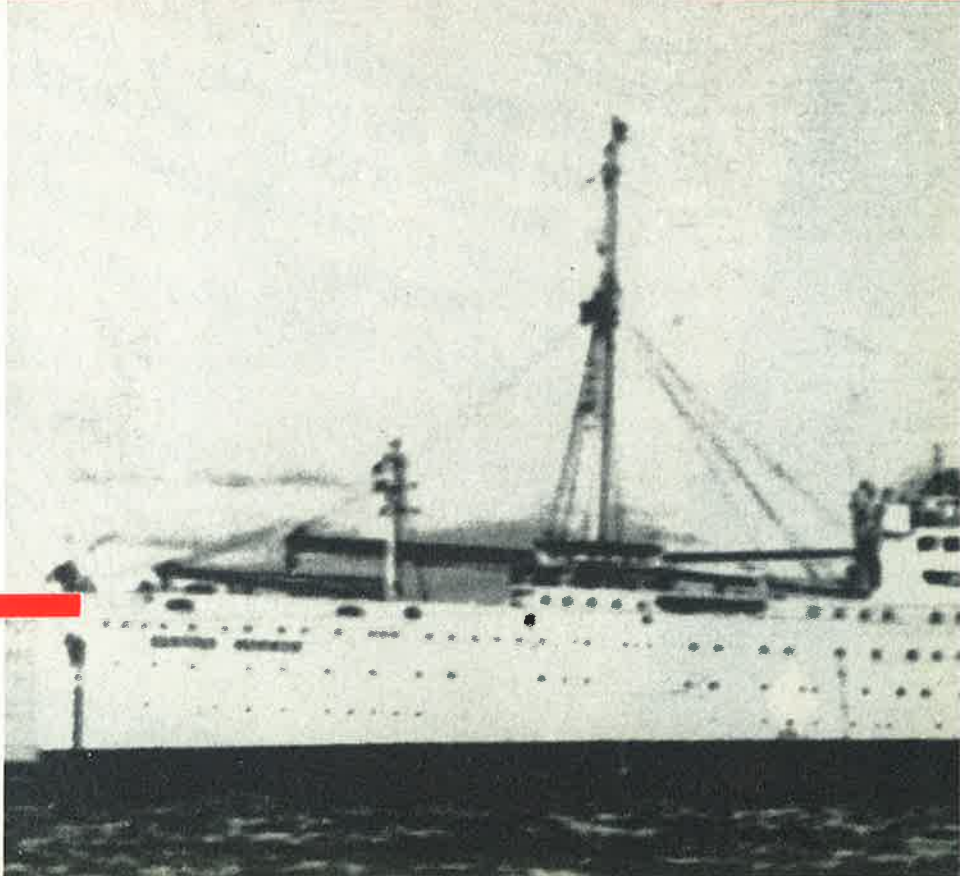
El naufragio del «Almirante Najímov»

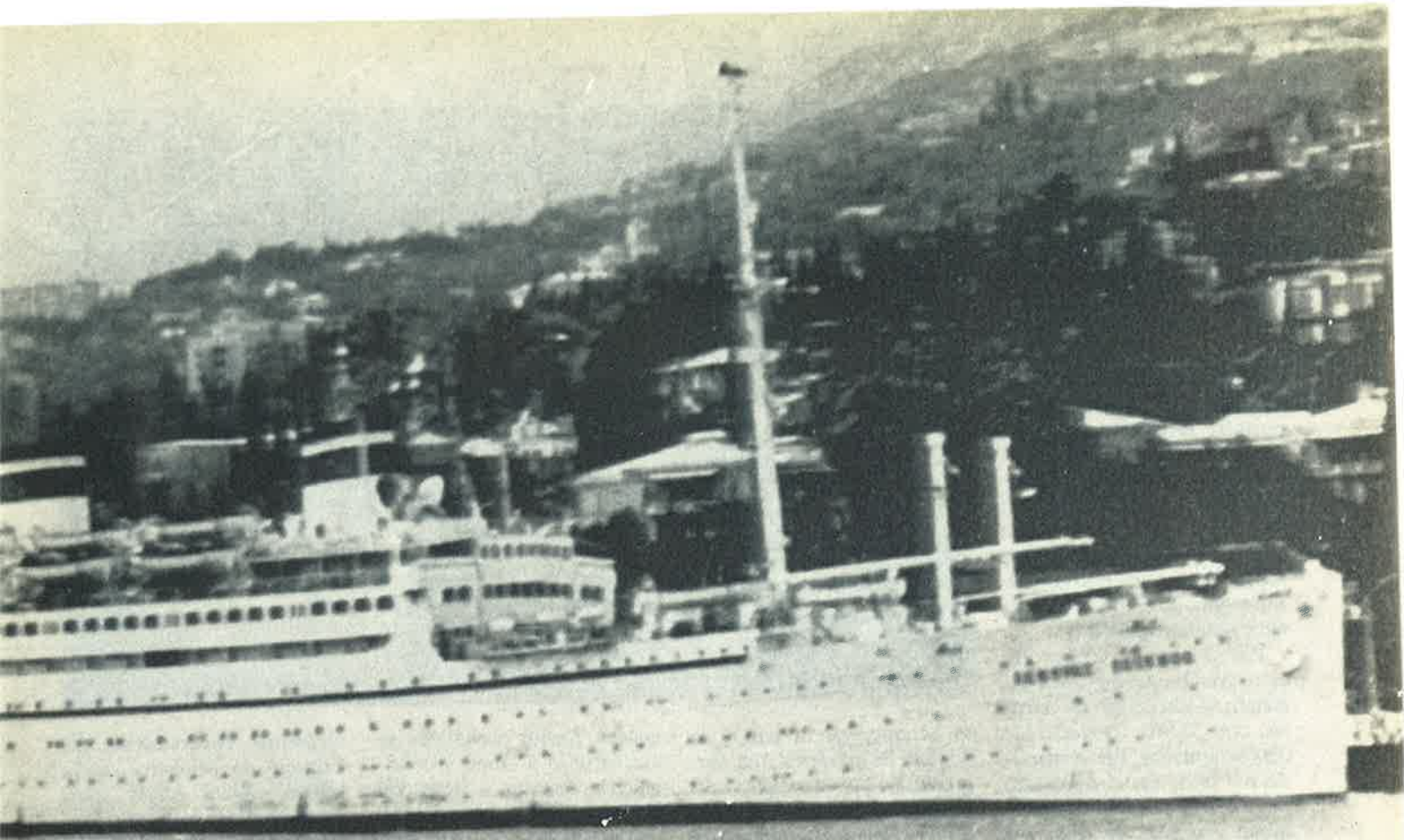
El buque de recreo soviético «Almirante Najímov» se hundió en el Mar Negro a ocho millas de la costa tras colisionar con el carguero «Piotr Vásev», también de bandera soviética. Esta tragedia se saldó con un total de 116 muertos y 282 desaparecidos. El choque se produjo sobre las 22.15 horas del día 31 de agosto, sólo 45 minutos después de que el buque «Almirante Najímov» hubiese abandonado el puerto de Novorosisk, al suroeste de la Unión Soviética.



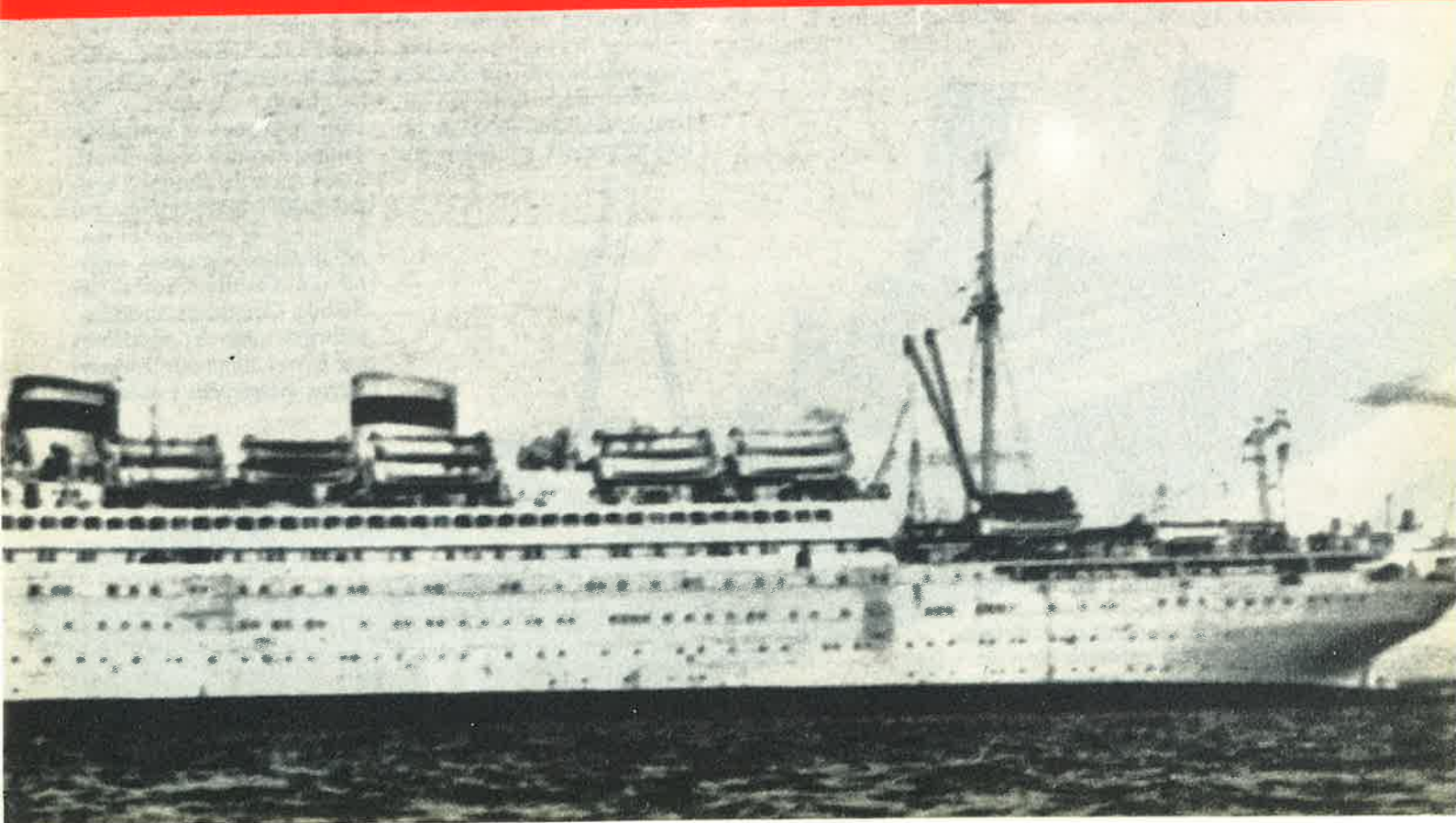
MUERTE EN EL

El «Almirante Najímov», hundido en el Mar Negro el pasado mes de agosto, era, con 61 años de vida activa, uno de los más viejos navíos de comercio todavía en servicio en el mundo. Sirvió a la Armada nazi en la II Guerra Mundial como buque hospital.





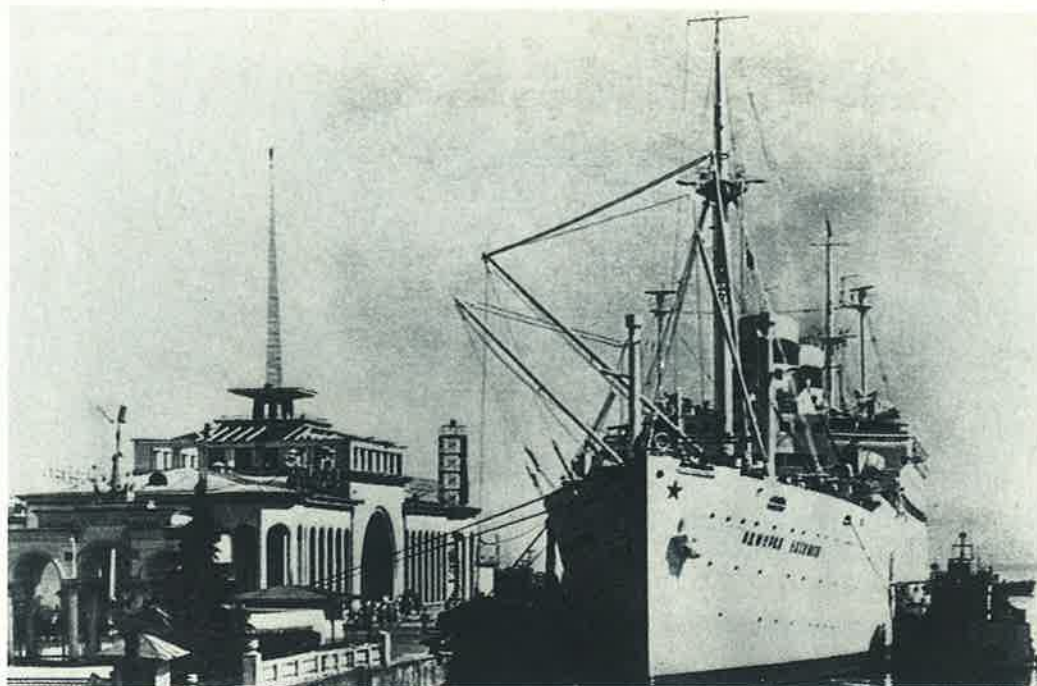
MAR NEGRO



CON 174 metros de eslora, 21 de ancho, 17.053 toneladas de desplazamiento, dotado de cuatro puentes y refuerzo antihielos en el casco y con capacidad para transportar 2.238 metros cúbicos de carga, el «Almirante Najimov» realizaba la ruta entre Odessa y Batoumi (Georgia). En el momento del accidente, transportaba turistas procedentes de la República de Moldavia y de Asia Central, que se encontraban de excursión por el Mar Negro. El barco llevaba 1.234 personas a bordo, de las cuales 888 eran pasajeros y 346 tripulantes, todos ellos de nacionalidad soviética.

Por su parte, el «Piotr Vásev», gran buque mercante dedicado al transporte de cereales, con 32.961 toneladas de desplazamiento, fue construido en 1981. En el momento de la colisión, sus bodegas estaban cargadas de trigo. Al parecer, este navío resistió el golpe sin daños graves. Entre su tripulación no se registraron muertos ni heridos.

El accidente se produjo cuando el «Piotr Vásev» arremetió contra el buque de pasajeros en el compartimento existente entre las máquinas y las calderas, justo en el medio, a estribor. En el momento de la colisión, algunos pasajeros



se encontraban a punto de dormir, de tal forma que, sorprendidos por la violencia del choque, apenas tuvieron tiempo de reaccionar y ponerse a salvo. Afortunadamente, la mayoría se hallaba en cubierta o en la pista de baile, disfrutando de las primeras melodías que interpretaba la orquesta del barco.

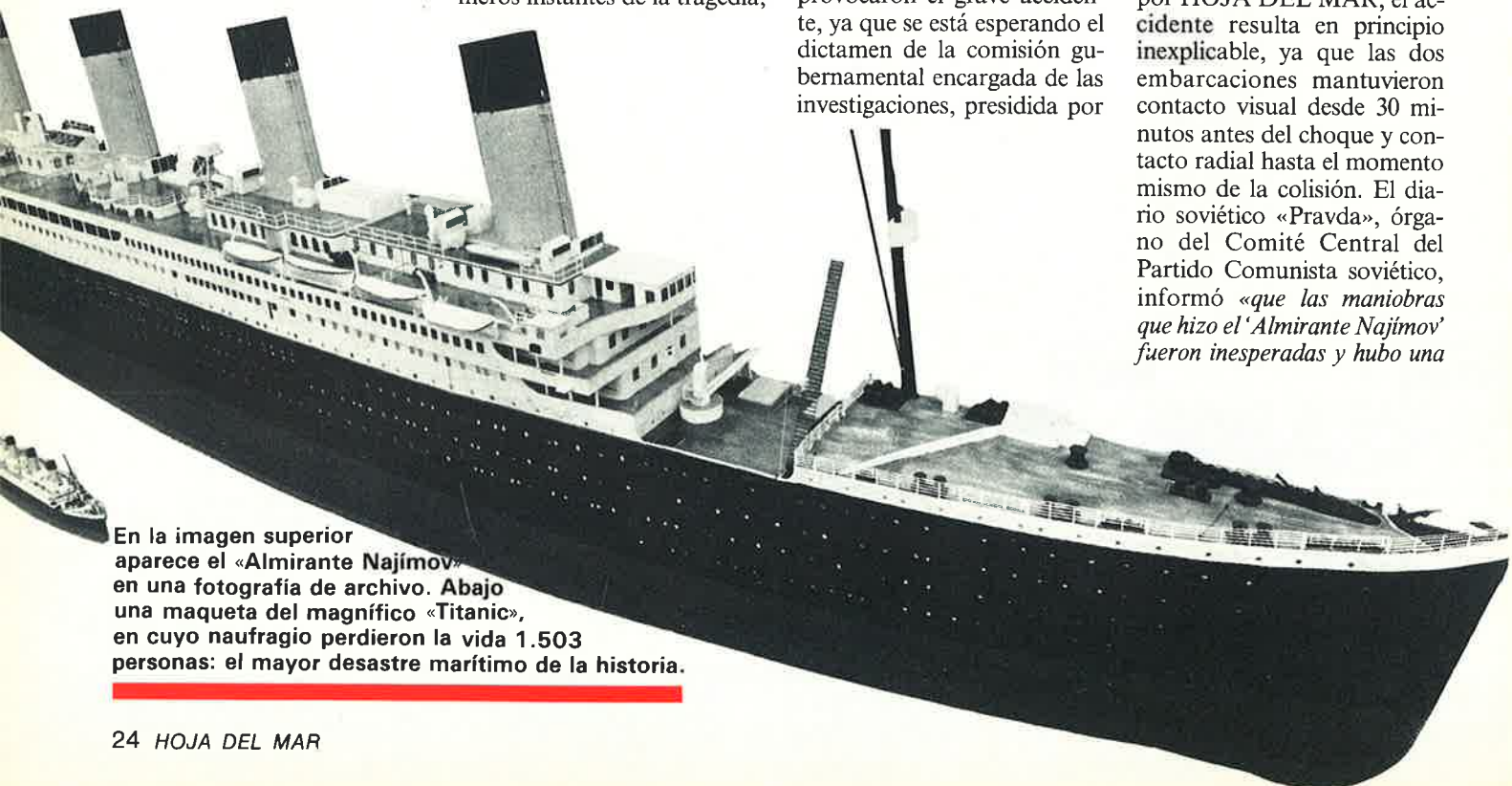
A causa de la fuerza del choque, el buque de pasajeros se abrió inmediatamente a las aguas y se hundió en apenas 15 minutos hasta una profundidad de 47 metros. En los primeros instantes de la tragedia,

cuatro navíos soviéticos se acercaron a la zona y consiguieron rescatar a unas 350 personas. Posteriormente, 50 embarcaciones más de la Marina soviética y helicópteros participaron en las tareas de salvamento, rastreando el lugar del naufragio durante varios días, en un intento de localizar desaparecidos o rescatar más supervivientes que pudieran hallarse dentro de los compartimentos herméticos del barco hundido.

Aunque aún no han sido determinadas las causas que provocaron el grave accidente, ya que se está esperando el dictamen de la comisión gubernamental encargada de las investigaciones, presidida por

el primer vicepresidente del Consejo de Ministros de la URSS, Geidar Aliyev, todo parece indicar que hubo violaciones flagrantes de las reglas de seguridad marítimas por parte de los dos buques, de las que serían responsables los capitanes de ambos barcos: Vadim Márkov, del «Almirante Najimov», y Viktor Tkachenko, del mercante «Piotr Vásev». Ambos fueron detenidos por las autoridades soviéticas cinco días después de ocurrida la tragedia.

Según expertos consultados por HOJA DEL MAR, el accidente resulta en principio inexplicable, ya que las dos embarcaciones mantuvieron contacto visual desde 30 minutos antes del choque y contacto radial hasta el momento mismo de la colisión. El diario soviético «Pravda», órgano del Comité Central del Partido Comunista soviético, informó «que las maniobras que hizo el 'Almirante Najimov' fueron inesperadas y hubo una



En la imagen superior aparece el «Almirante Najimov» en una fotografía de archivo. Abajo una maqueta del magnífico «Titanic», en cuyo naufragio perdieron la vida 1.503 personas: el mayor desastre marítimo de la historia.

MARITIMA DEL NORTE, S.A.

EMPRESAS ASOCIADAS:

AUXILIAR MARITIMA, S.A.
 BUQUES DE APOYO, S.A.
 NAVIERA DE PRODUCTOS LICUADOS, S.A.
 TERMINALES QUIMICOS, S.A.
 CONANSA, S.L.

Miño, 4. MADRID - 2
 Teléfono: 262 93 00 (seis líneas)
 Télex: 27718 y 27295
 Telegramas: MARINORTE, MADRID

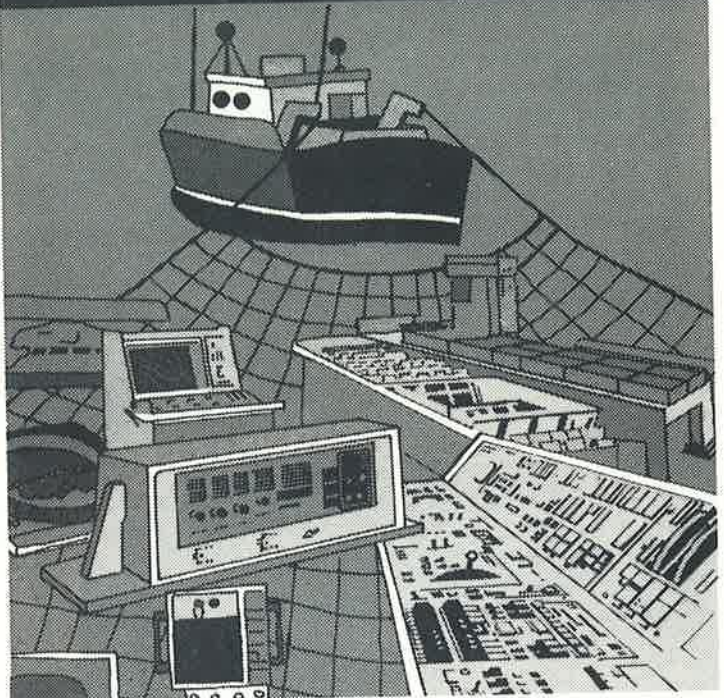
FLOTA PROPIA

SIERRA GRANERA	FRIGO 3.370 M3
SIERRA GRANA	FRIGO 3.370 M3
SIERRA GUADARRAMA	FRIGO 3.370 M3
SIERRA GUADALUPE	FRIGO 3.370 M3
SIERRA GREDOS	FRIGO 3.370 M3
SIERRA LUNA	FRIGO 2.470 M3

FLOTA GERENCIADA

LINEAS REGULARES Y TRAMP DE MERCANCIAS FRIGORIFICAS	LAIETA	GNL	40.000 M3
	SANT JORDI	Etileno-GLP-GNL	5.000 M3
TRANSPORTE DE GASES LICUADOS	AMAPOLA	Buque de Apoyo	5.000 BHP
	AMATISTA	Buque de Apoyo	5.000 BHP
BUQUES DE APOYO para servicio a plataformas de perforación	GALANTE	Buque de Apoyo	7.200 BHP
	GALLARDO	Buque de Apoyo	7.200 BHP

Ponga rumbo a la Feria del Mar



SINAVAL '86 Pesca

Feria Internacional de la Industria Pesquera

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

Sinaval Pesca está patrocinada por:

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

Bilbao
19/23 Noviembre, 1986

FERIA INTERNACIONAL DE BILBAO  **BILBOKO NAZIOARTEKO ERAKUSTAZOKA**

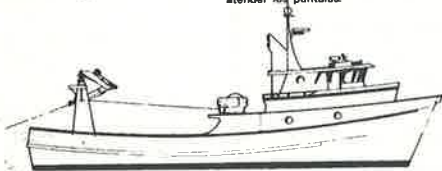
Apartado 468 - Teléfono 441 54 00 - Telex 32617 FIMB-E / 48080 - BILBAO

 **IBERIA** LINEAS AEREAS DE ESPAÑA TRANSPORTES OFICIALES



UNA GRUA MARINA HIAB-VALMAN EN LUGAR DE CINCO PUNTALES

Como parte de la modernización del buque Sivón —un arrastrero/facileira de 62 metros— una sola Grúa Marina sustituyó a cinco puntales de carga. Puesto que la grúa puede girar un círculo completo y su lugar de emplazamiento puede elegirse libremente, pudo cubrirse una zona total de trabajo mayor que la que podían atender los puntales.



LA GRUA MARINA HIAB-VALMAN TAMBIEN IDEAL EN PEQUEÑOS ARRASTREROS

Una grúa HIAB deja la cubierta despejada y puede trabajar sin límite en todos los sectores.



LA GRUA MARINA HIAB-VALMAN AHORRA COMBUSTIBLE EN ARRASTREROS POR EL COSTADO TRANSFORMADOS

Con la Grúa Marina HIAB a bordo, un arrastrero por el costado puede convertirse en un arrastrero por popa. Puesto que la grúa, instalada en el salitillo de popa, tira del arte a lo largo del costado del buque, queda resuelto el problema de lanzar la captura. Las roldanas para los cables de arrastra van situadas en popa. Los ahorros de combustible alcanzan alrededor del 30 por 100, puesto que la resistencia en dirección oblicua a crujía que tenía lugar en las anteriores condiciones requería una considerable compensación mediante el timón.

Y, POR SUPUESTO, NO SOLO EN BUQUES PESQUEROS

La Grúa Marina HIAB cumple a la perfección todas las tareas auxiliares de elevación en cualquier buque mercante: carga de provisiones y respetos C. M., maniobra de balsas, manejo de mangueras... y todo lo que a Vd. se le puede ocurrir. TODO ELLO, CON UNA SOLA GRUA.



Avda. de la Constitución, 195. TORREJON DE ARDOZ (Madrid)
 Tel. 675 18 50 (5 líneas) Télex: 42019 - Apartado B.
 FABRICA: Pol. Ind. Matipica, C/E, n.º 86 - Tel. 39 15 00 (5 líneas)
 Apartado 3020 - Zaragoza-16

LOS GRANDES NAUFRAGIOS

El grave accidente del «Almirante Najimov» se viene a sumar a la larga lista de transatlánticos siniestrados a lo largo de la historia de la navegación. Quizá el más famoso y espectacular desastre marítimo de todos los tiempos sea el que sufrió el «Titanic». Este majestuoso buque de recreo naufragó el 14 de abril de 1912 cerca de las costas de Groenlandia, cuando realizaba su viaje inaugural entre Southampton y Nueva York. Construido en Belfast para la ruta del Atlántico Norte, era el más grande y el más lujoso de los buques, y estaba considerado como insumergible. Con 66.000 to-

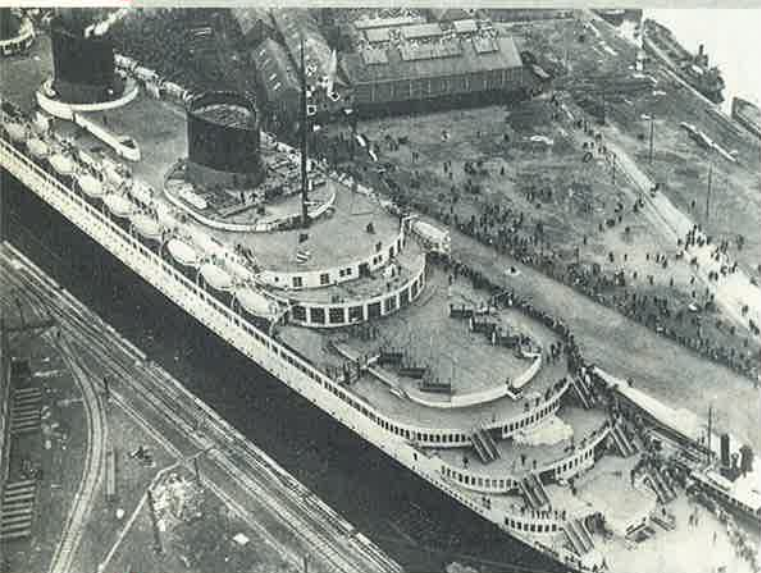
tan ligera que muchos pasajeros apenas la advirtieron, confirmó que el choque se había producido. Un espolón sumergido del iceberg había ocasionado un enorme desgarró en un costado del buque, penetrando en el doble fondo y arrancando las planchas de los compartimentos estancos. Los pasajeros se mostraron reacios a obedecer la orden de abandonar el buque, simplemente porque no podían creer que el poderoso «Titanic» estuviese realmente en peligro; pero en tres horas se hundió, mientras la orquesta de a bordo —como tantas veces se ha recordado— seguía tocando. Los

cedió completamente. Un año después se volvió a reflotar con el nombre de «Lafayette», pero al poco tiempo se mostró inservible y fue desguazado.

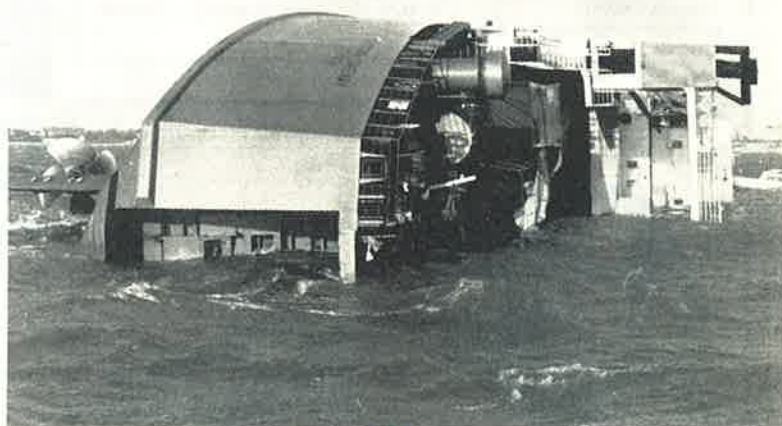
Otro gran siniestro que conmovió al mundo en 1915 fue el hundimiento del «Lusitania», transatlántico norteamericano que fue torpedeado por el submarino alemán «U-20», al mando del cual iba el capitán Swieger. Cuando el «Lusitania» atravesaba el Canal de la Mancha, con 1.140 personas a bordo, un torpedo G, enviado desde el submarino germano, atravesó los cuatro puentes de los que constaba el buque, que tardó

aproximación peligrosa entre los dos buques, aunque cabría la posibilidad de que la tripulación del carguero tuviese mayor grado de responsabilidad en la tragedia, porque continuó su rumbo de colisión a pesar de las señales de alarma que se le enviaron desde el buque de recreo».

El «Almirante Najimov», que originariamente se llamó «Berlin», fue construido en Alemania en 1925 en los astilleros Vulcan, de Bremen, que pertenecían entonces a la Norddeutsche Lloyd, de Bremen, compañía posteriormente absorbida por el grupo Hapag-Lloyd. Este viejo transatlántico constituyó una de las joyas de la Marina Comercial del III Reich. Durante la II Guerra Mundial los nazis lo usaron



A la izquierda, el «Normandie». Sobre estas líneas el «European Cataway», tras colisionar con el «Speedlink Vanguard».



neladas de desplazamiento, alcanzaba una velocidad de 22,5 nudos a la hora.

Se había cubierto más de la mitad de la travesía cuando un imprevisto descenso de la temperatura hizo suponer la presencia de hielos y, aunque se había recibido un aviso de su posible existencia cerca del «Titanic», el mensaje no fue transmitido al puente ni al capitán. A las 11.40 horas del día 14 de abril, el vigía observó que algo sobresalía de la superficie del mar unos 30 metros. Cuando se dio la alarma dentro del buque, se intentó una maniobra de evasión y pareció que el peligro había desaparecido; sin embargo, una sacudida,

muevos alcanzaron la escafolfrante cifra de 1.503.

Botado el 29 de mayo de 1935 en el puerto francés de El Havre, el lujoso transatlántico «Normandie» fue requisado por Estados Unidos el 12 de diciembre de 1941, en plena Guerra Mundial, para el transporte de tropas. Con 313 metros de eslora, 160.000 caballos de potencia y una velocidad cercana a los 30 nudos a la hora, el lujoso «Normandie» iba a ser víctima de un grave suceso. A las 2.30 del día 9 de febrero de 1942, un obrero del puerto de Nueva York pegó fuego, sin querer, a uno de los inflamables fardos salvavidas. En pocos minutos el buque se in-

tan sólo 18 minutos en hundirse con todo su pasaje. A raíz de este suceso, Estados Unidos, país neutral en la Guerra Mundial hasta ese momento, decidió intervenir en el conflicto. En el naufragio del «Lusitania» falleció el compositor Enrique Granados.

El último gran desastre que sufrió un transatlántico sucedió el 5 de junio de 1983, cuando el «Alexander Suvorov» se hundió en el río Volga, con resultado de 250 víctimas mortales. Dicho barco, de nacionalidad soviética, chocó a 900 kilómetros de Moscú con la parte inferior de un puente de hierro que cruzaba sobre el río. A. D.

como barco-hospital y fue hundido, aunque se desconocen las causas de este primer naufragio. Al finalizar la contienda, el navío fue reflotado y reconstruido en gran parte por la Unión Soviética en los astilleros de Warnow, en la República Democrática Alemana, poniéndosele el nombre de un héroe de la guerra de Crimea, el almirante Najimov. Desde 1957 pertenecía a la Compañía Marítima del Mar Negro y realizaba crucesos de placer por este mar. Era, con 61 años de vida activa, uno de los más viejos navíos de comercio todavía en servicio en el mundo. ■

Alicia DELGADO



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.



En los siete mares.

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

LA ALB

A large flock of white birds, possibly terns, is captured in flight against a clear, deep blue sky. The birds are scattered across the frame, with some in the foreground and others further away. Below the birds, a dense field of tall, dark grasses or reeds is visible, partially obscuring the ground. The overall scene is dynamic and naturalistic.

**UN LAGO
FRENTE**

UFERA



A pocos kilómetros al sur de la ciudad de Valencia se extiende uno de los parajes naturales de mayor riqueza medioambiental, no ya de la península, sino de Europa entera: es el ecosistema que tiene al lago de la Albufera como centro. Víctima de un desarrollo industrial tan fuerte como mal

planificado, rodeada de un amplio abanico de núcleos urbanos que utilizan el lago como destino de sus vertidos y sometida a expolios y desconsideraciones sin cuento, la Albufera está hoy en un punto crítico que bien puede calificarse de límite: un poco más allá, el desastre será ya irreversible. Tratando

de poner coto a esta situación, la Generalitat Valenciana acaba de declarar al conjunto del ecosistema albufereño Parque Natural. Queda por delante la necesidad de un intenso esfuerzo de recuperación y de reestructuración del conjunto de actividades contaminantes que allí se desarrollan.

De entre todos los colectivos implicados, uno destaca por la urgencia con que reclama la puesta en práctica de las medidas que el Decreto de Parque

Natural anuncia. Hablamos de los pescadores de la Albufera, que tienen en la localidad de El Palmar su centro más importante. HOJA DEL MAR ha visitado la Albufera, ha entrevistado a las diferentes partes concernidas y ha recorrido El Palmar. Una parte de la información recogida da cuerpo al presente dossier, en cuya redacción han colaborado Juan de Damborenea, José Manuel Montero Llerandi y Javier Ortiz. Antonio Girbés realizó las fotografías.

AL ABISMO

LA ALBUFERA

HAY veces que el agua se torna de un verde oscuro, inquietante. El cielo es entonces gris, y el horizonte se aploma, anunciando la vecina tormenta. Pero aquí no es eso. El agua de la Albufera se ha vuelto intrínsecamente verde, y verde queda aunque el sol brille furioso, y tinta en verde sigue incluso cuando salta al chocar contra la quilla de la barca.

—Me acuerdo cuando venía con mi padre —dice el pescador—. *Tiraba una perra gorda, y la veíamos caer hasta el fondo, y allí se quedaba brillando. Y decía: «El agua está demasiado transparente. No es buen día para la pesca.»*

Ahora no es el verde de la esperanza, aunque haya quien diga que se ha abierto una ventana hacia ella. Es, ese sí, el verde de los billetes (miles, dólares) ambicionados por fabricantes, arroceros, cazadores, dispuestos a teñir de color papel moneda las aguas de esta *mar pequeña* —así la bautizó algún árabe— vendida por un rey al Ayuntamiento de Valencia en tiempos no tan viejos.

Temps era temps... Hubo un tiempo en que la Albufera se extendía pletórica, y vivía entonces transparente, y peces y gambas cursaban a su antojo, y las cañas y el barro (tampoco era rica en aquel tiempo: su ribera, don Vicente) se enseñoreaban del entorno, patria de patos y garzas. Fue luego el turno de los *aterraments*, y las ciudades de desecho, y las industrias mortales.

A eso le llaman progreso, y sólo hay otra cosa más terrible: que lo fue.

—*Vaya que sí* —asegura don Ramón, el viejo sacerdote de El Palmar—; *entonces sí que se pescaba. Pero, como apenas pagaban por la pesca, la gente era pobre. Ahora que la pagan bien, no se pesca casi nada.*

—*Quizá sea por eso* —insinuamos.

—*No, qué va. Es que todo ha subido mucho.*

—*Ya.*



Sólo la *llisa* ha aguantado bien el tirón venenoso del desarrollo. Las gambas se suicidaron poco a poco, pese al amoroso cuidado de los pescadores, que hasta las besaban antes de devolverlas al lago, si alguna caía en sus redes. Anguilas, pocas quedan: apenas las necesarias para alimentar los platos de *all i pebre* local. Hay, eso sí, cangrejos del Mississipi, el viejo río hermano de los negros, que alguien trajo de Sevilla y que

se reproducen con fervor, para angustia de los arroceros y satisfacción de los pescaderos de Madrid, que se los llevan en masa. La Albufera se ha vuelto radicalmente darwiniana, como los tiempos: no sólo hace falta fortaleza para sobrevivir; es necesario también ser capaz de aguantar la corrupción del ambiente.

Decir que está contaminada no es decir nada. Contaminar, también la propia Na-

turalaleza contamina, arrasando lodos, restos de vegetación, animales muertos. La Albufera sufrió asimismo, a lo largo de los siglos, el impacto terrible de la desecación progresiva del lago, destinada a ampliar la zona de cultivo agrícola, del mismo modo que sus aguas fueron engullendo los desperdicios dejados por una población humana en continuo crecimiento. Fue mucho, pero no definitivo.



Cañas, arroz, barcos, perchetes, cangrejos del Mississipi... Y la casa de la Comunidad de Pescadores de El Palmar suspendida en medio del lago. Sólo los extraños cangrejos rompen la imagen tópica de la Albufera.

«TAMPOCO ERA MUY RICA ENTONCES SU RIBERA, DON VICENTE...»

Lo peor vino a traerlo nuestro tiempo, y tuvo tres vertientes desiguales, pero confluyentes en su significado de fondo. La primera, el despegue económico, con la aparición en la zona de varios miles de industrias —unas 3.000, según los más cautos— que vierten sus desechos al lago. Algunas de ellas, como las de muebles, envían a las aguas productos particularmente venenosos, que producen efectos devastadores en

flora y fauna. La segunda fuente procede de los vertidos urbanos, que hoy en día incluyen materias orgánicas y detergentes muy perjudiciales para el entorno. En fin, en el escalón inferior de la cadena aparecen los productos químicos fitosanitarios utilizados en la agricultura intensiva. Todo ello combinado, la Albufera acabó por transformarse en un verdadero museo de la toxicidad, hasta llegar al punto límite actual, en el que

el adjetivo «irreversible» se encuentra al alcance de la mano.

Y los de El Palmar es ahí donde pescan. No sólo ellos, pero sí ellos sobre todo, como integrantes de la más vieja y representativa de las comunidades pesqueras de la Albufera.

Pero situémonos. Empecemos por decir —no es obligatorio saberlo— que estamos hablando de un gran lago de agua dulce asentado a unos

15 kilómetros al sur de la ciudad de Valencia, pegado a la costa mediterránea y separado del mar por una estrecha franja de tierra, dehesa bautizada con el nombre de El Saler. Su longitud y anchura media es de unos seis kilómetros y está rodeada en el resto de su orilla por grandes arrozales. Del lado de la Dehesa, cuyo brazo tiene algo más del kilómetro de anchura media, se junta al mar en tres puntos, en los que se sitúan las compuertas o golas por las que, cuando así se decide, desagua, y a través de las cuales recupera su memoria de vieja bahía.

Hay antiguos relatos, como el del romano Fausto Avieno, que permiten concluir que la Albufera se extendió en tiempos desde el río Turia hasta el Júcar, que desembocaban en ella. Tendría entonces una superficie aproximada de 30.000 hectáreas. Para el siglo XVIII éstas ya se habían reducido a menos de 14.000. Mediado el XIX, quedaban aún algo más de 8.000. A comienzos del XX, los *aterraments* aceleraron el trabajo desecador, dejando la extensión de lago en 5.000 hectáreas, que en 1903 eran 3.400. A partir de ahí, continuó el recorte progresivo: 3.114 en 1903; 2.950 en 1944... Hasta llegar a las aproximadamente 2.000 hectáreas que suma ahora. El lago tiene una profundidad media de cerca de un metro.

Y, en medio, El Palmar, que fue en tiempos isla, y que hoy está unido por los *aterraments* al Saler y el interior, a través de una estrecha carretera de inverosímiles curvas. El Palmar, rodeado de arrozales, como casi único heredero de aquella Comunidad de Pescadores del Lago de Valencia a la que el rey Jaime I otorgó el control de la pesquería local, y que llegó a dar sustento a millar y medio de pescadores. Vino 1927 y el gobierno de la Dictadura puso término al privilegio de los pescadores de El Palmar, que eran hasta entonces los únicos autorizados a pescar con el *redolí* (puntos fijos de

pesca, asignados anualmente por sorteo) en toda la Albufera.

—*El Palmar pescaba entonces en las aguas del término municipal de Sueca, y en los de Sollana, Silla, Catarroja y Valencia* —dice Jaume Ferrer, alcalde pedáneo de El Palmar y presidente de la Comunidad de Pescadores—. *Pero salió entonces una ley diciendo que cada término municipal tenía derecho sobre sus aguas. Y luego vino la otra dictadura, y en 1952 nos quitaron aún más espacio. Nos dejaron sin media Albufera.*

Jaume Ferrer pertenece a una saga que, hasta lo que la memoria alcanza, ha sido preeminente en El Palmar. Su abuelo fue ya primer jurado

(presidente) de la Comunidad de Pescadores. Su padre unió a ese título, obtenido repetidas veces en votación, el de alcalde pedáneo. El padre de este Ferrer era cabecilla blascuista de la localidad y amigo personal del líder político y novelista Vicente Blasco Ibáñez. El proporcionó a Blasco la mayor parte de la información que permitió escribir la celeberrima *Cañas y Barro*, cuya acción se desarrolla precisamente en El Palmar. Ahora, por esas cosas de la vida, cuando la gente de El Palmar habla de *Cañas y Barro*, no lo hace de la novela, sino de la serie de televisión.

En el puerto de Valencia, una sorprendente exposición,

montada con gracia y gran despliegue de medios, evoca la vida y la obra de Blasco Ibáñez, y permite reconstruir el ambiente de la Albufera, tal y como era en las primeras décadas del siglo. Pocos motivos se encuentran para mitificar ese pasado: barracas, barro, miseria. Por paradojas del destino, ahora que las artes de los pescadores vuelven casi vacías y el lago corre peligro de muerte, El Palmar se presenta como un pueblo limpio, con casitas sólidas y bien acabadas, y sus habitantes parecen vivir, ya que no con desahogo, sí al menos al ritmo de sus necesidades primeras.

Está, por supuesto, el fruto de esas decenas de restaurantes, todos de nombre obvio («Palmar», «Isla», «Lago», «Albufera», «Cañas y Barro», etcétera), sobre los que cae cada fin de semana una auténtica nube de valencianos, dispuestos a disfrutar de la paella, el *all i pebre*, el arroz a banda y demás especialidades del lugar. Formica, manteles de papel, más de una uralita en el tejado: olvidense ustedes de las exquisiteces con que se regalan los que han montado su negocio de lujo en la dehesa del Saler, al otro lado de la orilla, a la vera de urbanizaciones turísticas que son una afrenta para la vista y un atentado para el ecosistema. Y está también, cómo no, lo que aportan las 3.000 anegadas de tierra, de las que sale un arroz cuya importancia no parece necesario mentar: lo uno y lo otro permiten completar la economía de este pequeño pueblo de un millar de habitantes, muchos de los cuales siguen saliendo cada nueva temporada a pescar, sea bajo las leyes colectivas del *redolí*, sea al riesgo del *involant*, en el que cada cual se las apaña como puede.

La *llisa* y el cangrejo —éste foráneo, y tal vez problemático para el equilibrio del ecosistema acuático— son los únicos que acompañan a los

pescadores en su empecinada lucha contra la degradación del lago. La producción de *llisa* (múgil) se ha cuadruplicado en un cuarto de siglo, gracias a su resistencia frente a los contaminantes y frente a la disminución de oxígeno en el agua. En ese mismo período, las capturas de carpa descendieron desde las 100 toneladas a cero; las de anguila (marea y pasturenca) de 90 a 11; el *llobarro* (lubina), de 30 a nada. En las puertitas de la Albufera, los pescadores del Perelló y el Perellonet han practicado tradicionalmente la pesca de la anguila (de gran calidad por cierto, como lo prueba el hecho de que buena parte de su producción sea encaminada rápidamente... hacia Aguinaga). El descenso de las capturas de anguila ha sido también muy notable (tal vez de un 90 por 100), lo que tiene que ver con las pérdidas sufridas por la población de anguilas, de las que las anguilas son larvas desarrolladas. Otras especies, como el *fartet*, el *samaruc*, el *moixó*, han desaparecido ya de las aguas de la Albufera.

Todos los estudiosos reconocen que la comunidad pesquera de El Palmar ha sido extremadamente cuidadosa del equilibrio ecológico del lago. Que ha combatido contra la contaminación, la pesca desconsiderada, la caza furtiva. Que llamó la atención sobre los problemas desde el mismo momento en que empezaron a mostrarse. El pescador de El Palmar tiene una mentalidad alejada de la que es norma en los puertos de mar: él es más bien un agricultor de la pesca. Conoce sus límites, los respeta; cuida el medio hasta los mayores extremos.

Ahora vive en la confianza —o quizá, después de tanto desengaño, simplemente en la espera— de que el decreto que ha declarado la Albufera Parque Natural se lleve a la práctica. De que se frene la llegada de tanto veneno a las aguas del lago. De que no se les muera para siempre. ■

Javier ORTIZ



Don Ramón, el rector de El Palmar —así llaman por allí al cura—, reconoce que el pueblo no es muy de misa: «*Vienen, eso sí, en las grandes ocasiones, asegura. Fiestas patronales, bodas, bautizos, comuniones y entierros.*»

EL PALMAR SOLO TIENE UN SUEÑO: QUE SANE EL LAGO

Dedicarse a pescar en un lago se convierte, a lo largo de los siglos, en inevitable fuente de particularidades sociológicas. Tanto más si ese lago está rodeado de ciudades y si la comunidad pescadora se encuentra, como en el caso de El Palmar, aislada de ellas. En esta primera entrega, el profesor Montero Llerandi, recogiendo los frutos de un largo y detenido estudio realizado por Ricardo Sanmartín Arce, examina las peculiaridades de la organización humana de la comunidad de El Palmar. Otro próximo artículo abordará los cambios sufridos por esa organización en los últimos años, cambios provocados precisamente por la alteración del medio.

UN MODO TRADICIONAL DE VIDA



Los pescadores de El Palmar han ido desarrollando una depurada técnica, obtenida gracias a una experiencia enriquecida con el paso de los siglos.

«Las formas de vida de los grupos humanos son muchas y diferentes. La nuestra no es sino una de tantas entre las posibles.»

Ricardo Sanmartín Arce

ESPAÑA es un país heterogéneo o, si se prefiere, un país de una amplia complejidad cultural. En las regiones, o nacionalidades, o comunidades autónomas, se dan características histórico-geográficas y culturales diferenciadas. Las lenguas y hablas locales son un ejemplo. Pero las diferencias van más allá del lenguaje, y se manifiestan en estructuras sociales y económicas, institucio-

les determinadas por el clima, la vegetación y la fauna. Así, la actividad de los pescadores viene regulada por los ciclos biológicos y los movimientos de las especies que se capturan. Según el antropólogo Carmelo Lisón, un medio físico-geográfico concreto tiende a estar asociado con un correspondiente modo de vida y éste tiende a originar una cultura. Para Lisón, «ningún aspecto de la vida social, ninguna institución de la comunidad, deja de estar en relación y condicionado, directa o indirectamente, por el medio externo». Incluso, llega a decir, «el medio, al cabo del tiempo, parece una réplica de las formas de ser de la gente que lo habita. En última instancia, quizá sea lo cultural lo que principalmente distingue una unidad geográfica de otra» (2).

nes y tradiciones jurídico-legales distintas. Y también en las formas de expresión artístico-folklórica, o en la manera de entender y pensar los derechos y deberes, la propiedad y la autoridad. «Contribuyen a la pluralidad cultural española grupos minoritarios con períodos de mayor o menor grado de marginación e integración en su historia. Entre éstos destacan los gitanos, los chuetas mallorquines, los pasiegos, vaqueiros de Alzada, maragatos y agotes. Otros grupos de recia idiosincrasia cultural los forman los pastores, que periódicamente se desplazan en transhumancia con sus rebaños; los marineros, que con sus pequeñas o mayores embarcaciones dejan diariamente la tierra, o durante las costeras, y trabajan en el mar, etcétera» (1).

La cultura puede entenderse como un mecanismo de adaptación, o sea, como los procedimientos para satisfacer las necesidades biológicas, o las «soluciones para obtener alimentos, abrigarse, defenderse de un medio hostil, el equipo de ideas, instrumentos y técnicas con las que sometemos al medio, etcétera»; y también se entiende por cultura las maneras de actuar, pensar, sentir y reaccionar. La consecuencia es que todo «miembro de un grupo humano que en conjunto actúa, piensa, siente y reacciona en la manera esperada, consolida la solidaridad del grupo y realza las diferencias con otros conjuntos» (3).

La vida del hombre necesita, sobre todo en las zonas rurales y del litoral, unas condiciones naturales. Pues bien, los diferentes modos de vida de los grupos sociales parecen estar enmarcados en condiciones natura-

Desde este enfoque ha estudiado Ricardo Sanmartín Arce la comunidad albufera de pescadores de El Palmar (4), que describe el modo tradicional de vida de

los pescadores a partir de las «estrategias» que han desarrollado para controlar los recursos básicos de los que depende su subsistencia. Su aproximación a este modo de vida discurre sobre un eje temporal que permite diferenciar el modo de vida tradicional de los pescadores hasta la crisis ecológica del lago, que se produce en los años 60, y los cambios sufridos por la comunidad como consecuencia de esta crisis.

Los hombres de esta comunidad combinan la actividad pesquera con el cultivo del arroz: «La complementariedad de los dos ciclos —del arroz y de la pesca— es casi perfecta. Cuando la actividad agrícola es máxima, en primavera y verano, la pesca es mínima o nula. Los hombres de El Palmar son así medio año pescadores y el otro medio agricultores.» El medio externo condiciona la actividad pesquera: «Las lluvias, las estaciones y las costumbres migratorias de los peces condicionan las épocas y vedas de pesca, por una parte, y la intensidad y dirección de la corriente, la luna, la temperatura y los vientos, su cantidad y localización, por otra.» Se pesca entre los meses de octubre y marzo, que es cuando las aguas del lago están menos contaminadas y hay vientos. Los pescadores han adaptado su ciclo de trabajo a los movimientos y ciclos de cada especie: «Cada tipo de pesca cuenta con un período anual específico, adaptándose así a los movimientos de la especie que se trata de capturar. Y lo mismo puede decirse de los útiles de pesca propios de cada tipo» (5).

La adaptación del pescador a su medio toma también una dimensión espacial. El lago se divide en zonas; cada tipo específico de pesca —la pesca en *redolins*, la pesca en *companyia* y la pesca *involant*— se practica

en una zona delimitada. Los *redolins* se calan «en las *golas*, canales y orillas del lago y *matas de la Albufera*, junto a su parte este, cerca del mar, por donde entra y sale la pesca, en cuyos movimientos se basa esta técnica. El lluent, el lago abierto, es la zona apropiada para la pesca en *companyia*, donde peces y pescadores pueden reunirse y moverse con amplitud suficiente, de forma que la *companyia* pueda atisbar la presa con facilidad y calar el vol con rapidez. Por último, en cualquier lugar del lago, a juicio del pescador, pero siempre al oeste de la zona de *redolins*, se practica la pesca *involant*. La separación de una y otra de estas dos zonas se marca con unos haces de cañas visibles fácilmente y que avisan al pescador que no debe cruzar hacia el este —la zona más rica en pesca— esa línea imaginaria» (6).

Pero esta adaptación de los pescadores a su medio no es una simple adaptación biológica, como la que haría cualquier animal de otra especie a su medio. Hay una adaptación cultural o, si se prefiere, el modo de vida necesario para adaptarse al medio da lugar a una cultura que, a su vez, incide sobre ese medio, controlándolo (7). Adaptación cultural que se expresa en las normas: «La adecuación temporal y espacial de sus labores al ciclo migratorio, al clima, al nivel del lago y estado de las aguas y su complementariedad con el ciclo agrícola supone el establecimiento de temporadas activas y vedas y la división del lago en zonas. Todo ello lleva a los hombres de la Albufera a la toma de acuerdos y aprobación de normas que, desde otro nivel, expresan también el control que ejercen sobre su medio físico.» El primer domingo de julio de cada año se reúnen en la Casa de la Comunidad. Allí «discuten, acuerdan



y aprueban democráticamente, por mayoría de votos, las normas o capítulos por las que se regirán en adelante y hasta que no se modifiquen en otra junta del mismo tipo». Regulan las normas que regirán la actividad pesquera: las vedas, las zonas de pesca, la división espacial del lago, así como las normas que debían seguir las mujeres para confeccionar las redes. Ejercen un control normativo de su medio, adoptando acuerdos y normas para conservar el equilibrio ecológico, autolimitando la pesca o controlando el aprovechamiento de la leña de la Dehesa. Así, no se autorizó la petición de pesca de arrastre en el lago (*); se reguló la pesca de gamba —cuando aún había— «porque es el pasto de la otra pesquera, que al notar su falta desaparece»; y nombraron entre ellos a un vigilante para impedir que se arrancaran los pinos de la Dehesa, porque «si no limitamos este desastre, quedaremos desahuciados de dicho monte». Pero también tratan de otras cuestiones: normas sobre fiestas y religión, la vivienda o los campos (8).

Otra forma de control sobre el medio es su ordenación intelectual. La creativi-

dad, rigor y eficacia de su lenguaje se pone de manifiesto en la forma minuciosa que utilizan para referirse a lugares, formas y posiciones de caladas, costumbres de los peces, etcétera. Los pescadores «revisten su medio de nombres locales, hablan de las costumbres de los peces usando la analogía con el comportamiento humano, maldicen la carpa, a la que dan muerte, y besan la gamba, que devuelven viva a la Albufera. En vez de planos, niveles y estratos geográficos, los pescadores dibujan líneas morales, expresión de derechos y deberes, cuyo traspaso implica sanciones. No llevan catastros ni registros, pero usan un vocabulario específico, bautizando técnicas, épocas y lugares que el profano o forastero es incapaz de comprender. Así, al nombrarlos, distinguen, identifican, se comunican, hacen suyo el objeto designado, lo vuelven cotidiano, lo introducen en su mundo y, en última instancia, al enculturizarlo, dan un paso más en su control» (9).

Pero las características del modo tradicional de vida de los pescadores de esta comunidad no se ven limitadas a este conjunto de factores que inciden en el medio y lo



Aunque la pesca en el lago parece dormida en el sopor de los siglos, la realidad es que ha perfeccionado su técnica considerablemente. La aparición del nylon para redes ha sido fundamental.

«LA PRACTICA ES LO MAS GRANDE DE LA HUMANIDAD»

controlan. En su organización social se encuentran «estrategias» que tienden a controlar los recursos básicos de los que depende su subsistencia: «Su colaboración en el trabajo sin contratos ni subordinación entre ellos, su vecindad en la isla, sus particulares relaciones familiares y su densa y precisa normativa consuetudinaria sugieren una específica organización comunitaria.» A través de su organización social canalizan los intereses individuales, sometiéndolos a los colectivos, y resuelven los conflictos. La endogamia local (del 65 por 100) es una «estrategia» forzada por el aislamiento de la localidad y por la dependencia que crea la división sexual del trabajo; pero es también una «estrategia» coherente con la estrategia que, para defender sus intereses sobre el lago, impide ser miembro de la Comunidad a todo aquel que no sea hijo de pescador de El Palmar o criado como tal (10).

El modo de vida elaborado por los pescadores de la Albufera parece responder a una lógica: «Su organización comunitaria y el derecho colectivo de pesca que la Comunidad tiene ante el titular del lago no son sino una alternativa viable donde el individuo aislado y su derecho serían ineficaces. Su aprovechamiento de los recursos del lago lo consiguen y mantienen frente a polémicas pretensiones de otras comunidades. La práctica misma de su oficio supone la colaboración entre los pescadores. De ahí su reparto de cargas y beneficios. De ahí también el hermetismo de la Comunidad al exigir a todos ser hijos de pescador para poder entrar en ella.» Construyeron su modo de vida mediante la experiencia, ensayando soluciones a los diferentes problemas que les planteaba tanto su adaptación al medio del que tenían que extraer los recursos para sobrevivir, como la búsqueda de una forma de organiza-

ción social que fuera eficaz para permitir la adaptación y, al mismo tiempo, resolviera los conflictos internos y externos de la comunidad. Organizaron su convivencia «a través de pruebas y contrapruebas, de éxitos y fracasos, de cambios de actitud ante las nuevas circunstancias o de repetición de ideas y formas útiles de antaño. Según ellos mismos lo expresan, la experiencia de la Co-

(5) Ricardo Sanmartín Arce (1979): *op. cit.*, páginas 109, 114, 127, 130, 163.

(6) *Ibid.*, página 128.

(7) «A la hora de investigar la biología humana se encuentra un factor que no aparece en ninguna otra especie: la cultura. La mayor parte de las especies aparean al azar; aquellas que muestran preferencias no las sistematizan dentro del grupo de apareamiento. Pero el hombre busca información sobre la(s) futura(s) esposa(s), no se aproxima a las personas consanguíneas y tiene en cuenta en su elección la adscripción a grupos religiosos, partidos políticos, estado económico, color de la piel, etcétera. La cul-



munidad 'es una cosa tan larga, que la práctica lo ha traído. La práctica es lo más grande que hay en la Humanidad. Porque, ¿cómo íbamos a saber nosotros, gente que va a pescar, que no sabe de leyes, que las cosas se habían de hacer así? ¿Por qué? Por la práctica'» (11).

José Manuel
MONTERO-LLERANDI

NOTAS

(1) Carmelo Lisón Tolosana: *Invitación a la antropología cultural de España*, Adara, La Coruña, 1977, páginas 16-18.

(2) *Ibid.*, páginas 32-33, y Carmelo Lisón Tolosana: *Antropología social de España*, Siglo XXI, Madrid, 1971, páginas 206-207, 222-224.

(3) Lisón (1971): *op. cit.*, página 213, y Lisón (1977): *op. cit.*, página 32.

(4) Véase: Ricardo Sanmartín Arce: *La Albufera y sus hombres*, Akal, Madrid, 1982, y Ricardo Sanmartín Arce: «Modo de vida y estrategias tradicionales de los pescadores de la Albufera de Valencia», en María Catedra Tomás y Ricardo Sanmartín Arce: *Vaqueiros y pescadores. Dos modos de vida*, Akal, Madrid, 1979.

tura, pues, hace imposible el apareamiento al azar; las consecuencias biológicas tienen que ser distintas, es decir, la cultura afecta a la biología. Con los animales se puede observar la gama alimenticia e inferir las peculiaridades del metabolismo. Con el hombre es prácticamente imposible: interfiere la cultura decretando los límites de lo comestible, prohibiendo unos alimentos y acostumbrando al paladar a otros. Resultado: cada cultura limita lo comestible a una fracción mínima de lo que es razonablemente nutritivo. Los mismos problemas encuentra el biólogo al estudiar la fecundidad, la fertilidad y la actividad sexual. Esta esfera está rigurosamente sujeta a normas culturales. La tasa de nacimientos no es sino una indicación muy parcial del potencial reproductivo, porque viene afectado por la edad de los esposos, actividad sexual 'normal', tabúes e ideología dominante sobre la concepción, condicionantes todos culturales. Es cultural también la dificultad en obtener información sobre el comportamiento sexual.» Carmelo Lisón Tolosana: *op. cit.*, 1971, páginas 215-216.

(8) Ricardo Sanmartín Arce: *op. cit.*, 1979, páginas 132-133, 135, 139-140.

(9) *Ibid.*, páginas 128, 134.

(10) *Ibid.*, páginas 143-144.

(11) *Ibid.*, páginas 145-146, 161.

(*) En nuestra reciente visita a El Palmar, los pescadores aseguraron que la prohibición del arrastre no había sido decisión suya, sino imposición del ICO-NA.



Martín Quirós Palau (AP).



Pedro Zamora Suárez (PCE).



Miquel Albuixech, concejal de Medio Ambiente.



Rafael Blasco, conseller de la COPUT.

A VUELTAS CON EL DEC



El Decreto de declaración de la Albufera y su ecosistema Parque Natural ha provocado algunas críticas, no pocas reservas y diversas reticencias, que contrastan con la satisfacción mostrada por quienes ven en él el instrumento

que hacía falta para iniciar la obra de recuperación de la zona. HOJA DEL MAR habló con los responsables del Decreto y con sus principales objetores en el Ayuntamiento de Valencia, propietario de la Albufera.



Lluís Font de Mora, *conseller* de la CAP.

RETO



En el puerto de Valencia, una exposición sobre la vida y la obra de Vicente Blasco Ibáñez permite reconstruir con fidelidad lo que era la Albufera a principios de siglo. La fotografía de la izquierda recoge una reproducción de la talla en madera «Mirando al mar».

DE conformidad con lo dispuesto en la Ley 15/1975, de 2 de mayo, de Espacios Naturales Protegidos, y de acuerdo con las competencias de la Generalitat Valenciana en esta materia, se declara Parque Natural el sistema conformado por el lago de la Albufera de Valencia, su entorno húmedo y la barra o cordón litoral adyacente a ambos...» Era el 8 de julio pasado cuando el Consell de la Generalitat Valenciana ordenaba, previa firma de su presidente, Joan Lerma, y de los *consellers* Rafael Blasco y Luis Font de Mora, la inclusión en el *Diari Oficial* del Decreto 89/1986. Objetivo declarado: poner en marcha los medios para salvar la Albufera y su ecosistema del gravísimo proceso de deterioro medioambiental al que han venido estando sometidos la una y el otro a lo largo de las últimas décadas.

La historia de este decreto se remonta a la pasada década, en la que tomó cuerpo la exigencia —notablemente amplificada por los movimientos ecologistas— de poner coto a la contaminación en las zonas de El Saler y la Albufera. Esta idea tuvo una primera concreción en 1983, cuando el Ayuntamiento de Valencia, al que pertenece el lago y una parte importante de la zona circundante, puso en marcha un Plan Especial de Protección de El Saler, Plan que todavía no ha logrado el total cumplimiento de sus objetivos. En 1983 también, el Grupo Comunista del Ayuntamiento de Valencia presentaba al Pleno una moción para que la corporación municipal solicitara a las autoridades competentes la declaración del lago y su marjal circundante como Parque Natural, considerando que el Ayuntamiento valenciano no tenía ni las atribuciones legales ni los medios económicos necesarios para lograr ese objetivo. Un año después, el Ayuntamiento, por acuerdo unánime del Pleno, se

dirigía a la Generalitat para instarle a realizar esa declaración. La respuesta positiva de la Generalitat a la demanda ha surgido bajo la forma del Decreto del pasado 8 de julio.

Anunciado el Decreto, saltó inmediatamente la polémica sobre su contenido, polémica que ha tenido en Martín Luis Quirós Palau, representante del Grupo Popular en el Ayuntamiento valenciano, su máximo animador. En medio de la habitual apatía del estío, el intercambio de argumentos y de gruesas invectivas entre los protagonistas de la disputa sobre el Decreto han llenado las páginas de la prensa valenciana a lo largo de los meses de agosto y septiembre.

Martín Quirós presentó un largo escrito de alegaciones al Decreto, acusando a la mayoría socialista del Gobierno y a la Generalitat de sustraer al municipio valenciano al pleno dominio sobre El Saler y la Albufera, al crear una Junta del Parque en la que el Ayuntamiento sólo tiene una parte. Esto llevó a Coalición Popular a lanzar una campaña de propaganda y recogida de firmas en la que, para sorpresa de algunos, se retomaba la vieja consigna ecologista «El Saler per al poble» (El Saler para el pueblo), hacia la que en su día la derecha valenciana no dio muestras de gran receptividad. En fuego cruzado de argumentos, Martín Quirós acusó también a los responsables socialistas del Decreto de haber excedido el ámbito territorial al que se refería el acuerdo del Ayuntamiento valenciano, por una parte, y de no abarcar en sus previsiones al conjunto de municipios cuyas actividades repercuten en la contaminación de la Albufera, por otra. En fin, insistía en que la declaración de Parque Natural no sirve para gran cosa, dado que —dice— «ésta sólo pretende facilitar los contactos del hombre con la Naturaleza».

De tales acusaciones se defiende con energía el *conseller* de Obras Públicas, Urbanis-

mo y Transportes de la Generalitat, Rafael Blasco i Castany, para el que el Decreto debe ser tomado como un paso dado para establecer el marco jurídico general sobre el que luego deberá trabajarse, en vistas a concretar su aplicación práctica. El ámbito geográfico abarcado en la declaración de Parque Natural es, según él, el adecuado científicamente, dado que se recoge todo el territorio que constituye el ecosistema de la Albufera. Rechaza que se haya sustraído al Ayuntamiento la propiedad de la Albufera y su marjal, en la medida en que la Generalitat no se propone sino regular la gestión de esa zona. En similares términos se expresa el concejal delegado de Medio Ambiente y Espacios Abiertos del Ayuntamiento, Miguel Albuixech, para el cual «se diría que algunos no se han tomado el trabajo de leer el Decreto con detenimiento». «La derecha —dijo Albuixech a HOJA DEL MAR— gobernó nuestros municipios hasta 1979. Y ahora uno se encuentra que esa misma derecha que vendió El Saler, que nos está costando miles de millones recuperarlo, nos acusa de no protegerlo. En mi opinión, es una falsa polémica, explicable tan sólo por la proximidad de las elecciones.»

Otros creen ver detrás de algunas críticas dirigidas contra el proyecto el peso de determinados intereses económicos sectoriales. Así, los de los propietarios arroceros, que temerían verse afectados por la prohibición del uso de algunos herbicidas, lo que podría repercutir sobre la producción. O de los industriales de la zona, que podrían verse obligados a instalar depuradoras. O del empresario turístico. En relación a la oposición de algunas Cámaras Agrarias al Decreto, la prensa valenciana habló de posibles contradicciones entre las *Consellerías* de Obras Públicas y de Agricultura, la última de las cuales habría dado muestras de un menor entusiasmo por el De-

creto. «Eso ha sido inventado por ciertos periodistas —nos afirmó el *conseller* de Agricultura y Pesca, Lluís Font de Mora i Montesinos—. Nuestra *Conselleria* apoya totalmente la declaración de Parque Natural. El Decreto establece un marco jurídico, y será a la hora de su aplicación práctica cuando deberemos tener en cuenta todos los problemas que pueden plantearse, de cara a establecer cuantas correcciones sean necesarias.» Tanto el *conseller* como su asesor, Rafael Cal —que, como persona de fuertes lazos pasados con ICONA, conoce bien la realidad de la Albufera—, están convencidos de que, «siempre que se ponga el acento en la persuasión y las ayudas, y no en la coacción», podrá conseguirse la cooperación de los responsables de la industria arrocera en la aplicación de la normativa conservacionista.

El Decreto ha suscitado algunas observaciones críticas por parte de varias organizaciones de izquierda. Así, Pedro Zamora Suárez, portavoz del Grupo Comunista del Ayuntamiento de Valencia, sin poner particulares objeciones a la letra del Decreto, cree que éste puede quedarse en una mera declaración de intenciones, si es que no se provee al esfuerzo conservacionista de los medios económicos adecuados. «El presupuesto de la Generalitat Valenciana para medio ambiente —señala— es del 1 por 100, lo que demuestra la falta de voluntad política de llevar adelante éste y otros problemas planteados». Cree Zamora que, en efecto, se ha evidenciado falta de coordinación entre las *consellerias* de Obras Públicas y Agricultura, y reclama que se encare el fomento de la agricultura biológica; para que no sea necesario recurrir al uso de productos químicos contaminantes. Zamora critica también el colector perimetral que se está construyendo, el cual, a su juicio, no resuelve el vertido de las aguas depuradas, ni soluciona su reutilización para riego.

Los responsables socialistas responden a estos argumentos con diversas réplicas. Albuixech recoge la referencia a la agricultura biológica como una vía posible de trabajo, aunque de difícil absolutización en las condiciones actuales, y subraya que, de todos modos, la contaminación provocada por las actividades agrícolas no es, de ningún modo —dice—, la más preocupante. El *conseller* Blasco rechaza las críticas al plan del colector: según él, las aguas contaminadas serán debidamente tratadas, de modo que no habrá problema ni en la parte que vaya al Mediterráneo ni en aquella que se reutilice para el riego. En cuanto a los problemas presupuestarios, todos alegan que se trata, ciertamente, de un proyecto muy ambicioso, que requerirá de ayudas de toda suerte, incluyendo la de los organismos internacionales competentes. «Pero, ahora que ya está hecha la declaración de Parque Natural —sostiene Albuixech—, podemos acudir a esos organismos para que nos apoyen económicamente, cosa que antes no podíamos hacer.»

Algunas organizaciones ecologistas han acogido con satisfacción el Decreto. *Greenpeace* ha hecho pública su felicitación a la Generalitat por el contenido de la ley. Pero del lado ecologista se expresan también reticencias. Ven difícil que se tenga la suficiente energía como para abordar debidamente las tensiones que surjan del intento de refrenar la contaminación de origen industrial, urbano y agrícola. Temen que las buenas palabras sobre el colector perimetral no se transformen en hechos. Los 18 meses de moratoria que se han marcado los juzgan un período excesivamente dilatado. Rafael Blasco entiende el escepticismo de los ecologistas: «Las reticencias están históricamente justificadas —dice—. Y es que en el pasado ha habido mucha retórica en el aire, y muy pocos hechos.»

A los hechos, en efecto, habrá que atenerse. ■

J. O.

He aquí el contraste de la Albufera: de un lado, la brillante belleza del paraje; del otro, los restos del desastre provocado por la mano del hombre: peces muertos, cañas podridas, plásticos a la deriva...



El litoral constituye uno de los ecosistemas peor tratados en todos los países y con mayor intensidad en el área mediterránea. Estas son las dos primeras frases del informe que, bajo el título «Ecosistemas vegetales del litoral mediterráneo español», ha realizado un equipo de la Universidad de Valencia, y cuyas conclusiones acaba de hacer públicas la Dirección General del Medio Ambiente. Estas dos frases dramáticas resumen lacónicamente una situación que es aplicable a todo el ecosistema mediterráneo. En la merindad y en estrecha vinculación con el Mediterráneo, la Albufera es un ejemplo lamentablemente acertado de la justeza de esas afirmaciones.

Ya ha quedado descrita en otra parte del presente dossier la ubicación del lago de la Albufera, su extensión, profundidad, etcétera. A efectos de considerar el problema de la contaminación, convendrá no obstante que destaquemos un par de factores de suma trascendencia. El primero es la

cota negativa que tiene su lecho en relación al nivel del mar: unos 80 centímetros. El otro es la longitud del lago, considerada ésta de norte a sur. De unos cinco kilómetros en total, transforma a la Albufera en destino inevitable para las aguas procedentes de una zona de unas 90.000 hectáreas. Esto, considerado en abstracto, no tendría por qué ser negativo. Al contrario, esas aguas son precisamente la razón de ser del lago. Pero, en la práctica, están siendo la causa de su ruina, en la medida en que llegan altamente contaminadas.

La depresión de la Albufera, con cuna en el mioceno y deudora posteriormente de aluviones cuaternarios, fue probablemente sometida a una flexión norte-sur que provocó la aparición de un gran golfo marino. El origen marino de la Albufera está hoy suficientemente probado por los investigadores, que han determinado que su cierre —la franja estrecha de tierra que se extiende desde Valencia a Cullera— vino dado por la acumulación de



MAS VALE TARDE...

La Albufera ha sido convertida, con el correr de los tiempos, pero especialmente en los últimos decenios, en un vertedero de basura de anonadante variedad. Casi todos los elementos contaminantes que es posible encontrar en un lago tienen su representación en el de la Albufera. Juan de Damborenea examina en el siguiente artículo las peculiaridades del ecosistema de la Albufera y la realidad de su situación actual. Una parte del desastre tiene ya difícil arreglo. Pero todavía es probablemente mucho lo recuperable.

materiales detríticos acarreados por la corriente de deriva y el viento oblicuo a la costa, que alineó la aportación de los ríos Turia y Júcar. El cierre del golfo no fue total, y quedaron tres canales o golas: las de Pujol, el Perelló y el Perellonet, aunque estas dos últimas hayan sido resultado de la obra humana. A través de las golas el agua de la Albufera puede dar directamente al mar, lo que está regulado por unas compuertas que son abiertas o cerradas en función de las necesi-

dades, preferentemente agrícolas.

Ya se ha hecho mención antes de las sucesivas reducciones a que se ha visto sometida la extensión del lago, fruto en parte muy pequeña de la obra de la propia Naturaleza y en mucho mayor proporción de la voluntad humana de ganarle terreno, para su conversión en arrozales. Durante largo tiempo se consideró que esa labor, los *aterraments*, era positiva y beneficiosa, reputando el lago de escasa o nula utilidad.

Los *aterraments* tuvieron un amplio desarrollo a lo largo del siglo XIX, y prosiguieron, aunque a ritmo inferior, en el XX. En 1919 se promulgó la llamada «Ley Cambó», la cual, alegando razones higiénico-sanitarias, permitía la desecación de zonas húmedas. En ese espíritu también, llegó a elaborarse un plan para el *aterrament* completo del lago de la Albufera, plan que por ventura no llegó a realizarse, aunque tampoco contribuyera precisamente a frenar la conversión de zonas

lacustres en arrozales. Además de ello, el lago sufre un proceso de sedimentación importante, fruto de la erosión, asunto que ha sido recientemente estudiado con rigor y que se encuentra a expensas de la aplicación de las medidas sugeridas por el estudio (*). En el lago desembocan una treintena de acequias, barrancos y canales que aportan, además de agua, fuertes cantidades de materias en suspensión que no sedimentan durante el trayecto ni van a parar al mar, por lo que se depositan en el lecho de la Albufera.

La importancia del lago de Valencia en el conjunto medioambiental europeo ha sido reconocida repetidamente a todos los niveles. Ya en 1962, la Conferencia del Mar determinó la elaboración de una relación de zonas húmedas de valor mundial; entre ellas figuró la Albufera. Nueve años



No es el verde intenso que refleja el cielo plomizo; es el verde intrínseco que origina la contaminación. Sólo la llisa parece resistir al veneno de las aguas, y llises son las que buscan también los pescadores de ocasión.

QUIZA TODAVIA NO SEA DEL TODO TARDE...

más tarde, la Conferencia Internacional sobre Conservación de Zonas Húmedas y Aves Acuáticas advirtió de los graves peligros que se cernían sobre el lago de Valencia. El gobierno del general Franco, encantado por aquel entonces con la aparente bicocha del turismo, no estaba preparado para acoger tales mensajes. Antes al contrario: ya en 1964, a través de la Ley 225 de 24 de diciembre, había dado autorización para la adjudicación de obras urbanizadoras en la dehesa de El Saler. Entretanto, los libros escolares describían la Albufera —algunos lo siguen haciendo— como un «lago valenciano célebre por sus aves acuáticas y de interés para la caza» (sic).

Tres son las fuentes de contaminación más importantes que sufren las aguas que desembocan en la Albufera: las de origen industrial, las pro-

cedentes de los núcleos urbanos y, en fin, las derivadas del riego. No obstante, sus niveles de peligrosidad son variables, cuantitativa y cualitativamente. Entre los agentes contaminantes detectados cabe citar los siguientes: materia orgánica, detergentes, plaguicidas, fosfatos, sulfatos, carbonatos, elementos metálicos tóxicos (cromo, cobre, zinc, hierro, etcétera), nitratos... Por su peligrosidad, destacan la materia orgánica, los detergentes, los metales y los plaguicidas. Todos ellos contribuyen a empobrecer el oxígeno del agua y algunos son gravemente tóxicos.

La incidencia de estos contaminantes en las aguas del lago ha progresado considerablemente en los últimos años. Una estadística realizada por la Comisaría de Aguas del Júcar en relación a la presencia contaminante de materia orgánica a través del indi-

cador de contaminación D. B. O.₅, daba las siguientes cifras anuales medias:

1975	6,50.
1976	7,22.
1977	13,00.
1978	16,32.
1979	22,12.

Lo que indica la fuerza de la progresión sufrida, progresión que, según los testimonios recogidos, se ha mantenido en los últimos años, aunque a un ritmo no determinado por las fuentes consultadas.

Puede haber una treintena de poblaciones enviando sus aguas residuales a la Albufera a través de acequias y barrancos, con una población superior a las 300.000 personas, lo que supone una carga diaria de 36.000 kilogramos de materia orgánica, a lo que debe añadirse el volumen de detergentes utilizados (**).

En cuanto a los residuos industriales, destacan por su importancia los que entrañan vertido de materia orgánica y detergentes. Hay unas 250 industrias particularmente peligrosas, hasta 2.000 más de importancia media y otras tantas de pequeñas dimensiones.

Las aguas derivadas del riego acarrean sales nitrogenadas, plaguicidas y productos organofosfatados, cuya toxicidad puede ser elevada.

Un último factor digno de ser citado son las aguas de lluvia que, cuando son intensas, arrastran los productos sedimentados en el lecho de acequias y barrancos, aportando nuevos elementos contaminantes.

La presencia de todos estos elementos nocivos ha alterado sustancialmente la flora y la fauna del lago. Según se ha afirmado en otro punto de este dossier, la ictiofauna de la Albufera ha sufrido un proceso de regresión gravísimo. No insistiremos aquí en ello. Pero conviene, eso sí, hacer mención del paralelo empobrecimiento sufrido por la vegetación sumergida y flotante —fundamental para el mantenimiento de muchas es-

pecies animales—, por la avifauna —además de las especies autóctonas, la Albufera está en el recorrido de uno de los flujos migratorios principales de Europa—, por los herbazales, por los grandes helófitos... En suma, puede decirse que ni una sola de las formas que adopta la flora y la fauna albuferense se ve libre de las consecuencias desastrosas de la contaminación. En el campo de la conservación ornitológica se hace necesario mencionar expresamente a los cazadores furtivos que, violando la legislación vigente, siguen practicando desaprensivamente su «deporte».

Sería imprudente, y hasta peligroso, frivolar desde aquí ofreciendo recetas para salir al paso de todos estos desastres. En la Comunidad Valenciana hay un amplio plantel de expertos que han estudiado los problemas en su especificidad y que ya han propuesto soluciones: muchas de ellas sin duda costosas («a grandes males, grandes remedios») y laboriosas, pero difícilmente evitables si lo que de veras se desea es recuperar la Albufera como Parque Natural. Es importante que la cuestión sea abordada con plena conciencia de que quizá se está ante la última posibilidad de salvar la Albufera como espacio natural privilegiado.

¿Estaremos a tiempo? Hay pocas dudas de que, una vez más, se llega tarde. Quizá no del todo tarde. Y, en todo caso, vale la pena intentarlo. Cuando lo que está en juego es tan importante, cobra doble validez el refrán castellano: más vale tarde que nunca. ■

Juan de DAMBORENEA

(*) Juan Angel Mintegui Aguirre y otros: *La erosión en la sedimentación de la Albufera*, Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports de la Generalitat Valenciana, Valencia, 1986.

(**) Vid.: *Jornadas sobre la problemática de la Albufera*, Diputación Provincial de Valencia, 1982. Especialmente: J. M. Moliner García: *Geología*, J. Roselló Juan: *Contaminación de la Albufera y causas* y M. Gil Corell: *Situación ecológica actual*.

LINTERNAS MARINAS NIFE L-50

TRES MODELOS STANDARD

- L-50/4: Fija de mamparo con sistema de encendido automático al fallo de red. Peso máx. 2.400 Kg.
 - L-50/5: Portátil, con interruptor ON/OFF. Peso máx. 2.600 Kg.
 - L-50/6: Portátil, con interruptor ON/OFF y sistema de encendido automático al fallo de red. Peso máx. 2.650 Kg.
- Los tres se suministran con lámpara de haz estrecho de largo alcance. Con cable tipo telefónico, y clavija normal para su conexión a la red (L-50/5 y 6).

- Fabricadas según Normas MIL-F-10377, en plástico ABS.
- Recargables con cargador incorporado.
- Alimentación: 12-24 V, cc y 115-230 V, c.a.
- Duración en descarga continua:
 - Con lámparas haz estrecho, 8 horas.
 - Con lámparas haz ancho, 3 horas.
- Consumo máximo: 6W.
- Protección: Standard IP-62. Con prensa o conector estanco IP-79.
- Antichoque según Norma MIL-S-901-C, Grado A, Clase I.



Pueden incorporar los siguientes sistemas adicionales:

- Lámpara de haz ancho para iluminación próxima.
- Conector estanco.
- Filtros de color intercambiables.
- Filtros de color fijos.
- Correa.
- Intermittencia.
- Soporte para su estiba en mamparo.

PARA MAS INFORMACION, SOLICITE NUESTRO PROSPECTO 19-010.

SAB NIFE
NIFE España S.A.

28034 MADRID
LLANO CASTELLANO, 13, 4.^ª
TEL.: 729 37 00
TELEX: 23018

48014 BILBAO (Fábrica)
Zorrozaurre, 9
Tel.: 435 03 64
Télex: 32375

08007 BARCELONA
Aragón, 234
Tel.: 253 00 73
Télex: 93037

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

America's cup

La señal de partida ya ha sido dada. Los veleros, auténticas maravillas de su clase, han tomado la salida para tratar de vencer en la que, por más que se llame America's Cup, hace las veces de competición puntera mundial. La final propiamente dicha espera su turno el 31 de enero del año próximo. Allí se verán las proas el defensor del título, australiano, y quien obtenga los honores de actuar como challenger.





IZANDO LAS VELAS

*Mano a mano
con el agricultor.*

*Mano a mano
con el ganadero.*

*Mano a mano
con el pescador.*



CAJAS DE AHORROS CONFEDERADAS 

Estamos por la labor

America's cup

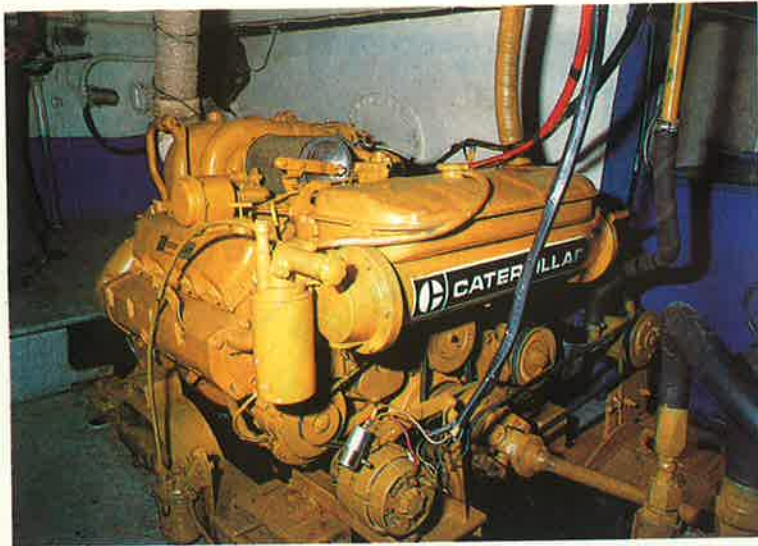
LA XXVII Edición de la *America's Cup* (Copa de América) está teniendo lugar en Perth, Australia Occidental, y durará desde este 1 de octubre pasado al 15 de febrero del año venidero. La final propiamente dicha, que opondrá al *defender* (defensor del título, actualmente en manos australianas) y al *challenger* (aspirante, seleccionado entre las otras naciones participantes), empezará el 31 de enero de 1987.

Cuatro *sindicatos* australianos compiten actualmente para ser los encargados de defender el título que conquistó el «Australia II» en Newport en 1983. Por parte de los que ambicionan a convertirse en *challenger*, son 15 los sindicatos aspirantes, en representación de seis naciones. Esos sindicatos (asociaciones constituidas para hacer frente a la empresa que representa participar en la *America's Cup*) manejan presupuestos que oscilan entre 1.400 y los 2.000 millones de pesetas. Algunos abordan programas de entrenamiento de una duración de hasta dos años, antes de iniciarse incluso la primera regata de selección, aunque la mayoría reduce el período de entrenamiento a un año.

Durante el pasado invierno, la mayor parte de los equipos que han empezado a competir en la *America's Cup* acudieron a navegar en las proximidades de Fremantle, puerto de Perth, con la finalidad de irse habituando a moverse en las condiciones en que habrán de hacerlo durante la competición, y para ir probando el conjunto de los equipos que han tenido que poner a punto para afrontar la dura prueba. El entrenamiento «sobre el terreno» es en este caso particularmente necesario, dadas las circunstancias meteorológicas especiales de la zona, con vientos relativamente fuertes y casi permanentes.

Fremantle era en el pasado un puerto exclusivamente comercial y pesquero. Desde que fue designado como sede de la *America's Cup* 1986-1987, ha sufrido considerables transformaciones, destinadas a acoger esta prueba deportiva de importancia mundial. Los equipos que concurren a la XXVII Edición de la *America's Cup*





CATERPILLAR 3208

“un motor
muy marinero”

2 años de garantía y alta rentabilidad

Los hombres cuyo medio de vida es el mar y dependen del rendimiento, fiabilidad y economía del motor de su barco, coinciden en que el 3208 Caterpillar proporciona más calidad, duración y seguridad.

A simple vista, se ve que el propulsor 3208 es un motor típicamente marinero. Caterpillar lo diseña y construye especialmente para instalar en pesqueros. Muchos motores propulsores no son más que motores industriales marinizados.

Cambiar al 3208 Caterpillar es cambiar al motor más moderno, más marinero y más rentable.

El propulsor 3208 es más rentable porque, a su bajo consumo por su sistema de inyección sin ajustes, une gran duración y reducidos costos de mantenimiento y reparación.

Pero aún hay más, con Finanzauto usted obtiene una sola garantía, una sola fuente de repuestos y la seguridad de asistencia Caterpillar, en cualquier puerto donde su pesquero pueda recalar.

Además, día a día, estamos llegando a más y más puertos para atenderle con nuestra red de agentes marinos.

100 a 250 HP



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



America's cup

han realizado fuertes inversiones en Fremantle para estar en condiciones de afrontar cualquier dificultad técnica que pueda plantearseles. Se trata de equipos compuestos por no menos de 30 personas, y algunos tienen hasta 70 integrantes.

El Campeonato del Mundo cerró en febrero su primera etapa australiana. A diferencia de las regatas de la *America's Cup*, que se corren por parejas, las pruebas del Campeonato del Mundo son carreras de flota, en la que todos los barcos navegan juntos. Las fotografías de este reportaje fueron tomadas el pasado enero en aguas de Fremantle o en las bases que los diferentes sindicatos tienen en el propio puerto. La mayoría de los barcos fotografiados participaron en el Campeonato del Mundo.

A diferencia de otras competiciones, la *America's Cup* es una carrera de clubes. Alan Bond, propietario del «Australia II», llevó con su barco a la victoria al club al que pertenece, el *Royal Perth Yacht Club*, para el que obtuvo la *America's Cup* en Newport, en 1983. Por esta razón, el RPYC australiano es hoy a la vez el anfitrión de la *Copa* y el encargado de designar al *defender* que intente mantener la *America's Cup* en manos australianas. Organizado según las más estrictas y estiradas costumbres de los clubes británicos —a título de ejemplo: las mujeres no han sido admitidas en su sala de billar hasta hace muy pocos años—, el *Royal Perth Yacht Club* se encuentra en la difícil situación de ser simultáneamente juez y parte, lo que es fuente de frecuentes controversias en el curso de la *America's Cup*.

En la presente edición de la *America's Cup* no participa aún ningún barco español. No obstante, según ha podido saber HOJA DEL MAR, ya está en marcha una iniciativa para que en la próxima edición haya un navío que enarbole la bandera bicolor. El problema fundamental —¿lo dudaban ustedes?— estriba en conseguir los cerca de 2.000 millones implicados en la aventura. ■

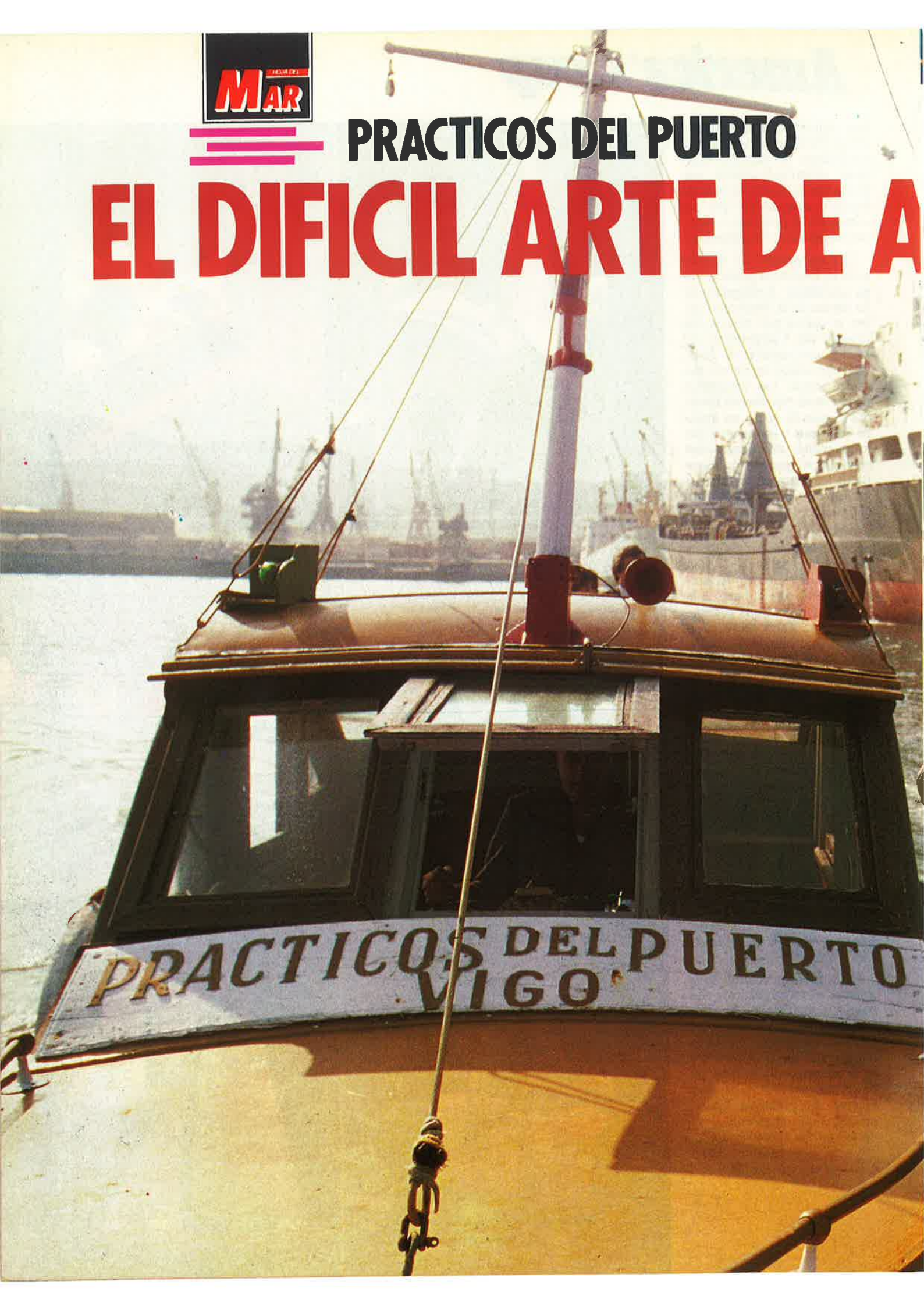
Y. F.





PRACTICOS DEL PUERTO

EL DIFICIL ARTE DE A



PRACTICOS DEL PUERTO
VIGO

TRACAR UN BUQUE



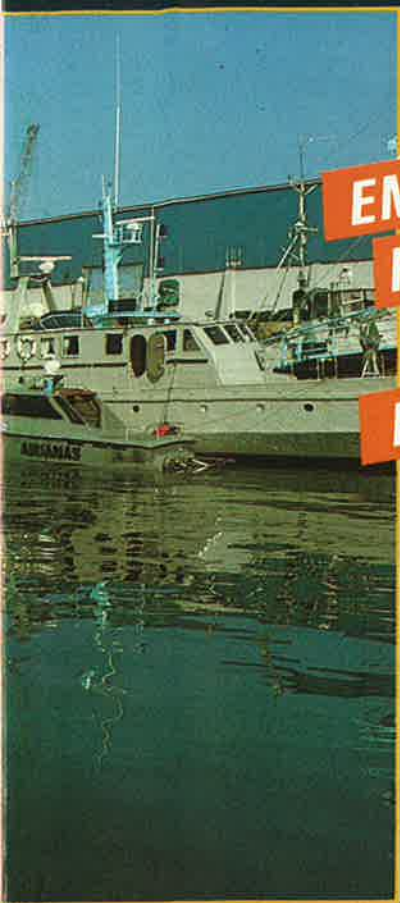
Una figura poco conocida, pero de gran importancia dentro de la actividad portuaria, es la del práctico. Su misión consiste en conducir a los buques en la entrada y salida del puerto, así como indicar al capitán las maniobras que debe realizar para moverlo en el interior del mismo. El rasgo que caracteriza a todo práctico es la experiencia: para acceder a este puesto debe contar con un mínimo de cuatro años de embarco. Cada práctico está obligado a conocer el puerto en el que actúa como la palma de su propia mano. La seguridad de todos depende de él.

SE ha sentido desde muy antiguo la necesidad de crear en cada puerto una institución de hombres experimentados para que en las entradas y salidas de los buques asesorasen a sus capitales. Ya en 1806, un decreto francés establecía que «todo buque entrando o saliendo de puerto, debe tener un práctico». Por su parte, el Código de Navegación italiano ponía de manifiesto en esta época que «en los lugares donde sea conveniente, el práctico puede ser declarado obligatorio». En nuestro país esta institución aparece recogida ya en las Reales Ordenanzas de Navegación de Carlos III. Sin embargo, el antecedente más lejano del práctico son los llamados pilotos costeros o *lemans*, marinos que por sus conocimientos particulares del lugar guiaban los buques, sin subirse a ellos, a través de los arrecifes de la costa.

Como consecuencia principalmente de la evolución del armamento marítimo, las funciones desarrolladas por los antiguos *lemans* se han modificado sustancialmente. Muestra de ello son los servicios que requiere el practicaje actual: entrada y salida de los buques en el puerto, movimientos interiores, amarrajes y desamarrajes.

España cuenta en estos momentos con 226 prácticos, distribuidos entre 54 puertos. El número de prácticos varía en cada puerto, como es lógico, en virtud del mayor o menor tráfico existente, y lo fija el Ministerio de Defensa, departamento del que dependen administrativamente estos pilotos. El puerto de Bilbao está a la cabeza, con un total de 17, seguido por el de Sevilla, con 16. Muchos otros puertos, como los de Alcudia, Denia, Gandia, Motril o Santa Cruz





**EN ESPAÑA
HAY MAS
DE 200
PRACTICOS**

Son, en efecto, 226 prácticos, distribuidos entre 54 puertos, con los que cuenta hoy en día la navegación española. El que más tiene es el de Bilbao, que suma diecisiete. Los hay que sólo tienen uno.



de La Palma, cuentan con un solo práctico.

Los prácticos se organizan en Corporaciones, una por puerto, a la que deben pertenecer obligatoriamente, según consta en el Reglamento General de Practicajes del 23 de julio de 1958. Estas Corporaciones están dotadas de personalidad jurídica, lo que las habilita para poseer, y adquirir bienes de cualquier especie y celebrar toda clase de actos legales y contratos. Cada una se organiza a través de una pequeña empresa, con oficinas, lanchas, remolcadores y, en definitiva, con todos los utensilios y personal requerido para desempeñar su tarea. Los gastos de la empresa se sufragan con los fondos de cada Corporación.

Son diversas las condiciones que hay que reunir para acceder al practicaaje: contar con cuatro años como mínimo de embarco en buques de la Marina Mercante y poseer el título de capitán de la Marina Mercante o, en su caso, el de piloto o patrón de cabotaje de primera clase. Las plazas son limitadas y se cubren mediante concurso-oposición. Las vacantes se anuncian con un mes de antelación y sólo se pueden ocupar con personal activo en la provincia marítima donde se produzcan. El examen consta de un ejercicio teórico que puede versar sobre toda clase de maniobras, sobre las particularidades del puerto y sus condiciones, sobre los bajos, mareas, boyas, balizas y enfilaciones, y sobre los tiempos, vientos y otras condiciones con que puede tropezar el práctico a la hora de amarrar los buques.

Todos estos conocimientos son de gran importancia en la actividad del práctico, porque de ellos depende que puedan evitarse grandes daños, materiales e incluso humanos.

Aunque, tradicionalmente, se ha venido diciendo que, durante la maniobra de entrada o salida de un buque, «el capitán es responsable de lo que se ve y el práctico de lo que no se ve», lo cierto es que el capitán del buque no hace dejación de su responsabilidad en ningún momento, y el práctico actúa como un asesor.

Dentro de esas funciones de asesoría, el práctico pone al servicio del capitán del buque unos conocimientos específicos sobre todo lo concerniente al puerto en el que se está realizando la maniobra.

Los servicios del practicaaje requieren, una excelente condición física. En el ejercicio de su trabajo, el práctico debe en muchas ocasiones hacer frente a factores adversos, derivados de las malas condiciones climáticas, mareas, corrientes, etcétera. No obstante, si considera excesivamente arriesgado el servicio para el cual ha sido solicitado, puede negarse a prestarlo, siempre que justifique su decisión ante la autoridad local de Marina, la cual determinará si la opción era o no correcta.

La actividad de los prácticos es permanente y deben estar disponibles durante las veinticuatro horas del día. El practicaaje de entrada es obligatorio para todos los buques, excepto para los menores de cincuenta toneladas de registro bruto, los de pesca nacionales de menos de 300 toneladas, los buques de guerra españoles en las capitales de los departamentos marítimos, bases, estaciones navales y puertos militares, y los de tráfico interior del puerto, esto es, los dependientes de las Juntas, servicios y comisiones administrativas de cada puerto.

La obligatoriedad o no del practicaaje de salida y del desamarraje la establecen las autoridades de Marina en virtud de las peculiaridades de cada puerto y en vistas a garantizar a las embarcaciones la máxima seguridad. El

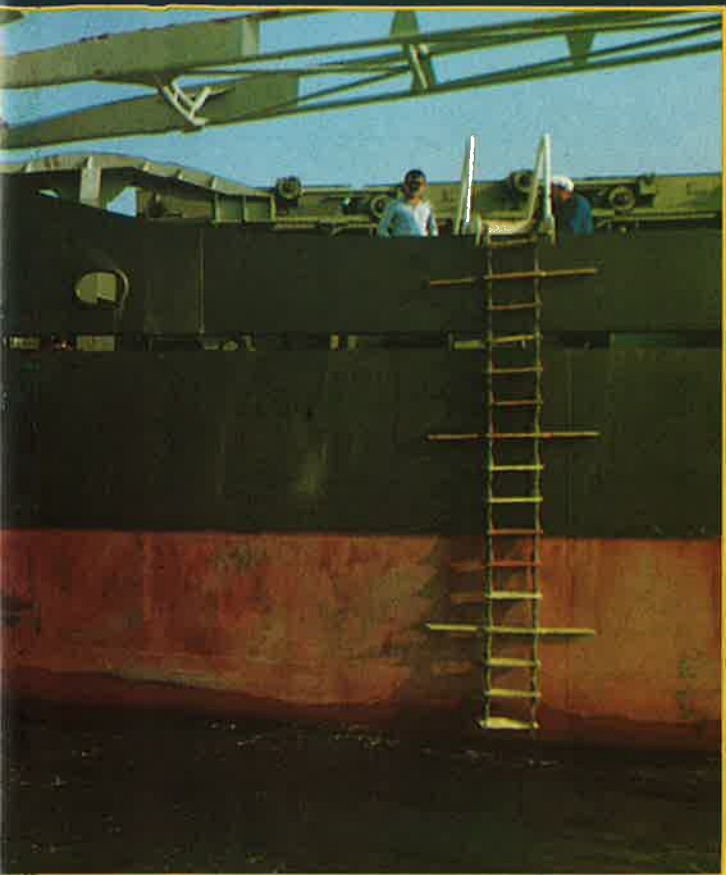


control del movimiento interior y el amarraje son necesarios para todos los buques mayores de cincuenta toneladas de registro bruto.

Cada una de las actividades del practicaaje tiene una tarifa, fijada por las juntas locales de los prácticos de cada puerto y aprobadas en Consejo de Ministros. Hay una tarifa para los servicios

de entrada y salida, otra para los movimientos interiores y una tercera relativa a los amarrajes y desamarrajes. Las tarifas varían todos los años y su cuantía depende del puerto que se trate y del tonelaje de los buques.

Los ingresos del colectivo se derivan única y exclusivamente de estas cuotas. Las tarifas de los servicios pres-



LA ACTIVIDAD ES PERMANENTE

La obligatoriedad del practicaje de salida y del desamarraje la establecen las autoridades de Marina en virtud de las peculiaridades de cada puerto y en vistas a garantizar a las embarcaciones la máxima seguridad. Los prácticos deben estar dispuestos para atender requerimientos a cualquier hora.

tados un domingo o día festivo tienen un recargo del 50 por 100 y las nocturnas del 100 por 100, en razón del riesgo. En las tarifas de los practicajes de entrada y salida está incluido el importe de los gastos del servicio de embarcaciones (lanchas, remolcadores, etcétera) y personal (principalmente marinos) que los prácticos uti-

lizan para abordar los buques.

Deber de todo práctico, salvo en caso de fuerza mayor, es personarse a bordo de los buques a la hora fijada con antelación por el peticionario. Si falta, debe costear el servicio que debía realizar, y si su demora obliga al buque a permanecer más de media hora sobre la

máquina estando el puerto abierto al tráfico, debe pagar el 50 por 100 de los servicios solicitados. Por su parte, los capitanes de aquellos buques que están obligados a tomar un práctico para meter, sacar o desplazar su embarcación en el puerto, no pueden prescindir de ellos sin causa justificada. Si lo hiciesen, deberán abonar el importe de las tareas eludidas con un recargo del 50 por 100.

La retribución de los prácticos está sometida a un conjunto de circunstancias variables, como ya ha quedado dicho: al número de entradas, salidas, movimientos in-

La crisis del tráfico marítimo ha sido un duro golpe para los prácticos.

teriores, amarrajes y desamarrajes. De los ingresos brutos derivados de estas operaciones, deben descontarse determinados gastos: las cotizaciones al ISM, para asegurar las prestaciones que éste les otorga; los pagos a una empresa privada de seguros; las eventuales sanciones económicas que se les impongan por infracciones en el cumplimiento de sus funciones, y los ocasionados por la manutención de su propia empresa. Una vez realizadas estas deducciones, el dinero resultante se divide entre el número de prácticos del puerto en cuestión y se distribuye entre ellos a igual cantidad.

La labor de los prácticos como auxiliares de la navegación está del todo condicionada por los vaivenes que ésta sufre. La crisis económica mundial y, de modo particular, la crisis por la que atraviesa el tráfico marítimo de mercancías han representado un duro golpe para el colectivo, por cuanto implican una disminución cuantiosa en las entradas y salidas de los buques en los puertos. También el practi-

caje puede verse afectado por factores meramente coyunturales, como ha sido el caso de las recientes huelgas de estibadores, de las que se ha derivado en ocasiones un descenso importante del tráfico portuario.

Una de las singularidades de la organización profesional de los prácticos es la que se deduce de la existencia de la Mutualidad Benéfica de Prácticos, entidad encargada de gestionar los aspectos relativos a la Seguridad Social a través de un convenio particular establecido con el ISM el 23 de julio de 1959. En conformidad con este

convenio, los puertos se dividen en seis categorías a efecto de las cotizaciones y en virtud de su tráfico marítimo. Estas son consecuencias de las di-

ferencias existentes en los niveles de ingresos, de modo que los prácticos de un puerto de primera categoría pagan más que los de un puerto de quinta o sexta. Los prácticos cotizan a su Mutualidad, la cual transfiere las cantidades recaudadas al ISM, y éste, por su parte, asegura al colectivo las prestaciones correspondientes a las pensiones por jubilación, viudedad, orfandad o invalidez permanente. Este convenio tiene carácter especial, por lo que no prevé el derecho a la asistencia sanitaria ni a la pensión por invalidez en caso de accidente laboral.

El trabajo de los prácticos es de gran importancia, dadas las peculiaridades y complejidad de la actividad portuaria actual y su carácter de expertos en el conocimiento del puerto y sus características. Puede decirse que el práctico es una garantía de seguridad, rapidez y orden en los puertos, especialmente en aquellos cuya entrada tiene más dificultades, por la existencia de bajos, escollos o barras movedizas. ■

Yolanda FERNANDEZ DE BARO

Magnavox

Magnavox Advanced Products and Systems Company



TERMINAL SATCOM INTEGRADO MX 2.400

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



**HISPANO RADIO
MARITIMA S.A.**



a su medida en precio, gama y servicio

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

LA MAS AMPLIA RED DE SERVICIO MUNDIAL

S

E trata, sin lugar a dudas, de uno de los caladeros más privilegiados del mundo. Situado entre el estrecho de Gibraltar y la desembocadura del río Senegal, el banco sahariano es uno de los principales puntos de destino de la flota pesquera española, y también de las de otros muchos Estados, de las dos Europas y de Asia. Sometido a las consecuencias de un proceso de superexplotación de los recur-

sos que alcanzó su cima en los años setenta, y sometido también en la actualidad a las exigencias planteadas por los países ribereños, el banco sahariano se encuentra hoy en una importante encrucijada.

El banco pesquero sahariano viene siendo uno de los principales destinos de la flota pesquera española. Sin embargo, las dificultades crecientes hacen que aquel caladero ya no sea el *Eldorado* de décadas pasadas.



EL BANCO SAHARIANO

Se trata de una zona pesquera privilegiada

Lo que ha dado en llamarse *banco de pesca sahariano* (o *canario-sahariano*, según algunos prefieren denominarlo) es, sin lugar a dudas, una de las zonas marítimas de más riqueza pesquera de todo el mundo. Así lo atestigua suficientemente el hecho de que haya llegado a producir hasta 2,2 millones de toneladas de pescado al año. Ello es debido a que concurren en él un conjunto de circunstancias meteorológicas y de corrientes marinas realmente excepcionales, que trasladan aguas muy ricas en nutrientes hacia la plataforma continental, lo que crea un ecosistema marítimo extremadamente favorable para el desarrollo de grandes poblaciones pesqueras.

Hasta el último tramo de la década de los 40, este amplio banco pesquero

—cuyos límites cabe establecer en el estrecho de Gibraltar por el norte y en la desembocadura del río Senegal por el sur— apenas fue objeto de explotación pesquera. Tan sólo las pequeñas flotas artesanales y de litoral de los países ribereños trabajaron en sus aguas. La situación cambió radicalmente en la mitad del siglo. Primero acudieron allí grandes barcos de Europa occidental, y de España sobre todo. Luego, ya en la década de los 60, le llegó el turno a la flota soviética. Finalmente, Corea del Sur y Japón acudieron a sumarse a los anteriores. Para los años 70, se había pasado ya de una situación de infraexplotación pesquera a otra de franca superexplotación.

Desde el punto de vista español, las pesquerías en el banco sahariano han sufrido un proceso de grave deterioro. Se han visto afectadas por las normas adoptadas por el nuevo Derecho del

Mar, en particular la referente a la extensión de las aguas jurisdiccionales hasta las 200 millas, en la que pronto se amparó el Reino de Marruecos para plantear exigencias hasta entonces imposibles. Pero aún más graves consecuencias tuvo el abandono por parte de España de sus posesiones coloniales, que fueron cedidas a Marruecos como resultado de la firma del llamado Acuerdo Tripartito. Aunque inicialmente la cesión del Sahara Español a Marruecos pareció no afectar excesivamente al margen de libertad de la flota pesquera española, dadas las amplias prerrogativas que en este campo le eran otorgadas por el Acuerdo, pronto pudo comprobarse que el gobierno de Rabat no tenía la menor intención de eternizar esa situación de privilegio. Antes al contrario. Finalmente, las capturas obtenidas han sentido los efectos del exceso de esfuerzo extractor al que el



banco sahariano ha estado sometido en el último cuarto de siglo, exceso que ha provocado la práctica desaparición de algunas especies y la drástica reducción de otras. Salvo en lo que se refiere a este último punto, que puede ser corregido mediante una reglamentación seria y una vigilancia estricta de su cumplimiento, de cara a asegurar la explotación racional de los recursos pesqueros locales, los otros factores negativos para el esfuerzo pesquero español en el banco sahariano son ya difícilmente subsanables, e incluso cabe prever su empeoramiento progresivo. Todo parece indicar que la época de las «vacas gordas» para la flota española en estas aguas puede darse por definitivamente agotada.

Esto no quiere decir, sin embargo, que haya que prepararse para el abandono de aquellos caladeros, ni mucho menos. Por el contrario, la firma de acuerdos positivos con los países ribereños —acuerdos que, a partir de ahora, deberán canalizarse a través de los órganos competentes de la CEE— puede llegar a formalizar y estabilizar una situación que, aunque definitivamente alejada de los viejos tiempos de plena libertad de acción, sea lo suficientemente rentable como para justificar la presencia de una importante flota pesque-

ra española en aquellas aguas. No hay que descartar, en fin, que el futuro traiga cambios políticos con repercusiones sobre la jurisdicción de esas aguas, y que tales cambios favorezcan un nuevo margen de actividad para la flota de bandera española. Esos cambios, aunque improbables a corto plazo, tampoco son descartables a largo término. Se trata, sin embargo, de una eventualidad política, y como tal ajena al campo de acción del sector pesquero, condenado en este terreno a actuar en el marco de relaciones internacionales que le viene dado.

Decíamos más arriba que la plataforma continental del Atlántico centro-oriental africano es un criadero natural privilegiado. Se trata de un espacio de dimensiones importantes, aunque de anchura oscilante: desde las 20 millas que hay frente a Tarfaia o Hasi Haimermach (Cabo Bojador) hasta las 100 millas que pueden medirse ante Punta Leven. En total, entre Cabo Espartel y Cabo Blanco puede calcularse que hay unas 40.000 millas cuadradas aptas para la pesca de arrastre. Y no son millas poco productivas, precisamente.

Es aquí donde entran en juego las características marítimo-meteorológicas del lugar, realmente especiales. Especiales, en primer término, por la tem-

peratura del agua, superior en dos grados a la que cabría esperar por su latitud. El *Gulf Stream* —la célebre corriente del Golfo— y los vientos alisios tienen consecuencias de primer orden. Estos últimos, al circular en paralelo a la costa, arrastran las aguas superficiales hacia mar abierto, provocando la ascensión de las aguas profundas, más frías y ricas en elementos nutritivos. El fenómeno resultante es conocido con el nombre de *upwelling* y determina que las aguas del banco sahariano alcancen los elevados niveles de fertilidad que le son propios.

Desde el punto de vista de las capturas obtenidas por la flota española, el interés especial del banco sahariano se centra en la merluza, la gamba, los cefalópodos, los espáridos y la sardina.

La merluza aparece en la zona en tres formas diversas: la de la merluza europea, la senegalesa y la negra, señaladas por orden de importancia. Según estudios biológicos marroquíes, la merluza europea podría ser objeto de capturas elevables a unas 6.000 toneladas anuales, con un margen máximo de 12.000 toneladas. Los estudios de otros expertos llevan a la conclusión de que la primera cifra sería un tope preferi-



El banco sahariano vive momentos difíciles

ble, si se desea que esta especie presente unos índices de persistencia adecuados. En todo caso, el rendimiento máximo sostenible sería de unas 15.800 toneladas anuales. La merluza europea está sometida a una presión de captura superior a la sufrida por las otras dos señaladas —la senegalesa y la negra—, que han visto descender el esfuerzo pesquero aplicado a ellas en periodos anteriores (1).

En cuanto a crustáceos, el banco sahariano ofrece un abanico tan amplio como interesante: gambas blancas, cigalas, alistados, carabineros, morunos, langostas reales y rosadas, langostinos... Lamentablemente, los datos estadísticos existentes son insuficientes de cara a establecer los recursos de crustáceos de la zona. Por el momento, son explotados casi en exclusiva dentro de los caladeros marroquíes.

El punto fuerte del banco sahariano está constituido, de todos modos, por

los cefalópodos, particularmente abundantes al sur de Cabo Bojador, pero presentes en toda el área. Destacan el pulpo, los chocos y los calamares. Los estudios realizados han permitido establecer que, en lo que al pulpo se refiere, el rendimiento máximo sostenible, sumadas las dos zonas esenciales (la de Dajla y la de Cabo Blanco), alcanzaría las 126.000 toneladas anuales, cifra notoriamente inferior a la de la producción que ha sido obtenida en años pasados. En relación al choco, el rendimiento anual máximo adecuado sería de 32.200 toneladas, tope óptimo a cuyo acatamiento puede contribuir el establecimiento relativamente reciente de zonas de veda. Más preocupante es el stock de calamares, especie que ha estado sometida a un sobre-esfuerzo de captura muy notable, lo que ha llevado en los últimos años a un descenso paulatino de los rendimientos.

Los espáridos fueron otrora el cen-

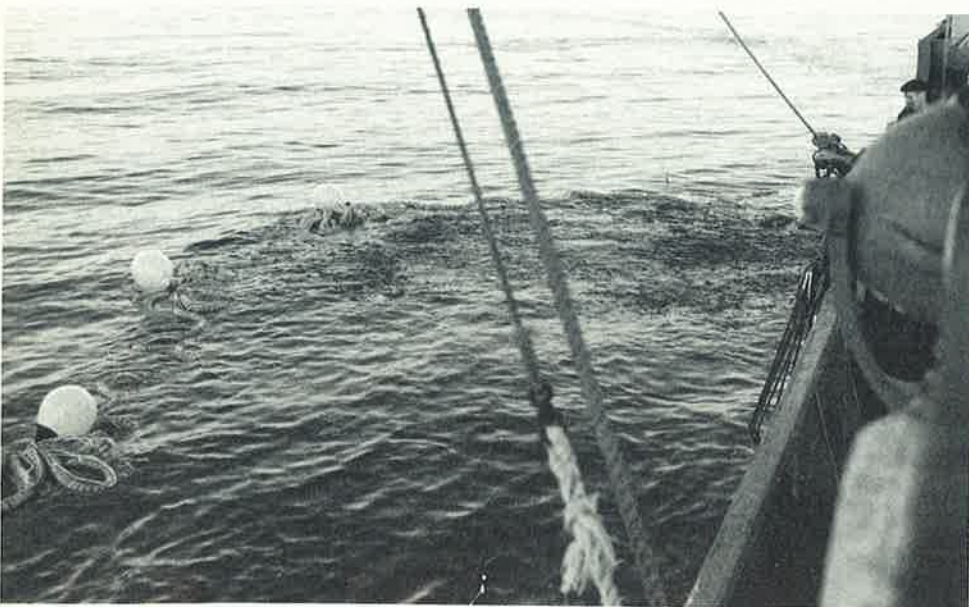
tro de la riqueza pesquera del banco sahariano. La explotación excesiva, causante de ciertas rupturas en el equilibrio biológico, provocó hace años una brusca reducción de estas especies y un aumento correlativo de la presencia de cefalópodos. Empero, la biomasa de espáridos sigue siendo notable.

La sardina llamada europea es la que merece mayor atención. Su presencia, agrupada en tres poblaciones principales a lo largo de una amplia extensión marina, es característica del banco. No resulta fácil efectuar una estimación realista de la biomasa existente en la actualidad, en razón de las limitaciones de fiabilidad de los datos proporcionados en punto a capturas. Todo parece indicar, no obstante, que los niveles actuales son ya altos, y hasta excesivos.

La flota española que faena en aguas del banco sahariano ha alcanzado los seis centenares de unidades, de los cuales dos terceras partes tenían su base en

Se trata de un espacio de dimensiones variables, pero importantes. En total, entre Cabo Espartel y Cabo Blanco puede calcularse que hay unas 40.000 millas cuadradas aptas para la pesca de arrastre. Pesca, además, muy productiva.





el archipiélago canario. En los últimos tiempos, y como resultado de la presión y las limitaciones impuestas por la parte marroquí, la flota —y, correlativamente, las capturas logradas— ha sufrido una reducción apreciable.

En aguas del banco pesquero sahariano faenan barcos con origen en Euskadi, Galicia, Andalucía, costa valenciana y, naturalmente, Canarias. Los puertos fundamentales de base en las Canarias son el de Las Palmas (que acumula tres cuartas partes de las TRB pesqueras insulares), el de Arrecife (15 por 100) y el de Santa Cruz de Tenerife (6,5 por 100). De estos tres, quizá el más genuinamente canario sea el de Arrecife de Lanzarote, cuya flota sardinal trabaja en el mejor caladero sectorial del mundo, que genera el 70 por 100 de la riqueza de la isla. La mayor parte de los barcos peninsulares que no tienen las Canarias como plataforma intermedia proceden de la Andalucía atlántica (2).

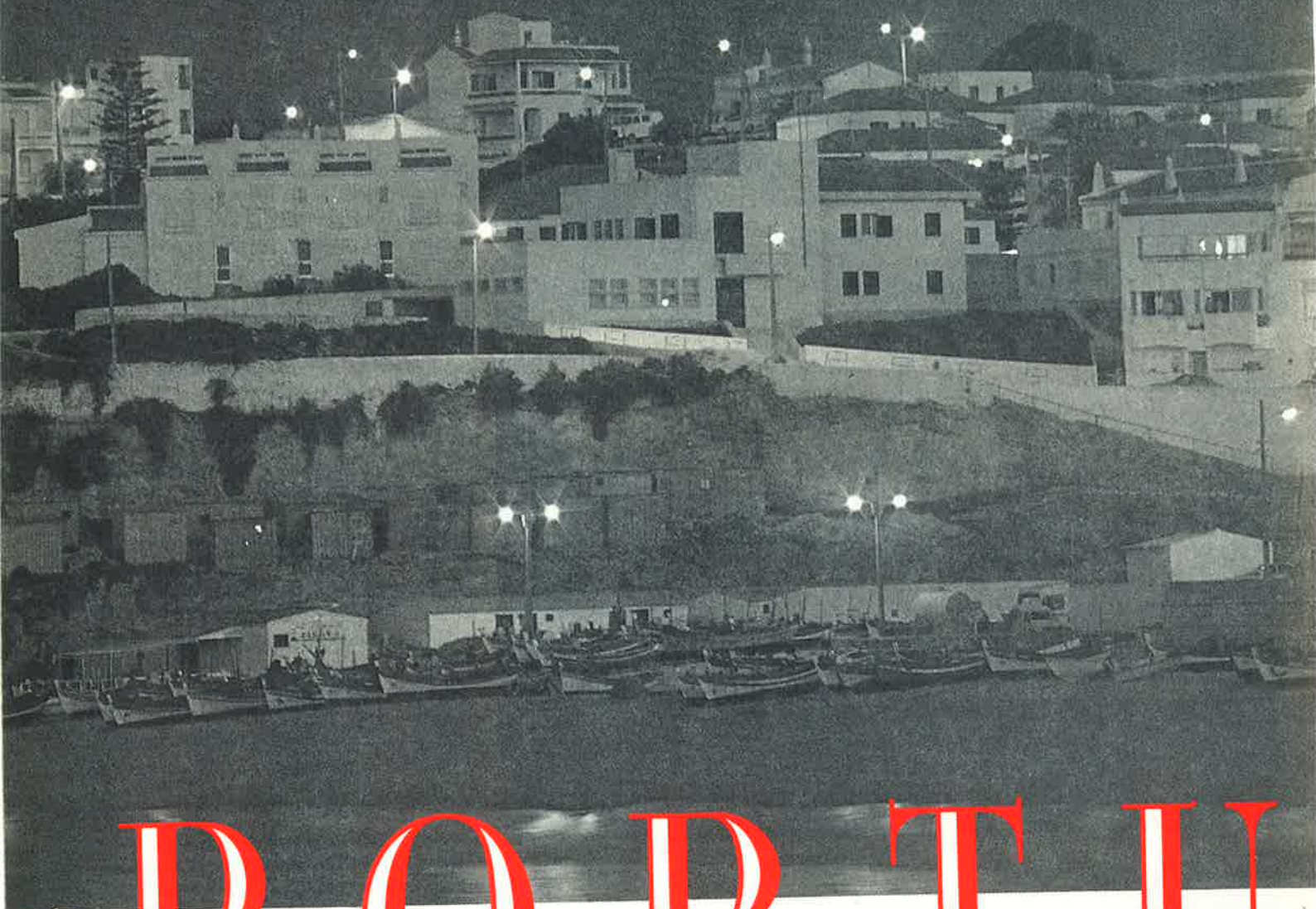
El porvenir de toda esta flota depende, en lo inmediato, de las condiciones del nuevo acuerdo que se establezca entre la Comunidad Económica Europea y el Reino de Marruecos. Acuerdo que puede no ser decisivo para algunos —los que se mueven en aguas de otras jurisdicciones, o podrían emprender la explotación de nuevos caladeros, llegado el caso—, pero que resulta vital para quienes están en condiciones difícilmente reconvertibles. A la vez, la flota pesquera española que faena en aguas del caladero sahariano habrá de contar seriamente con los problemas causados por la sobre-explotación del caladero, y sujetarse a criterios estrictos de explotación racional (3). ■

J. S. M.

(1) Jerónimo Bravo de Laguna Cabrera, «La pesca en el banco sahariano», *El Campo*, número 99, julio-septiembre de 1985, Banco de Bilbao. Los datos del informe del director del Centro Costero de Santa Cruz de Tenerife, del Instituto Español de Oceanografía, han sido utilizados *in extenso* para la redacción del presente informe.

(2) Véase también *Dossier Canarias*, «La pesca en Canarias», varios autores, julio-septiembre 1983, EDEIC, Las Palmas, y *Canarias Económica*, «Otro 'estudio' sobre la pesca en Canarias», Las Palmas, julio 1985.

(3) Prescindimos aquí de la consideración de los aspectos sociológicos y laborales de la actividad pesquera en el banco sahariano, sobre los que tenemos intención de volver específicamente en un próximo número.

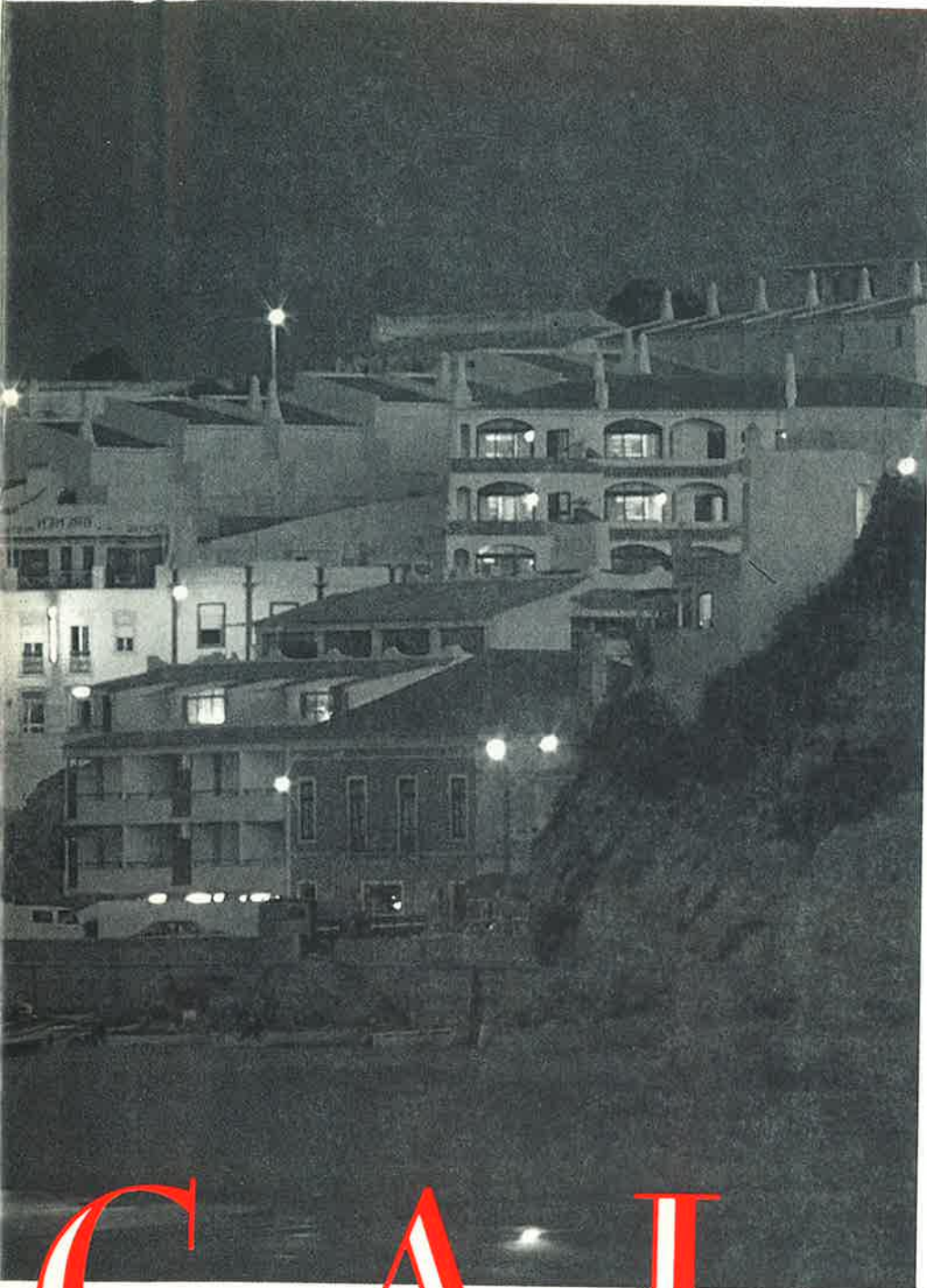


PORTU

Preocupados a menudo en exclusiva de los problemas de nuestras vecindades del norte y del sur, muchos españoles suelen olvidarse demasiado frecuentemente de la importancia que tiene el más hermano de nuestros países hermanos: Portugal.

Compadre en la aventura ibérica, el pueblo portugués tiene también una larga, gloriosa y fructífera tradición marina y pescadora. Repasamos hoy el punto en que se encuentra y los problemas principales que afronta.





G A I L



El tonelaje medio de registro bruto es de 5 toneladas por tripulante, lo que quiere decir que las tripulaciones son más numerosas en Portugal que lo que es norma en los Estados miembros de la Comunidad Económica Europea.

El sector marítimo ha tenido y tiene una importancia transcendental en la economía portuguesa. Carente de recursos mineros importantes y con un nivel de industrialización todavía muy bajo en comparación con el alcanzado por término medio en la Comunidad Económica Europea, Portugal ha tenido en el mar una tradicional fuente de recursos, y no sólo en la extracción de pescado sino también en las actividades de ella derivadas.

Las necesidades que demandó su imperio ultramarino hasta 1974 hicieron que la industria naval y la marina mercante tuvieran también una notable importancia.

La flota pesquera lusa representa el 19 por 100 de la comunitaria. El tonelaje de registro bruto medio es de 5 toneladas por tripulante, frente al baremo de 9,9 en la CEE, lo que significa que las tripulaciones por barco son más numerosas en Portugal. Por el contrario, el valor medio de la tonelada de pescado es un 23 por 100 superior a la capturada en la Comunidad.

Si se observa el cuadro número 1, se ve que Portugal posee un total de 5.948 embarcaciones pesqueras en 1983, con 183.588 TRB. Esto la convierte en la tercera flota comunitaria en tonelaje, detrás de España e Italia, lo que deja bien a las claras su potencialidad en el sector pesquero.

Los barcos menores de 50 TRB sólo representan el 19,7 por 100 del total, media considerablemente más baja que la de Europa; también la media de tonelaje por barco (6,9) es inferior a la de la CEE, que es de 8. Estos índices han permanecido bajos a causa del aumento de las construcciones de barcos de menos de 25 toneladas; o sea, de pequeñas embarcaciones costeras que





La flota de transporte portuguesa, ya nos refiramos a barcos de carga o de pasaje, ocupa un lugar muy modesto dentro del conjunto de la Europa comunitaria. Es similar a la de Bélgica y sólo superior a la de Irlanda.

capturan especies de gran valor comercial.

Estos porcentajes inferiores a los comunitarios persisten en embarcaciones de superior tonelaje. Así ocurre con los barcos que tienen entre 50 y 99 TRB, que agrupan a un 6,8 por 100 del total de la flota lusitana, y con los comprendidos entre 100 y 149 TRB, que suponen tan sólo el 4,4 por 100, el índice más bajo de Europa, exceptuando Francia. También es inferior el baremo para las embarcaciones entre 150 y 499 TRB, concretamente el 16,3 por 100, pero registra un aumento progresivo. E igual sucede con las embarcaciones cuyo tonelaje oscila entre las 500 y las 999,9 TRB, que se sitúan en el 7,3 por 100, similar a la media europea.

Por el contrario, Portugal arroja el baremo más alto, detrás de la República Federal de Alemania, en los buques con un registro bruto superior a las 1.000 toneladas: acapa-

ran un 45,3 por 100 del total de su flota y tienen una media de 1.412 TRB por embarcación, además de que aumentan regularmente.

Un dato poco favorable es que más del 85 por 100 de la flota portuguesa tiene una edad superior a 15 años, y el 57,9 por 100 de las embarcaciones de altura, más de 20. Este envejecimiento es un problema importante de cara a la planificación del futuro pesquero de nuestro país vecino.

Tripulando estos barcos en 1984, había, según el Instituto Nacional de Estadística portugués, un total de 41.208 trabajadores, sólo en el sector pesquero.

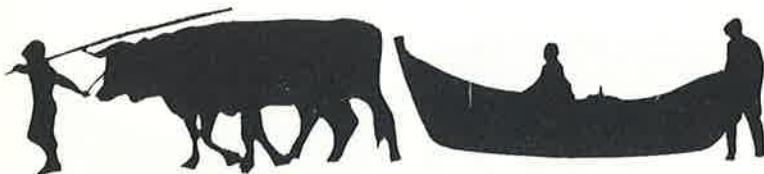
Durante 1983, fueron capturadas en Portugal 293.400 toneladas de pescado, por un valor de 232,9 millones de dólares. El coeficiente de capturas es de 1,2 toneladas por TRB, frente a las 2,8 de media que se contabilizan en la Comunidad Europea.

Portugal ha ido disminuyendo su presencia en zonas de pesca tradicionales para su flota, tales como el Africa Occidental o Canadá. En general, los barcos que faenan en

países terceros son de un tamaño excesivamente grande, igual que la flota metropolitana de cerco, lo que ha creado un *overfishing* a lo largo de la estrecha plataforma continental portuguesa. Por el contrario, la flota de traínas podría mejorar notablemente si se le aplicasen técnicas más modernas.

Para mantener su importante flota en actividad, Portugal ha tenido necesidad de suscribir acuerdos con países terceros, siendo los más importantes los que tiene con Canadá, para capturar 12.000 toneladas de bacalao fresco, 2.000 de merluza blanca y 2.000 de calamar (en total, 20.000 toneladas de especies diversas), con Noruega, por un total de 9.500 toneladas, y con Estados Unidos, en cuyas aguas del Pacífico los portugueses están autorizados desde 1981 a pescar hasta 30.000 toneladas.

En Mozambique faenan 22 pesqueros lusos, con un alquiler del 27 por 100 sobre ventas en Portugal, a una tasa fijada en dólares. En Marruecos pescan unas 5.000 toneladas al año, acordadas a través de ne-





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



EL CALAMAR: LIMPIO DE TINTA Y PLUMA

Ahora las Industrias del Mar, se lo ponen más cómodo;
y mucho más fácil. Calamares limpios, ultracongelados, tiernos
y apetitosos. Preparados para que usted gane tiempo al tiempo.
Rellenos o listos para freír.

Ahora del mar... lo Mejor el Calamar.

Una recomendación del

FROM

MINISTERIO DE AGRICULTURA,
PESCA Y ALIMENTACION

COLABORA LA ASOCIACION NACIONAL DE INDUSTRIAS
DE ELABORACION DE PRODUCTOS DEL MAR





El coeficiente de capturas de la flota pesquera portuguesa es de 1,2 toneladas por TRB: menos de la mitad de la media euro-comunitaria. Ello se debe, entre otros factores, al agotamiento de los caladeros litorales.

gociaciones directas por parte de los armadores para conseguir licencias, y mediante empresas mixtas. En Namibia obtienen 20.000 toneladas al año. En Guinea Bissau faenan cuatro barcos. Hay acuerdos para la pesca del atún firmados con Santo Tomé, Príncipe y Cabo Verde.

El consumo per cápita sufre una lenta disminución, puesto que ha pasado de 55-60 kilogramos/año por habitante a 45 kilogramos en la actualidad. El pescado, seco o salado, entre ellos el tradicional bacalao, constituye la base de la alimentación pesquera de la población portuguesa.

Según fuentes portuguesas del Instituto Nacional de Es-

CUADRO N.º 1 TIPOS DE BARCOS DE LA FLOTA PESQUERA PORTUGUESA

Clasificación (por TRB)	Unidades	Total TRB	% del total
0 - 49,9	5.507	36.171	19,7
50 - 99,9	190	12.556	6,8
100 - 149,9	63	8.120	4,4
150 - 499,9	117	29.981	16,3
500 - 999,9	16	13.478	7,3
más de 1000	55	83.282	45,3
TOTALES	5.948	183.588	

Fuente: OCDE.
Datos referidos a 1983.

tadística, la balanza comercial pesquera fue netamente deficitaria en 1984: las importaciones alcanzaron las 106.272,9 toneladas de pescado y derivados, por un importe de 19.487,4 millones de escudos; en tanto sólo se exportaron 56.311,2 toneladas, por valor de 12.558 millones de escudos.

Aparte de Estados Unidos, la Comunidad Europea es el principal cliente de los productos pesqueros portugueses, especialmente Italia, Alemania Federal y España.

Las industrias conserveras lusas dependen de manera fundamental del suministro de sardinas, la principal especie transformada. Estas empresas





PORTUGAL CONCEDE MUCHA IMPORTANCIA A SU LABOR ECONOMICA MARITIMA

CUADRO N.º 2

ESTRUCTURA DE LA MARINA MERCANTE PORTUGUESA

Número de buques	356
TRB (miles)	1.402
TPM (miles)	2.221
Petroleros (miles de TRB)	769
Graneleros y mineraleros (miles TRB) ..	133
Carga convencional (miles de TRB)	316
Portacontenedores (miles de TRB)	9

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

están pasando por delicadas fluctuaciones en los últimos años, dado que el *stock* de sardinas disminuye en la plataforma continental en razón de la sobrepesca.

Como tónica general, se asiste a una disminución progresiva de las capturas de sardina y especies similares. De las 140.000 toneladas de la pri-

mera y 80.000 de similares, capturadas como media anual entre los años 1965 y 1972, se ha pasado en 1983 a 100.000 y 20.000 toneladas, respectivamente.

En Portugal hay tres zonas marítimas continentales y dos regiones autónomas: Azores y Madeira. En el continente, con sus correspondientes dele-

gaciones marítimas, la red es de 26 capitanías marítimas: Caminha, Viana do Castelo, Povoá de Varzim, Vila do Conde, Leixões, Douro, Aveiro, Figueira da Foz, Nazaré, Peniche, Cascais, Lisboa, Setúbal, Sines, Lagos, Portimão, Faro, Olhão, Tavira y Vilareal de Santo António. En Azores están las capitanías de Santa Cruz da Flores, Horta, Angra, Punta Delgada y Vila do Porto. En Madeira, Funchal.

Para atender al repoblamiento piscícola, fueron sembradas en 1984 4.672.000 unidades de huevos o crías de salmonidos, ciprínidos, astácidos y otras especies, principalmen-

te de trucha arco-iris. Además, fueron lanzados 1.040.000 peces a las aguas, con fines repobladores.

También a lo largo de 1984, la Administración central portuguesa invirtió 508,7 millones de escudos en diversas partidas, destacando los 415 dedicados a la reestructuración de la flota y los 80 que fueron a distintos programas de investigación y asistencia técnica.

Por otra parte, el sector estatal pesquero (PISEE) destinó 277 millones de escudos a mejoras, de los cuales 172 fueron empleados en la reestructuración pesquera, y 105, en la comercialización de sus productos.

En el apartado de créditos pesqueros, destaca la concesión de 919,5 millones de escudos para 196 proyectos. Por último, una escuela de formación pesquera tenía una matrícula de 80 alumnos en el curso 83-84.

La postura portuguesa supone la aceptación, en líneas generales, de la política de la CEE en lo que al sector pesquero se refiere, aunque con algunas reservas.

En primer lugar, en Portugal se teme la proximidad de

la flota pesquera española, la más potente de la Europa comunitaria. Otro punto, esta vez favorable, es el reconocimiento de muchas de las regiones portuguesas como «zonas más desfavorecidas», que se beneficiarán de los Programas Integrados Mediterráneos (PIM), al igual que amplias zonas de Grecia y del Mezzogiorno italiano.

Por lo que respecta a la comercialización, los portugueses recelan de que sus capturas en especies como el jurel, la merluza de pincho y otras, que pescadas por artesanos obtienen buenos precios en Portugal, puedan resultar perjudicadas por importaciones masivas de la CEE realizadas a precios inferiores.

Tal como se observa en el cuadro número 2, la flota mercante lusa ocupa un sitio modesto dentro de la Comunidad Económica Europea, ya que sólo pasa por delante de la de Irlanda y está en situación similar a la de Bélgica, a quien aventaja en número de embarcaciones, pero no en el total de tonelaje de registro bruto.

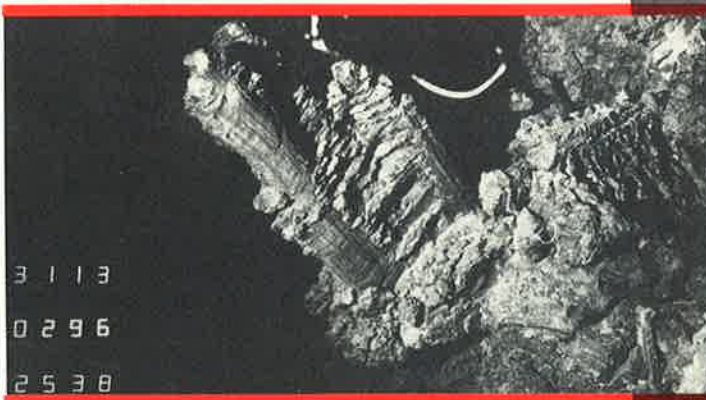
Con un censo de 356 barcos mercantes, que alcanzan un total de 1.402.000 TRB, Portugal se sitúa en el undécimo lugar comunitario. De ese casi millón y medio, 769.000 TRB corresponden a los petroleros; el más importante grupo, con mucho, de la flota portuguesa. Le siguen en representación los buques de carga convencional, con 316.000 TRB; los graneleros y mineraleros acaparan 133.000 toneladas, y los modernos portacontenedores sólo llegan a 9.000.

Lisboa y Leixões, en el estuario del Duero en Oporto, son los dos únicos puertos del litoral portugués que alcanzan relieve internacional. Aparte, destaca la importancia de Vilanova de Gaia como puerto fluvial de atraque para las fábricas, que transportan el famoso vino de Porto a lo largo del Duero hasta las bodegas ubicadas en la histórica ciudad de la margen izquierda del río que nos es común. ■

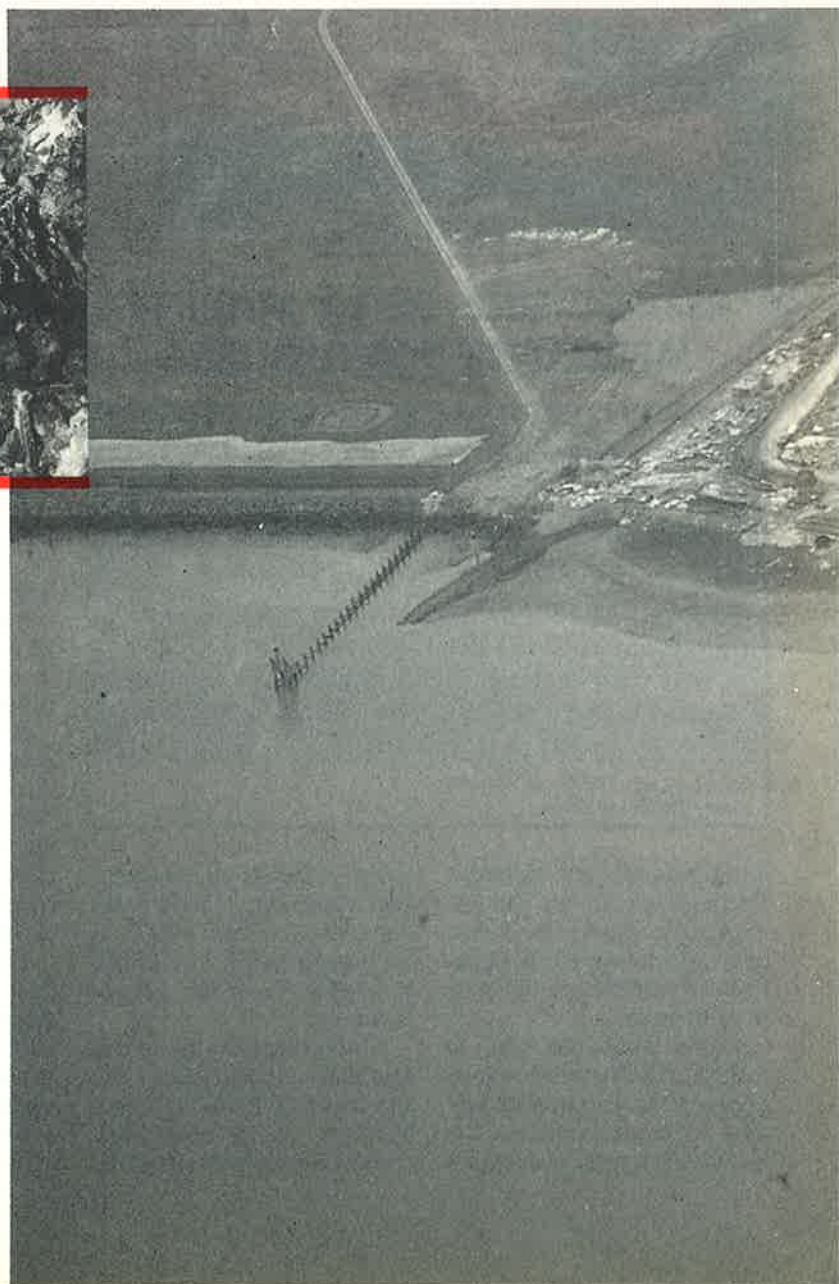
Carlos GONZALEZ DEL PIE
María Antonia F. SAINZ

EL MAR, UNA MINA

EN aquellos años, el mundo «descubrió» la escasez. Empezaban los setenta y los expertos del Club de Roma pronosticaban el agotamiento físico de los yacimientos de las materias primas básicas. El precio del petróleo, que se había mantenido por debajo del dólar por barril a lo largo de casi todo el siglo, pasó de 1,62 dólares por barril en septiembre de 1973 a 9,31 dólares por barril seis meses más tarde: un 475 por 100 de incremento en sólo medio año. Las principales reservas de materias primas se encontraban en el Tercer Mundo y los países productores de estaño y cobre creaban organizaciones interstatales, a vaga imagen y semejanza de la OPEP. Los más pesimistas auguraban la desaparición de los recursos primarios imprescindibles para la actividad industrial. Los menos pesimistas ironizaban señalando que, con razonamientos semejantes, habría que haber pronosticado para nuestros días el colapso de las calles de Nueva York, anegadas por varios metros de «desechos orgánicos» procedentes de las defecaciones del medio de transporte urbano empleado en dicha ciudad a comienzos de siglo: el caballo. Pero lo cierto es que unos y otros reconocieron que la Humanidad se había desarrollado como si los bienes pri-



Y, cuando se comprobó que las fuentes de materias primas terrestres eran limitadas, hubo varias compañías multinacionales que descubrieron, no sin mediar sesudos estudios, que el mar existía. Una vez establecido ese extremo, se obtuvieron asombrosas conclusiones: resultaba que el mar se revelaba como una base de materias primas prácticamente inagotable. El mar era una mina. Alberto Fernández Torres nos introduce en el mundo del mar como yacimiento. Es, tal vez, el mundo de un futuro no muy lejano.



marios fueran inagotables, hipótesis algo más que discutible. Entonces, las compañías multinacionales se acordaron de que el mar —lo que había por debajo de los cruceros— podía valer para algo más.

La verdad es que, como «descubrimiento», resultaba bastante imbécil. Pero así fue. De esa enorme despensa de 360 millones de kilómetros cuadrados de superficie y 1.375 millones de metros cúbicos de volumen, que cubre alrededor del 71 por 100 de la capa terrestre, se extraían desde hacía siglos enormes cantidades de peces y, más recientemente, bastante sal común, bromo, yodo, magnesio y otros productos minerales.

Pero la mayor parte de sus riquezas primarias permanecían intactas.

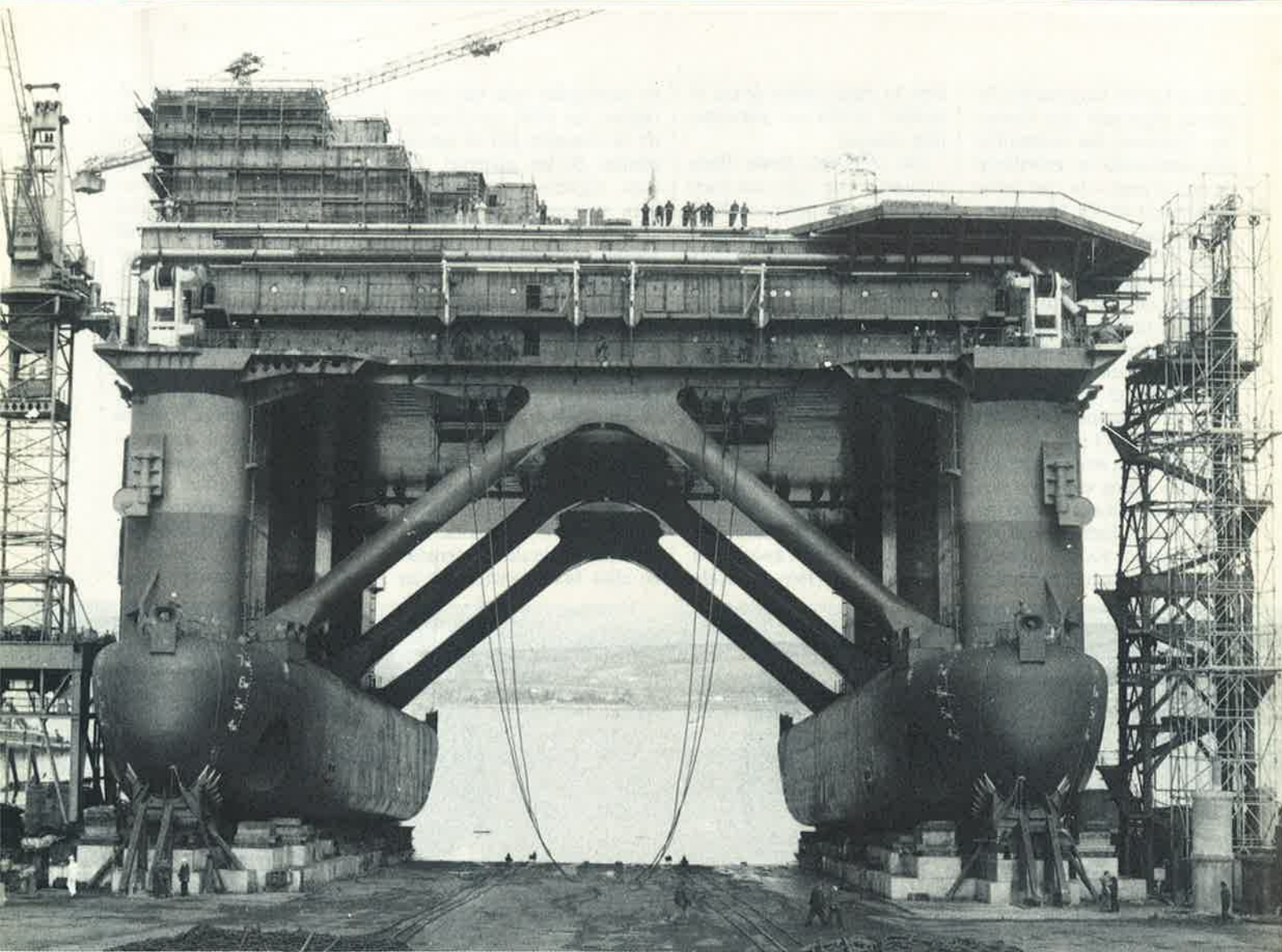
Sin embargo, desde hacía justamente un siglo, sus principales y más prometedoras reservas minerales eran ya conocidas, aun cuando ni estuvieran cuantificadas ni se encontrara a punto la tecnología precisa para su explotación a escala comercial. En 1873, un navío británico, el «HVM Challenger», había descubierto en el océano Pacífico unos nódulos de aspecto carbonoso, en forma de patata y de un tamaño que variaba entre una bola de billar y una bala de cañón, que, por alguna misteriosa razón, contenían diversos minerales

en cantidades más que apreciables. En 1969, con el inicio de la obsesión por el agotamiento de las materias primas, algunas empresas habían comenzado a explorar en serio la posibilidad de explotar industrialmente esos «yacimientos».

Unos «yacimientos», por cierto, bien particulares. Se calcula que sólo en el Pacífico existen 1,5 billones de toneladas de nódulos. En el océano Índico, segunda reserva marina mundial de estas «patatas», habría alrededor de 0,15 billones de toneladas en un área de unos 15 millones de metros cuadrados. Las riquezas minerales contenidas en ellos fueron evaluadas en

1975 en las cantidades siguientes, todas ellas de carácter aproximado: 358.000 millones de toneladas de manganeso (suficientes para asegurar el consumo mundial durante 400.000 años); 14.700 millones de toneladas de níquel (capaces de garantizar el consumo mundial por 150.000 años); 5.200 millones de toneladas de cobalto (suficientes para cubrir el consumo mundial de los próximos 200.000 años); las reservas de cobre (un mineral cuyos recursos en tierra apenas cubrirían cincuenta años de demanda mundial) quedarán estimadas en 7.900 millones de toneladas, lo que equivalía a 6.000 años de consumo. Ade-





La variedad de investigaciones que se vienen desarrollando de cara a aprovechar las posibilidades del mar en lo referente a materias primas y recursos energéticos es extraordinaria. Quedan lejos los tiempos en que todo se reducía a la obtención de sal... y poco más.

LA RIQUEZA MINERA DEL MAR ES COMO UN CUENTO DE HADAS INDUSTRIAL

68 HOJA DEL MAR



más, en proporciones menores y variables según las zonas marinas, los nódulos contienen otros veintiséis minerales, tales como hierro (entre el 2 por 100 y el 25 por 100 de los nódulos), molibdeno, vanadio, zinc, etcétera.

A los recursos minerales de los nódulos marinos habría que sumar otros «yacimientos». Se calcula que el agua marina contiene hasta ochenta elementos minerales disueltos, en una proporción del 3,5 por 100 del volumen de líquido de los cuales el cloro, sodio, magnesio, azufre, calcio y potasio representan más del 99 por 100 del total. Además de los citados, existen en el agua minerales de carácter estratégico tales como la plata (45 toneladas por milla cúbica de agua) o el uranio (más

de 4.000 millones de toneladas en todo el agua oceánica).

Citar otras zonas marinas que contienen reservas básicas se asemeja a una narración de aventuras. Están los yacimientos superficiales marinos, algunos ya en explotación, producto de la disgregación y sedimentación de rocas y elementos orgánicos; los lodos calcáreos, ricos en arcillas y gravas para construcción y abonos; las arcillas rojas generadas por las olas y corrientes marinas, que contienen alúmina, óxido de hierro, manganeso y menores cantidades de cobre, cobalto, níquel y plomo; las pizarras bituminosas de Brasil, California y Sudáfrica; las arenas asfálticas de Trinidad, Tobago, Venezuela y el sur de California; el oro y el platino de las costas de Alaska; los diamantes de Africa del sudoeste; el estaño de las costas de Indonesia, Malasia y Thailandia; la bauxita y la casiterita de las de Australia; el circón de la India; la cromita de Nueva Caledonia; los fosfatos de Nueva Zelanda; los lodos metalíferos del mar Rojo, una capa de entre 4 y 16 metros de espesor y 60 kilómetros cuadrados de superficie, situada a 2.000 metros bajo el nivel del mar, en la que se encuentran 3,2 millones de toneladas de zinc, 8 millones de toneladas de cobre, 43 millones de toneladas de hierro, 1,5 millones de toneladas de plomo, 7.400 toneladas de plata, 74 toneladas de oro...

Sin embargo, de todas estas riquezas de cuento de hadas industrial, los científicos y los especialistas coinciden en afirmar que quienes pueden jugar de cara al futuro un papel decisivo son los nódulos marinos. Y ello por varias razones. La primera, porque



buna parte de los minerales contenidos en ellos tienen un alto valor estratégico y sus principales yacimientos terrestres se encuentran fundamentalmente en países del llamado bloque socialista o del Tercer Mundo (ocioso es mencionar que los científicos especialistas que insisten más en el carácter estratégico de los nódulos pertenecen a los países industrializados occidentales).

Así, el cobalto es un mineral cuya producción mundial procede en un 50 por 100 del Zaire y que se emplea para construcción de aviones, misiles, turbinas y sistemas de protección frente a emisiones radiactivas, entre otras aplicaciones. El 62 por 100 del manganeso consumido en el mundo procede de la URSS, Sudáfrica y Brasil, y se trata de un mineral férreo de excepcional importancia para la industria del acero. El cobre proviene en un 45 por 100 de países como Chile, la URSS y Zambia, y juega un papel decisivo en las industrias eléctrica y electrónica. El níquel se emplea profusamente en la industria del acero, así como el molibdeno; el vanadio y el titanio, por su parte, son materias primas estratégicas casi por definición...

La segunda razón que explica el obsesivo interés por los nódulos se deriva de su carácter cuasi-inagotable. Poco se sabe del origen de estas «patatas minerales». Al menos, no hay una explicación admitida como definitiva. Se supone que proceden de moléculas de dióxido de manganeso y otros minerales disueltos en el agua que, por la acción de enzimas bacteriológicas, procesos de ionización, u otras vías, reaccionaron con dientes de tiburón, huesos de ballena, conchas y otros organismos, depositándose en zonas de lenta sedimentación: principalmente, en la franja que va de México a las antiguas islas Marshall, pasando por Hawaii, en el archipiélago de Tuvalu, en la falla de Chipperton —todas ellas en el Pacífico—;



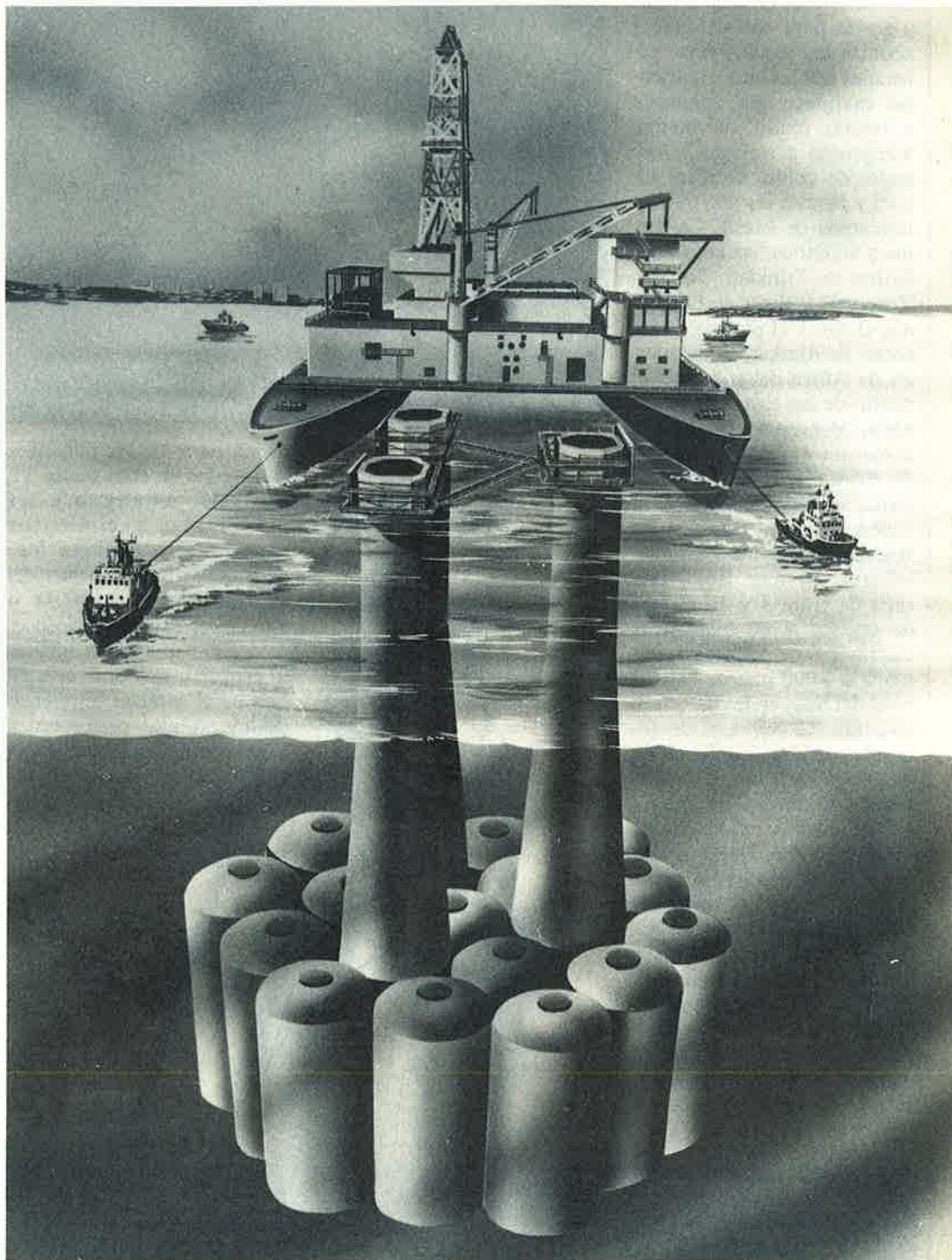
y en zonas del océano Indico. En cualquier caso, lo cierto es que los nódulos siguen generándose sin interrupción a un ritmo en torno al cual los científicos tampoco se ponen de acuerdo —entre un milímetro cúbico y un centímetro cúbico cada mil años... para un volumen superior a los 1,5 millones de toneladas— pero que todos coinciden en estimar como superior al ritmo posible de extracción y al ritmo de crecimiento de las necesidades mundiales de este tipo de materias primas.

Por último, la extracción y la explotación de estos recursos tienen una excepcional importancia, porque se encuentran en el epicentro mismo de los debates sobre el derecho del mar y la jurisdicción de las aguas marinas y sus riquezas primarias. Y, aunque esto exceda el ámbito de lo que se expone en estas líneas, bueno es subrayar que los intereses militares no son ajenos a la cuestión. Baste, como muestra, el caso del «Glomar Explorer». Un buque de 618 pies de largo, construido por 125 millones de dólares por la Global Marine Inc., a encargo del multimillonario norteamericano Howard Hughes, para la explotación de los fondos marinos. Al buque se acoplaba una especie de barcaza de 90 por 30 metros de superficie,

sumergida a unos 45 metros de profundidad y dotada de tubos aspiradores de 4.000 toneladas de peso total y una longitud de 4.500 metros cada uno para captar nódulos marinos. Pues bien, el «Glomar Explorer», que tenía una capacidad de extracción de 7.000 toneladas de peso —to-

talmente sobredimensionada, según los expertos, si se trataba sólo de extraer nódulos— descubrió «por azar» en 1974 los restos de un submarino soviético en los que estaba muy interesada la CIA. Luego resultó, según denunció el semanario «Business Week», que el barco había

sido encargado y costado por la propia CIA, principalmente para fines de espionaje militar. Más tarde, la agencia quiso vender el buque a las compañías interesadas en la explotación de nódulos marinos. No era fácil: los costes anuales de mantenimiento y operación del buque se situa-



La explotación de las riquezas minerales del mar exige muy cuantiosas inversiones previas en investigación. Eso explica que tan sólo grandes multinacionales hayan podido afrontar las tareas iniciales necesarias para la puesta en marcha de los proyectos.

DEBEN CUIDARSE LAS REPERCUSIONES SOBRE LOS ECOSISTEMAS MARINOS

ban en 1975 en torno a los 15-20 millones de dólares.

El carácter estratégico (militar y económico) de la explotación de los nódulos marinos, y las cuantiosas inversiones precisas para poner en marcha los proyectos, explican que los principales consorcios internacionales que fi-

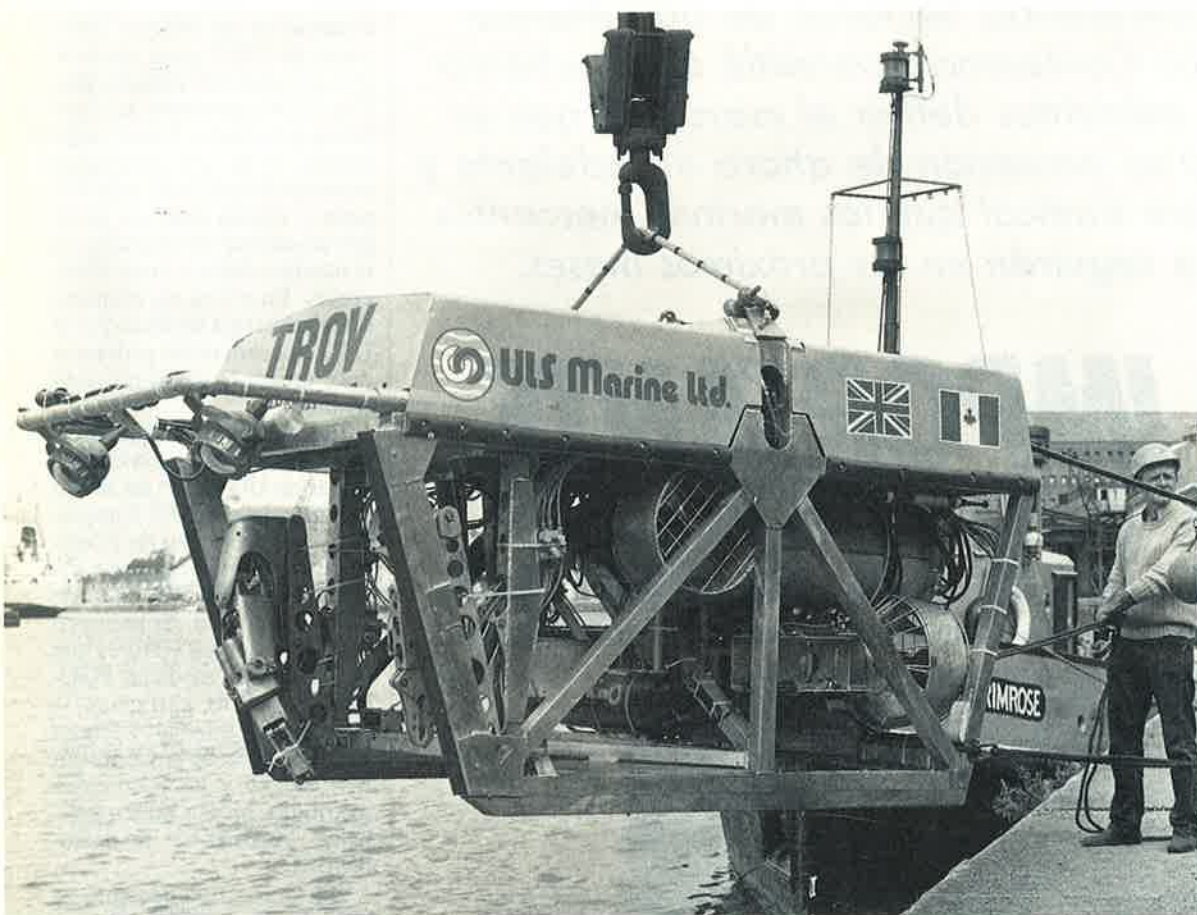
que, directamente o por medio de filiales, han iniciado la explotación de los fondos marinos.

Una explotación que exige cuantiosas inversiones. Se calcula que tendría que incrementarse en un 70 por 100 por término medio el precio mundial de los minerales en

ble legislación internacional de septiembre de 1984, tendrían permiso para explotar el fondo marino podrían obtener en 1990 tres millones de toneladas anuales de nódulos a costa de destruir biológicamente el equivalente a 4.860 kilómetros cuadrados de superficie marina y agitar un to-

tiosas inversiones necesarias, las limitaciones derivadas de una legislación internacional aún incierta y la evolución a la baja de los precios de las materias primas han puesto sordina a las urgencias de hace unos años. En especial, se esperaba que la trayectoria de los precios del petróleo y

Las compañías pioneras en la explotación de los nódulos marinos parecen haberse limitado, de momento, a tomar posiciones, sin intensificar sus esfuerzos, a la espera de que esa explotación se torne rentable.



guran a la cabeza de la explotación de las materias primas y de la puesta en marcha de nuevas tecnologías «multiuso» hayan estado presentes desde el inicio en la extracción de las riquezas del fondo marino. Howard Hughes (a través de Summa Corp.), Lockheed, Royal Dutch Shell, Standard Oil of Indiana, Río Tinto Zinc, Kennecott Copper, British Petroleum, Mitsubishi, Sumitomo, U. S. Steel, Union Minière, Preussag, International Nickel Co., Chantiers de France-Dunkerque, el Commissariat à l'Energie Atomique, Mitsui, Tenneco, Consolidated Gold Fields y Noranda Minerals son algunas de las compañías

ella implicados para que las compañías obtuvieran un incremento del 20 por 100 en los beneficios de la explotación. Las tecnologías empleadas, por otro lado, son muy costosas, aunque no especialmente sofisticadas (sí lo es, en cambio la producción de mineral a partir de los nódulos): cables de movimiento continuo al que van acopladas canastas metálicas que horadan el fondo marino, gigantescos tubos aspiradores, tanques aspirantes, diversos sistemas hidráulicos o mecánicos, etc.

Métodos, en cualquier caso, que no dejan de tener influencia sobre la ecología marina. Los nueve buques que, al amparo de la inesta-

tal de 102,6 millones de toneladas de lodo oceánico. Los restos desechables de los nódulos —alrededor de un 68 por 100 de su masa por término medio— deberían ser devueltos al mar a una profundidad mínima de entre 100 y 300 metros para no destruir definitivamente el medio ecológico circundante y, aun así, tardarían entre 4 y 114 años en volver a depositarse en el fondo marino...

En cualquier caso, lo cierto es que, por diversas circunstancias, las compañías pioneras en la explotación de los nódulos parecen haberse limitado, últimamente, a tomar posiciones, sin intensificar sus esfuerzos. Las cuan-

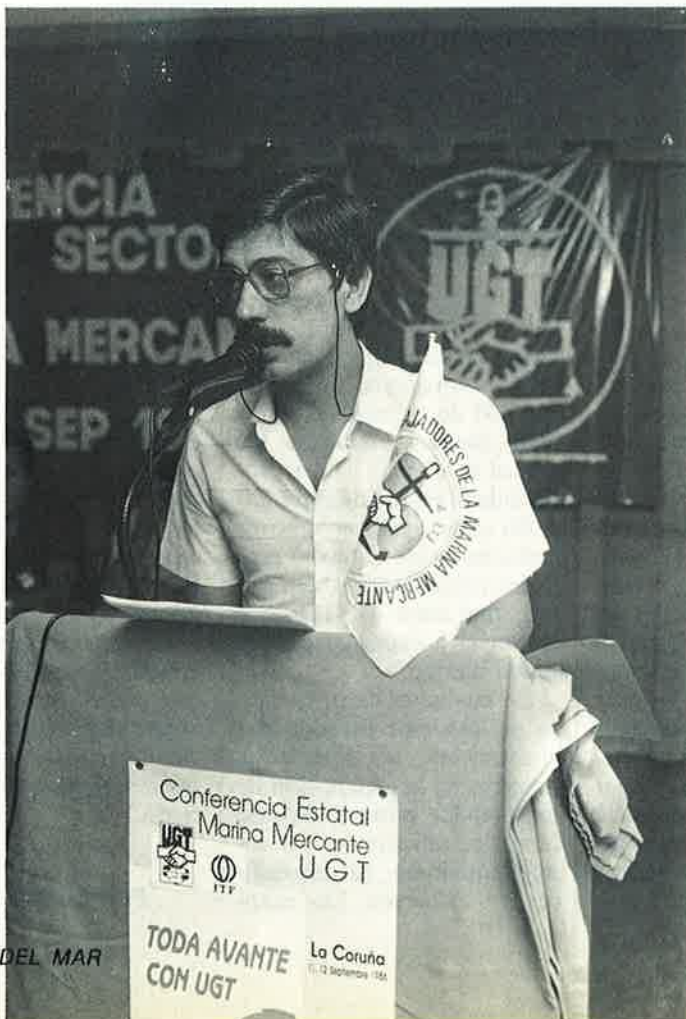
del gas —los 2/3 de las reservas mundiales de crudo se suponen depositados en terrenos cubiertos por el agua y se estimaba hace unos años que en 1990 el 40 por 100 del consumo mundial de petróleo debería proceder de explotaciones *offshore*— acelerara estas explotaciones. No ha sido así. Los precios de las materias primas siguen en los últimos años un comportamiento errático y descendente... aunque eso no disminuye ni la importancia cuantitativa ni el valor estratégico de las riquezas minerales que el mar encierra. ■

Alberto FERNANDEZ TORRES

Conferencia de UGT-Marina Mercante

En cumplimiento de lo acordado en el IV Congreso de la Federación de Transportes y Comunicaciones de la Unión General de Trabajadores, se reunió en La Coruña los días 11 y 12 de septiembre la Primera Conferencia Sectorial de UGT-Marina Mercante. La Conferencia permitió a los ochenta delegados asistentes definir el marco en que se desenvolverá su actuación de ahora en adelante y fijar la táctica sindical que los marinos mercantes ugetistas seguirán en los próximos meses.

«LO IMPORTANTE, LAS SOLUCIONES»



La Conferencia Sectorial de la UGT-Marina Mercante, celebrada en La Coruña durante los días 11 y 12 del pasado septiembre, fue ocasión para el desarrollo de la táctica ugetista en el sector. (En la fotografía, el delegado de Madrid Juan Balcázar en el transcurso de una de sus intervenciones).

DOS lemas, («Toda avante con UGT» y «Cuando lo importante son las soluciones») eligió la Federación de Marina Mercante de UGT para celebrar en La Coruña los pasados días 11 y 12 de septiembre su Conferencia Sectorial. Esta Conferencia, a la que asistieron ochenta delegados de toda España y treinta marinos gallegos en calidad de invitados, es el máximo órgano entre Congresos. En ella se ha preparado la estrategia sindical que la UGT aplicará en los próximos doce meses, hasta su próxima reunión.

Es la primera vez que se celebra una Conferencia de este sector de UGT, y se ha hecho por mandato del IV Congreso de la Federación de Transportes y Comunicaciones, celebrado el pasado mes de mayo en Madrid. Es preceptiva para todos los sectores que se encuadran en dicha Federación. En ella participan la Secretaría Sectorial Federal, los miembros de la Comisión Permanente y las Secretarías sectoriales provinciales, regionales, insulares o de nacionalidad.

La C. S. es competente en todo lo que guarda relación con la acción sindical del sector. Sus acuerdos, sin embargo, no pueden entrar en contradicción con las resoluciones del Comité Federal y de la Comisión Ejecutiva Estatal. La periodicidad de sus reuniones ordinarias es anual, pero con carácter extraordinario puede reunirse cuantas veces lo estime necesario la Secretaría Sectorial Federal o la mayoría de los componentes de la Conferencia Sectorial.

Es preceptivo que la C. S. se dote de un reglamento de funcionamiento. Fue precisamente su elaboración lo que absorbió la primera jornada de trabajo de la Conferencia, que había sido inaugurada por el secretario general de la Federación de Transportes y



Comunicaciones de UGT, Victoriano Sánchez. Tras varias horas de intenso debate, los ochenta delegados acordaron que las competencias de las Conferencias sectoriales, serán las de ratificar a los miembros de la Comisión Permanente; analizar las actuaciones de esta Comisión, de acuerdo con el reparto de trabajo realizado dentro de la misma; decidir, por mayoría absoluta de sus componentes sobre los cambios en la composición de la Comisión permanente y cubrir las correspondientes vacantes.

Asimismo se acordó que la Conferencia Sectorial la compongan los siguientes miembros con voz y voto: el secretario federal del sector, la Comisión Permanente (que contará con un máximo de 9 miembros), los responsables de los sectores provinciales constituidos, los secretarios de acción sindical de las provincias, regiones o nacionalidades marítimas y los responsables de los puertos y miembros de las secciones sindicales.

Tras la votación correspondiente, la Comisión Perma-

La Mesa de la Conferencia. De izquierda a derecha, José Montero, secretario de Prensa; J. Jurjo, presidente de la Mesa; A. Cousillas, delegado de La Coruña, y Luis María Franco, secretario general de la UGT-Marina Mercante.

nente quedó constituida por las siguientes personas: Luis González Lasheras, Juan Antonio Jurjo, José María Caravaca, Angel Ruiz Díaz, Enrique Cecilio Ahumada, Enrique Arrabal, Miguel Coronado Valdés-Heria y Carlos Verdura. Junto a ellos estará también Luis M.^a Franco, en su calidad de secretario federal.

Esta Comisión habrá de reunirse semanalmente. Para su mejor funcionamiento se han creado dos áreas de trabajo: la de Acción Sindical, que se encarga de llevar a cabo la acción sindical en todas las empresas del sector, y la de

Coordinación, que se ocupa de todas las cuestiones de índole interna del sector, sin entrar en las competencias de la Conferencia Sectorial, y de colaborar en las tareas específicas de cada Secretaría.

Una vez acordadas las normas de procedimiento, los delegados pasaron a estudiar los problemas que afectan a la Marina Mercante y a proponer las vías de trabajo que seguirán en los próximos meses. La abundancia de ponencias y el escaso tiempo disponible determinaron que la Conferencia se centrara en cinco puntos: creación de un Fondo de Asistencia al Marino, Enseñanzas Náuticas, Política del Sindicato con respecto a la Sociedad de Gestión de Buques, Negociación Colectiva y Elecciones Sindicales. Este último apartado fue el que mereció un más especial tratamiento, dada la proximidad de los comicios, a los que el sindicato UGT acude con la voluntad de obtener la mayoría.

La constitución de un Fondo de Asistencia al Marino fue aprobada, no sin antes haber-

se celebrado un intenso debate, en el que se puso de manifiesto que el principal escollo para su creación es el de su financiación. Finalmente, se acordó que el Fondo se constituya a primeros de enero de 1987. Aunque quedan por fijar algunos aspectos concretos, la UGT da por seguro que el Fondo será sostenido económicamente con parte de las cuotas de los afiliados, que serán aumentadas, aunque ligeramente, de modo que no sean en exceso gravosas para los trabajadores.

Este Fondo hará las veces de caja de resistencia en casos de conflicto laboral y servirá también para ayudar a marinos en dificultades en otros países. En este sentido, Luis María Franco, secretario de la Federación de Marina Mercante, indicó que la constitución del Fondo es «una aspiración y una necesidad, ya que lo hay en todos los sindicatos del mundo, excepto en España».

Las Enseñanzas superiores de la Marina Civil, la problemática del profesorado y la formación profesional de los

Conferencia de UGT-Marina Mercante

«CONTRA EL PARO, URGE ACELERAR EL DESARROLLO ECONOMICO»

La Conferencia Sectorial de Marina Mercante de la UGT decidió dar preferencia a la lucha contra el desempleo, por la mejora de las rentas salariales, por una mayor protección social y una más amplia democracia industrial.

marinos fueron objeto de una amplia y pormenorizada exposición por parte de Juan Balcázar, delegado por Madrid. Tras sugerir que los marinos puedan obtener formación profesional al menos hasta el grado de oficial, al margen de la titulación académica, como ocurre en otras marinas europeas, Balcázar propuso la creación de un Ministerio de la Marina Civil o, en su defecto, de una Secretaría de Estado que aglutine todas las cuestiones relacionadas con la Marina mercante, incluidas las enseñanzas. Pidió asimismo el reordenamiento de las enseñanzas náuticas, la integración de las enseñanzas superiores de la Marina Civil en la Universidad, la reducción del número de Escuelas de la Marina Civil, así como de los institutos politécnicos y centros dependientes de éstos, y que se impartan a través de dichos centros cursillos obligatorios de reciclaje para los profesionales. Estas propues-

tas no prosperaron y el Plenario de la Conferencia Sectorial aprobó una resolución, que rezaba así: «la Federación de Marina Mercante de UGT apoyará a los distintos colectivos que luchan por sus derechos, en las reivindicaciones que afectan a la reordenación de las Enseñanzas Náuticas.» Esta opción se apoyó en el argumento de que no ha de ser el sector de la Marina Mercante el que defienda las aspiraciones presentadas por Balcázar, sino que debe ser la Federación de Enseñanza del sindicato la que las lleve adelante.

José Montero fue el encargado de exponer la política que durante el próximo año seguirá el sindicato con respecto a la Sociedad de Gestión de Buques (SGB). Según el sindicalista, la consigna que sigue la SGB es vender todos los buques en su poder a empresas privadas, preferentemente extranjeras, y denunció la venta de los buques por precios que, a su juicio, son infe-

riores a lo que realmente valen. También aseguró que se han perdido un total de 400 puestos de trabajo, y que los cobros de salarios en la citada entidad sufren retrasos de hasta cuatro y cinco meses.

Después de proponer la creación de una empresa pública, y tras un corto debate que terminó con la intervención de un marino embarcado en un buque de la SGB, quien denunció las condiciones laborales a las que están sometidos y el miedo a plantear cualquier tipo de reivindicación por temor al despido, el plenario aprobó por mayoría el cambio de política del sindicato con respecto a la Sociedad de Gestión de Buques. Esta consistirá en negociar con la SGB la constitución de una sección sindical con las mismas garantías de que gozan los comités de empresa. De no conseguirse este objetivo, la Conferencia aprobó realizar movilizaciones destinadas a lograr el paro total de los barcos que gestiona la SGB.

La negociación colectiva y las elecciones sindicales fueron



objeto de sendas ponencias, que defendió el secretario de la Federación de Marina Mercante, Luis María Franco. En la primera destacó la importancia que ha tenido para el sector la firma del VI Convenio General de Marina Mercante, suscrito entre la patronal ANAVE y la UGT. El secretario federal explicó a los asistentes las mejoras que, en su criterio, aporta el convenio en materia salarial, de indemnizaciones, cursillos de formación, pensiones y horas extraordinarias.

Posteriormente, Luis María Franco expuso los objetivos electorales de UGT, consistentes en mejorar los resultados de 1982 en cuanto al número de delegados y miembros de Comité de Empresa elegidos, lograr una mayor representatividad en todos los sectores y una mayor presencia en las empresas a través de las secciones sindicales.

Para conseguirlos, Franco propuso dar preferencia a la lucha contra el desempleo, por la mejora de las rentas salariales, una mayor protección social y una más amplia democracia industrial. También subrayó la necesidad que la UGT tiene de una política organizativa eficaz, para lo que debe *«tensionar a la organización en su conjunto, aumentando la participación a todos los niveles por medio de asambleas abiertas, Jornadas, visitas, y mayor esfuerzo formativo e informativo, así como abrir el Sindicato, incluyendo en las candidaturas a no afiliados e independientes»*.

A continuación, Luis María Franco fue exponiendo las líneas concretas de actuación en la lucha contra el desempleo. Para que puedan crearse puestos de trabajo, propuso impulsar un mayor crecimiento económico, fomentar la inversión pública y privada, con la participación de los sindicatos, crear un fondo de inversión, repartir al trabajo existente y una política de rentas incentivadora del consumo. Franco reclamó una política de rentas solidaria, para lo que se necesita un crecimiento por encima del Índice de Precios al Consumo y, en todo caso, el mantenimiento del poder adquisitivo; un salario mínimo



La Conferencia resaltó el deseo de la UGT-Marina Mercante de alcanzar una mayor representación en las instituciones, particularmente en aquellas que tienen mayores repercusiones sobre la calidad de vida de los trabajadores.

«LA UGT HA DE LOGRAR SER HEGEMONICA» (VICTORIANO SANCHEZ)

interprofesional por encima del IPC; una política fiscal que favorezca las rentas más bajas y luchar contra la inflación, negociando las incrementos salariales sobre la previsión de inflación y acompañando esta práctica con la introducción generalizada de la cláusula de revisión salarial.

Otro de los objetivos que serán defendidos por la UGT en la próxima campaña electoral será la participación sindical en las instituciones. Para ello, según explicó Luis María Franco, la UGT pretende reforzar el marco de participación de los sindicatos en aquellas instituciones que conciernen a la calidad de vida de los trabajadores, homologando la participación sindical a lo que ya es habitual en otros países europeos. Así, la UGT orientará su actuación sindical, en los próximos años, a conseguir una verdadera capacidad de gestión directa en instituciones como la Seguridad Social, el empleo (INEM) en relación con la Salud laboral, y en las prestaciones de desempleo.

Para finalizar su intervención, el secretario federal de Marina Mercante, Luis María Franco, explicó a los delegados la normativa y el calendá-

rio de las elecciones en la Flota, cuyo inicio está fijado para el 2 de octubre. Ello ha sido establecido de acuerdo con el Sindicato Libre de Marina Mercante-Comisiones Obreras, en virtud de un pacto firmado el pasado día 5 de septiembre. Según dicho pacto, los delegados sindicales en la flota se elegirán por empresa, y no por barco, como se hacía hasta ahora. El anterior sistema será respetado solamente en la compañía Transmediterránea, donde el comité será intersectorial.

Al igual que a la hora de la apertura, el acto de clausura de la Conferencia corrió a cargo del secretario general de la Federación de Transportes y Comunicaciones, Victoriano Sánchez, quien instó a todos a trabajar intensamente durante los próximos meses para conseguir ganar las elecciones *«hegemónicamente»*.

Con la lectura de un comunicado de condena de la actual situación de Chile y de otro contra el ataque sufrido por el mercante «Puente Canario» en el banco sahariano, y con el canto de «la Internacional», se dio por cerrada la Primera Conferencia Sectorial de Marina Mercante-UGT. ■

Concha H. CARAZO

José Manuel Muñiz, presidente de AETINAPE

HOJA DEL MAR.—Dentro de las organizaciones que actualmente existen en el sector marítimo, ¿qué lugar ocupa AETINAPE y a quién representa?

J. M. MUÑIZ.—Nosotros ocupamos un espacio en el ámbito de los titulados náutico-pesqueros mucho más importante que el de otras agrupaciones o colegios profesionales, porque entendemos que somos numéricamente el colectivo más importante. En total, en España somos unos 20.000, aunque la cifra no sea enteramente fiable, porque nadie, ni siquiera la Inspección de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, lo sabe con precisión. AETINAPE, dentro de ese colectivo, cuenta con unos 3.500 afiliados.

H. del M.—¿Cuáles son los objetivos más inmediatos que ustedes pretenden conseguir y en qué están trabajando actualmente con más interés?

J. M. M.—Nuestros objetivos permanentes son tratar de que este colectivo esté representado en todos aquellos foros de decisión que afectan al sector marítimo español en su conjunto y, particularmente, en lo que atañe al colectivo náutico-pesquero.

Pero en este momento el gran objetivo es conseguir la reforma de nuestras enseñanzas, su adecuación al marco comunitario y la elaboración de un estudio de redistribución de centros a escala estatal, porque entendemos que existe un excesivo número de ellos y que, además, no están bien dotados. Hay que tratar de racionalizarlos y establecer una coordinación con las comunidades autónomas, ya que se han hecho muchas transferencias sin previa reestructuración. Quizá esa coordinación que pedimos sea difícil de conseguir políticamente, pero es fundamental para la buena marcha de la profesión y para que los titulados

ocupen, al menos, al espacio que les corresponde.

Finalmente, estamos trabajando en la preparación de nuestro IV Pleno Nacional, en el que se hará el balance de gestión del último año y se renovarán los cargos de la Junta de Gobierno.

Pesca y Alimentación, con la Inspección General de Escuelas Náuticas como órgano supremo en cuanto a la tutela de la enseñanza. El Instituto Social de la Marina tiene centros docentes y las Autonomías también tienen competencias sobre nosotros. Esto

«QUEREMOS QUE SE NOS OIGA»

Los días 17, 18 y 19 de octubre se celebra en la Casa del Mar de Gijón el IV Pleno Nacional de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (AETINAPE). En él, este colectivo analizará los principales problemas que le afectan, hará balance de la actividad del último año y elegirá su nueva Junta de Gobierno. Antes de este acontecimiento, HOJA DEL MAR ha hablado con el presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz, para que nos defina los objetivos de su organización, cómo va ésta a afrontar los próximos doce meses y, en fin, para conocer en profundidad cuáles son los problemas que aquejan a los titulados náutico-pesqueros.

H. del M.—Uno de los males que aquejan al sector marítimo en España, según criterio general, es la gran dispersión de competencias. ¿Sucede igual en el campo de la enseñanza?

J. M. M.—Sucede lo mismo, efectivamente. Hay muchas competencias y están dispersas, pero nosotros sufrimos, además, la incongruencia de seguir dependiendo de un Ministerio que nada tiene que ver con la enseñanza, como es el de Agricultura,

nos obliga a exigir, a insistir en que las enseñanzas deben estar en su justo marco, después de una reforma, y ese marco es el Ministerio de Educación y Ciencia.

No hay que olvidar que nosotros también tenemos aspiraciones de otro tipo: que los titulados sirvan para navegar y que, además, puedan ocupar puestos de responsabilidad importantes en el área marítima pesquera. Concretamente en las administraciones locales, autónomas y estatal.

Para ello, necesitamos la integración de nuestras enseñanzas en el Ministerio de Educación o que, al menos, se nos dé el reconocimiento que nos permita el acceso a esas responsabilidades de la Administración.

H. del M.—Cuando usted habla de integrar las enseñanzas marítimas en el Ministerio de Educación y Ciencia, ¿se refiere a todas: profesional, adultos, reglada, ocupacional...?

J. M. M.—Es necesario aclarar que las enseñanzas náutico-pesqueras nada tienen que ver con la formación profesional. A veces se quieren conjugar, hacerlas pasar como semejantes. Yo creo que, aunque tienen aspectos afines con las de la formación profesional del sector terrestre, en esencia son cosas muy distintas. En cuanto a la formación ocupacional, creo que en este momento se están impartiendo enseñanzas fuera de lugar. Por tanto, se hace necesario aplicar también la reforma a estas enseñanzas. Además hay que vigilar que no se impartan cursillos de formación ocupacional con programas poco serios.

En lo que se refiere a la formación profesional reglada, entiendo que también habría que hacer algunas modificaciones, para eliminar las cosas negativas e ir agrupando las positivas, evitando que con unos estudios se consiga una certificación académica y con otros no. Finalmente, en lo tocante a la formación profesional de adultos, también nos gustaría que fuera reformada y especialmente en aquello que afecta al acceso a los centros, ya que nos parece que se deberían elevar los niveles de preparación para poder acceder a estas enseñanzas.

Consiguientemente, es fundamental que el Ministerio de Educación y Ciencia participe, junto con los profesionales del sector, en la futura reforma. De no llevarse a cabo esta participación, podría re-

«El gran objetivo es la reforma de nuestras enseñanzas»

sultar una reforma contraproducente. En cualquier caso, lo que si quiero dejar claro es que es el Ministerio de Educación y Ciencia el que tiene que asumir, al final, este tipo de enseñanzas, y que es en él en el que queremos estar encuadrados.

H. del M.—¿No piensan ustedes que existe un gran vacío entre los dos niveles educativos vigentes en el sector? Es decir, que hay un salto entre la formación profesional y las enseñanzas a nivel universitario?

J. M. M.—Yo creo que el hecho de que las llamadas enseñanzas de la Marina Civil estén ya enmarcadas en la Universidad es un paso importante. Pero lo que nosotros pretendemos, como profesionales del mar, no es exclusivamente tener diplomas universitarios, sino contar con una auténtica formación, con capacidad para competir con otros profesionales de nuestro entorno. Sólo queremos los diplomas como reconocimiento académico digno, que nos permita el acceso a los puestos técnicos de la Administración.

Pero, centrándome en su pregunta, le diré que sí existe un vacío, que nos hemos quedado descolgados, porque no vamos parejos con las enseñanzas de Marina Civil. Los estudios deberían estar planteados de tal forma que el último ciclo de la formación profesional pudiese enlazar con las enseñanzas universitarias.

H. del M.—De cara a esa futura reforma de las enseñanzas náuticas, ¿qué papel, a su juicio, debería tener el Instituto Social de la Marina?

J. M. M.—Nosotros pensamos que la reforma de las enseñanzas debe ser consensuada y, por tanto, el ISM tiene que estar representado porque tiene áreas concretas en las responsabilidades de la formación. Cuenta con importantes centros docentes y, por ello, hemos pedido a la

Secretaría General de Pesca que todos los órganos de la Administración con competencias en esta materia estén representados.

Aunque todavía no está muy perfilado el futuro de la formación ocupacional, pensamos que la labor del Instituto Social de la Marina debería ser la de acercar este tipo de formación a los futu-

parte de nuestros representantes en la Administración. Estoy hablando, obviamente, de la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras. Tenemos la convicción de que no estamos representados ante la Administración, porque en esa Inspección carecen de conocimientos y datos suficientes. Yo creo que una Inspección General debe ser



ros titulados. Pero sólo como tal formación ocupacional, que no derive hacia otro tipo de enseñanza especializada.

H. del M.—A través de sus palabras se percibe cierto malestar con respecto a la Administración. De hecho, usted ha efectuado duras críticas en diversos medios informativos. ¿Cuáles son, con exactitud, sus quejas y contra quién van dirigidas?

J. M. M.—Desde hace cuatro años hemos ido en declive en cuanto a representatividad y calidad de ideas por

aséptica, debe velar por el cumplimiento de las normas y ser muy rigurosa. Nosotros estamos supliendo a esa inspección, vigilando para evitar que se impartan cursillos no homologados.

También tenemos quejas contra la Dirección General de Marina Mercante, porque está haciendo una política sectaria en cuanto al acceso de los náutico-pesqueros a las escuelas de Marina Civil. Y así, entre la indocumentación de unos y el abuso de poder de otros, se pretende justificar

la falta de programas, haciendo a los titulados náutico-pesqueros reos de todos los problemas que otros no saben solucionar.

H. del M.—Señor Muñiz: superada ya la primera etapa del partido socialista en el Gobierno y recién empezada la nueva legislatura, ¿qué balance haría usted de estos últimos cuatro años y que espera de los próximos cuatro?

J. M. M.—El balance, a nuestro juicio, es negativo, aunque se han hecho cosas positivas. Hemos avanzado en la participación en los foros internacionales; se empieza a tener una mayor conciencia de los problemas del sector marítimo. No obstante, hemos echado en falta que se hubiese consultado, a la hora de tomar decisiones, a todos los colectivos. No hemos estado debidamente representados. Y no me refiero a una representación ante las altas esferas del Gobierno, sino simplemente ante los cargos intermedios, que son los que tienen que trasladar nuestros problemas al Ejecutivo. Y es precisamente ahí donde yo creo que está el fallo por el que no se consigue la recuperación del sector marítimo español: en que a los máximos responsables de la nación no les llega con nitidez nuestros problemas, por falta de transparencia intermedia.

No obstante, esperamos que en los próximos cuatro años esto se solucione. Lo ideal es que se crease la Secretaría de Estado para el Mar en la que se condensasen todas las competencias del sector. Pero que esa creación se hiciera con el acuerdo de los distintos grupos profesionales que lo configuran. Hace falta un diálogo fluido entre la Administración, los sindicatos y las organizaciones profesionales. No obrar así sería perjudicial para todos. ■

Concha H. CARAZO

JOSE MANUEL MUÑIZ

Nació en La Coruña.

Soltero. 33 años.

Patrón de pesca de altura

y patrón mayor de cabotaje.

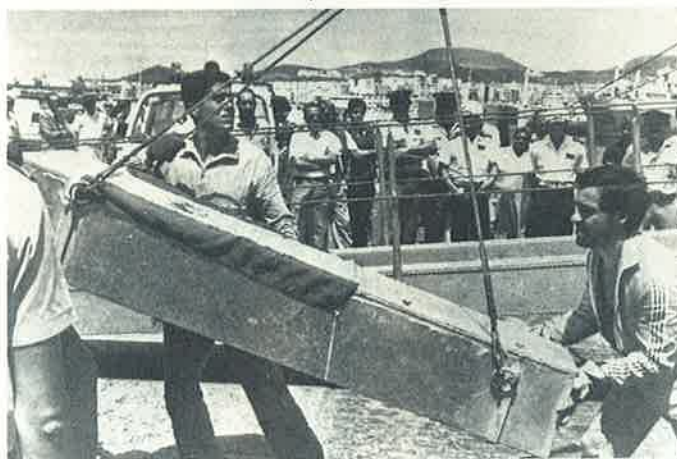
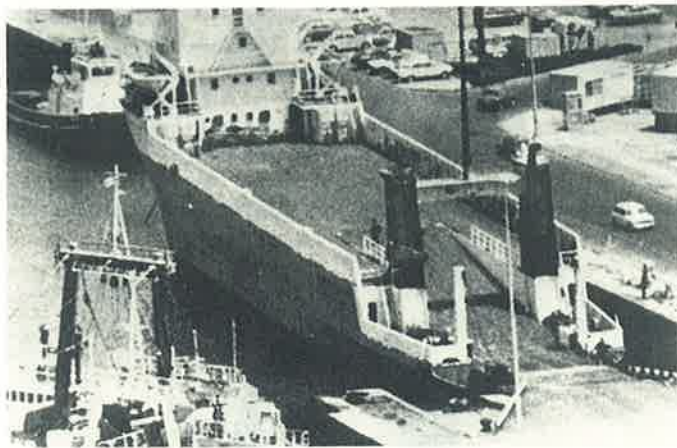
Preside AETINAPE desde abril de 1982.

AMETRALLADO UN MERCANTE CANARIO

El buque mercante «*Puente Canario*» fue ametrallado el pasado 11 de septiembre a cuatro millas del litoral africano en la situación 21° 47 minutos norte y 17° 06 minutos oeste, muy cerca del cabo Corbeiro y dentro de la zona costera de 300 kilómetros de longitud controlada por el Frente Polisario. Como consecuencia del ataque, resultó muerto José Hernández Sosa, engrasador del buque ametrallado. Hernández, casado y padre de dos hijos, residía, como el resto de la tripulación, en Las Palmas.

El «*Puente Canario*» cubría la ruta comercial entre Las Palmas y Nuadibu (Mauritania) dos veces al mes desde hacía casi tres años. El barco fue construido en 1979 en los Astilleros Mallorquines, S. A. y era propiedad de la empresa armadora Antonio Almas, con sede en Las Palmas. Con 689 toneladas de registro bruto, 1275 de peso muerto y 74,10 metros de eslora, el mercante siniestrado llevaba a bordo 12 tripulantes y seis pasajeros (cinco españoles y un mauritano).

El ametrallamiento tuvo lugar a las 22.20. Varias lanchas tipo «Zodiac» atacaron al buque canario durante una hora con un fuego intenso de ametralladoras y «granadas o bazokas», según dijo el capitán del mercante, Antonio Guillén Rodríguez. Los disparos fueron dirigidos al puente de mando y al lugar de popa desti-



Arriba, el «*Puente Canario*» a su llegada al puerto de Las Palmas. Abajo, desembarco del cadáver de José Hernández, trasladado en el «*Esperanza del Mar*».

nado a camarotes. Afortunadamente, en ese momento la mayor parte del personal del barco se encontraba en la sala de máquinas o en el comedor. El fallecido, José Hernández, estaba durmiendo en su camarote, ya que entraba de guardia a las 12 de la noche. Posiblemente, se levantó momentos antes para refrescarse y le cogió el ametrallamiento en cubierta. Un proyectil le arrancó el brazo derecho en el instante en el que se disponía a correr al puente de mando para protegerse.

Antonio Guillén, capitán del «*Puente Canario*», lanzó una llamada de auxilio por radio, que fue recogida por el patrullero «*Medas*», que se encontraba vigilando la zona a unas 12 millas del lugar del suceso. Dos o tres minutos antes de que llegara la patrullera, el tiroteo

cesó. El médico del «*Medas*» prestó los primeros auxilios al herido, hasta que pudo ser trasladado al buque hospital del Instituto Social de la Marina, «*Esperanza del Mar*», donde murió cuando era intervenido quirúrgicamente. Más tarde, el cadáver de José Hernández fue llevado al puerto de Las Palmas. Fue enterrado el 13 de septiembre en el cementerio de San Lázaro.

Responsables del programa radiofónico «Onda Pesquera», de la cadena SER, aseguraron haber recibido una llamada telefónica a través de la cual el Frente Polisario reivindicaba la autoría del ataque. Tal cosa causó desde el primer momento extrañeza en medios oficiales españoles, toda vez que el Frente Polisario ha solido reivindicar sus acciones armadas a través de co-

municados oficiales, y nunca mediante llamadas telefónicas anónimas. Días después, un portavoz oficial del Frente Polisario desmentía su participación en los hechos. Esta segunda posibilidad se vio reforzada por el hecho de que el barco atacado fuera un mercante, barcos contra los que nunca ha operado el Frente Polisario. Tras el mentís de la organización saharauí, nadie se ha atribuido la autoría del ataque. ■

HUELGA DE ESTIBADORES

Un herido grave y otros 11 con lesiones y contusiones leves fue el resultado de la acción protagonizada por los estibadores barceloneses en el buque «*Catalina del Mar*», el pasado día 15 de septiembre, como protesta por la contratación, por parte de la empresa Cante-nemar, de trabajadores procedentes del INEM para sustituir a los trabajadores de la OTP que están en huelga parcial desde el 29 de agosto en protesta por la reforma de dicha Organización.

Los incidentes se iniciaron a las 8.30 de la mañana, cuando unos 200 estibadores se presentaron en co-



ches particulares en el muelle de Alvarez Campa, donde se encontraba atracado el buque «Catalina del Mar», que acababa de ser cargado por trabajadores procedentes de la oficina del INEM. La operación resultó muy rápida, hasta el punto de que la Policía no tuvo tiempo para solicitar refuerzos. Según fuentes de la empresa, ante el peligro y en vista de que los estibadores iban armados con palos y barras de hierro, ésta aconsejó a los trabajadores contratados que se refugiaron a bordo del buque, ordenando a la vez al capitán del mismo que intentara hacerse a la mar. Esto no resultó. Los estibadores asaltaron el buque, enfrentándose con 12 de los trabajadores contratados, los cuales, en su huida, se tiraron al mar o —en esto discrepan las fuentes— fueron arrojados a él por los huelguistas.

Uno de los trabajadores, Juan Carlos González Estudillo, que no sabía nadar, resultó herido grave. En el momento de escribir estas líneas continuaba internado en la UVI de un centro hospitalario. Otros trabajadores, hasta un total de doce, fueron trasladados a distintos centros sanitarios y dados de alta rápidamente al no presentar más que heridas de levedad.

El portavoz de la Coordinadora de Estibadores, Santi Rovira, ha manifestado

que la actitud de Contenemar de contratar trabajadores del INEM «es ilegal». Esta organización ha presentado denuncias ante la Dirección Provincial de Trabajo de Barcelona.

Por su parte, Joaquín Gerner, consejero de Contenemar, afirmó que «este acto de abordaje es una acción de piratería. La empresa seguirá trabajando para evitar la pérdida de 2.500 puestos de trabajo». Contenemar ha presentado también la correspondiente denuncia ante la Comandancia de Marina.

La Administración ha reiterado su intención de seguir adelante con la reforma de la Organización de Trabajos Portuarios y ha sancionado ya a 500 estibadores con suspensiones de empleo y sueldo que van desde los veinte a los cuarenta días.

ESCUELA TALLER DE ACUICULTURA

Desde primeros de julio, con el apoyo del Ayuntamiento de Redondela y del Instituto Nacional de Empleo, está funcionando en esta ciudad la primera Escuela-Taller de Acuicultura de España, con tres cometidos básicos: impartir a los jóvenes en desempleo una sólida formación relacionada con los cultivos marinos; conseguir una rehabilitación del patrimonio natural que posee la Ensenada de San Simón y aumentar la potenciación productiva de la zona con la aplicación de nuevas tecnologías. Con todo esto se pretende, en definitiva, que la ensenada de San Simón y sus alrededores pueda alcanzar las cotas de producción de especies marinas que tenía hace algunos años.

La Escuela-Taller está si-

tuada en la Casa del Mar, perteneciente al Instituto Social de la Marina, y cuenta con aulas dotadas de equipo completo para la realización de clases teóricas, así como de un laboratorio bien equipado, destinado a lograr un óptimo desarrollo formativo y de investigación. También cuenta con la posibilidad de utilizar las instalaciones que posee la Asociación de Mariscadores de Redondela al pie de la playa.

La Escuela-Taller cuenta con 15 personas en plantilla. Sus objetivos son desarrollar, a través de la pedagogía, la curiosidad, la sensibilidad y el espíritu de trabajo de los alumnos así como la reconstrucción de los viveros existentes en la ensenada, para utilizarlos como semilleros y depósitos de especies finas; crear depósitos de bivalvos en la zona y construir un semillero de ostra plana, de cara a la potenciación de esta especie.

Una de las ideas más ambiciosas contenidas en el proyecto es la creación de un Museo del Mar en Redondela, en el que quedaría recogida, a modo de contacto permanente en el ciudadano, no sólo la obra llevada a cabo por el Taller-Escuela, sino muestras de todos los elementos de valor biológico e histórico que se encuentren en la ensenada. ■

BREVES

BOTADO EL ULTIMO BUQUE DE ASTANO

Con varios días de retraso, el buque «El Dorado», construido en la factoría ASTANO, fue botado y entregado a la compañía Flynder Shipping Limited, de Liberia, el pasado 18 de septiembre.

«El Dorado», que hace la

construcción número 256 del astillero ferrolano, es el último buque de los que se encontraban sin armador en ASTANO. En los últimos meses este astillero ha logrado vender todos sus barcos en dificultades: dos obos de 221.185 TRBC, dos petroleros de 17.246 TRBC, otro petrolero de 17.491 TRBC y dos bulkcarriers de 31.130 TRBC. Finaliza así una de las principales cargas económicas que tenía el astillero de El Ferrol.

«El Dorado» tiene una eslora total de 164,800 metros, 46 de manga y 17 metros de calado. La capacidad de sus tanques de carga es de 166.862 metros cúbicos y la potencia de sus motres de 23.000 Bhp, capaz de desarrollar una velocidad de 15 nudos.

CONFERENCIA SOBRE TERRORISMO MARITIMO

La Organización Marítima Internacional (IMO), que agrupa a 129 países de todo el mundo, comenzó el 8 de septiembre, en Londres, una reunión de estudio de nuevas medidas para impedir las acciones terroristas contra barcos.

A instancias de los representantes de Estados Unidos, los armadores reunidos decidieron crear y nombrar una «autoridad designada», cuya misión específica será la de verificar en cada país las medidas de seguridad existentes en los puertos y elaborar planes destinados a contrarrestar la posibilidad de atentados terroristas.

Con la adopción de estas medidas preventivas se trata de que no vuelvan a ocurrir casos como el del transatlántico italiano «Achille Lauro», que fue secuestrado hace un año en el Mediterráneo por un comando palestino, que dio muerte a un pasajero de nacionalidad estadounidense.



Otros puntos que se discutieron fueron la utilización de comunicaciones vía satélite para aumentar la seguridad a bordo de los navíos y el incremento del control por parte de las autoridades portuarias.

CUADERNOS DEL FROM

El sector pesquero español cuenta desde el pasado mes de septiembre con unos nuevos instrumentos informativos acerca de su actividad, editados por el Fondo de Ordenación y Regulación del Mercado de los Productos de la Pesca (FROM).

Este organismo, que depende del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, acaba de iniciar la publicación de sus «Cuadernos» con varias cuestiones de interés para los profesionales de la pesca. Los dos primeros volúmenes están dedicados a los productos pesqueros ahumados y al repertorio de ayudas de la CEE a la comercialización de los productos pesqueros.

Los destinatarios de esta información son las agrupaciones de pescadores, cofradías, armadores, cooperativas, etcétera.

CUATRO REGIONES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

La Dirección General de la Marina Mercante tiene en proyecto establecer cuatro regiones de búsqueda y salvamento en toda la costa española. La división por zonas de dichas regiones sería la siguiente: a la primera correspondería el Norte, Cantábrico y Noroeste Atlántico; a la segunda, la zona del estrecho de Gibraltar; la tercera cubriría la zona del Mediterráneo, y la cuarta, Canarias.

Se trata de un proyecto, según fuentes de la Dirección General de Marina Mercante, que todavía está en fase inicial, por lo que es imposible saber aún a cuánto ascenderá la inversión y cuando entrará en funcionamiento el nuevo servicio. Sí se sabe que éste consistirá en dar asistencia con un remolcador de altura en cada una de las zonas mencionadas, a excepción de la del Norte, que dispondrá de más unidades.

En principio, la labor de estos remolcadores sería la de llevar al puerto más cercano a los buques y embarcaciones que sufrieran algún tipo de percance en cada una de las zonas citadas, pero no se descarta la posibilidad de que puedan estar dotados de la suficiente estructura como para poder prestar primeros auxilios sanitarios a naufragos.

INSTALACION INTEGRAL DE LANGOSTINOS

España contará en breve con una instalación de cultivo integral de langostinos que será la primera de su género y que supondrá una inversión de 350 millones de pesetas. El Centro de Desarrollo Tecnológico e Industrial (CDTI) aprobó en su última reunión, celebrada a primeros de septiembre, la aportación de 175 millones de pesetas de este organismo

a dicho proyecto, presentado por la empresa Cultivo de Langostino, S. A., con sede en Ayamonte (Huelva).

El proyecto tiene por objeto el diseño y construcción de una explotación integral de cultivo de langostino en régimen semi-intensivo en dicha localidad onubense. Esta será la primera experiencia a escala industrial de engorde en régimen semi-intensivo que se realiza en España, puesto que hasta la fecha todas las experiencias se han efectuado en régimen de cultivo extensivo.

El proyecto considera la producción de postlarvas no sólo para el engorde en la misma planta, sino también de cara a la venta del excedente, que puede ser de tres millones al año. Este proyecto está previsto que cree 14 empleos directos, 35 indirectos y 15 inducidos.

HAN DICHO...

«Nosotros tenemos una presencia constante de casi mil barcos en las aguas de Marruecos y los incidentes siempre han sido mínimos. En el caso de la CEE, todos los meses se hace pública la lista de barcos sancionados, y España está muy lejos de ser el país con más sanciones» (Carlos Romero, Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, en la revista *Tiempo*).

«La Coordinadora de Estibadores sabe que si pierde esta batalla perderá el con-

trol de su actual monopolio sobre los puertos. Su lucha es a la desesperada y su líder, Julián García, les repite que esta vez también pueden volver a ganar, como en 1981. Ante esta situación nos asiste la ley, porque estamos seguros que esta huelga es absolutamente ilegal. Hemos presentado un recurso de ilegalidad, en el que tenemos la casi seguridad de obtener la razón. No se trata de una huelga contra una empresa por motivos reivindicativos, sino que se trata de una huelga para derribar una ley. Tiene, que tanto, unas connotaciones mafiosas, ya que es una huelga de horas alternas, ya que mientras se empieza y se para la posibilidad de operar no existe» (Andrés Seguí, presidente de la empresa Contemnar, al diario *Ya*).

«La entrada en la CEE ha supuesto para el sector pesquero español una gran ventaja. El sector extractivo quedó realmente bien en los acuerdos. Las que salieron peor paradas fueron las conserveras, especialmente por los acuerdos preferenciales con Marruecos, que disfruta de mejores condiciones que Portugal o España, hasta que dentro de siete años desaparezcan los aranceles entre nuestro país y la Comunidad» (Fernando González Laxe, ex-director general de Ordenación Pesquera, en la Universidad Menéndez Pelayo de Santander).

CONVOCATORIAS

El 28 de octubre comienza el III Curso Superior de Del Negocio Marítimo, que tiene como fin la actualización y profundización, al más alto nivel, de los conocimientos profesionales relativos al negocio marítimo. Está especialmente dedicado a quienes desempeñan cargos directivos en empresas navieras, financieras, brokers, usuarios del transporte, etc.



El curso, que se prolongará hasta el 13 de mayo de 1987, cuenta con varias áreas de programación: Economía del Transporte, Fletamentos, Operaciones, Derecho Marítimo, Seguros, Tecnología del Transporte y Marketing.

El curso se celebrará en los locales del Instituto Marítimo Español, en Madrid, cubrirá diez horas semanales, dedicadas fundamentalmente a resolver casos prácticos. Para hacer las inscripciones hay que dirigirse al I. M. E., Paseo de La Habana, 182, 28036 Madrid.

■ Más de un centenar de empresas expondrán sus productos en Sinaval-86, certamen internacional de la industria naval, marítima, pesquera y offshore, que tendrá lugar en Bilbao, del 19 al 23 de noviembre.

La mayor parte de las empresas participantes en Sinval-86 proceden de Madrid, Cataluña, Galicia y el País Vasco, así como de diversos países en los que tienen importancia los servicios de la industria naval y el pesquero.

Entre las actividades que se desarrollarán durante el certamen figuran unas jornadas técnicas en las que se tratará sobre la adhesión de España a la CEE.

■ El príncipe Rainiero de Mónaco, presidente de la Asociación para Exploraciones Científicas del Mediterráneo, asistirá a la inauguración del XXX Congreso de la Asamblea Plenaria de ese organismo, que se celebrará en Palma de Mallorca entre los días 20 y 26 de octubre.

Entre los ponentes más destacados que se darán cita en la capital balear figuran el catedrático de Zoología y académico de la lengua española Rafael Alvarado y el oceanógrafo francés Jacques Cousteau, famoso por sus investigaciones sobre flora y fauna marina.

AGOSTO		
Fecha	Noticia	Medio
26-8	Es rescatado el cadáver del marinero Domingo González Vizcaino, desaparecido en aguar del banco sahariano dos días antes, al caerse del esquero «Tharsis».	ISM
26-8	Los siete tripulantes del pesquero «Nuevo Balenciaga», hundido frente a las costas de Cartagena el día 21 a causa de un incendio, llegan sanos y salvos al puerto de Cartagena.	P. Murciana
27-8	Los armadores de los bacaladeros piden al Gobierno que tome medidas contra Noruega por la prohibición de pescar en aguas de las Islas Svalbard.	P. Gallega P. Nacional
28-8	Comienza una nueva huelga de los estibadores portuarios para protestar por la reforma de la OTP.	P. Nacional
28-8	Rodolfo Alonso Romero, mariscador de Escarabote-Boiro, resultó muerto a consecuencia de un disparo de escopeta. Es detenido como resunto culpable Jesús Domínguez Fernández, patrón mayor de la Cofradía de la Puebla de Caramiñal.	P. Nacional
28-8	El Arrastrero «Ciudad Callosa del Segura», con base en Santa Pola (Alicante), naufraga frente a aguas de Melilla, a consecuencia de un incendio. No hubo ninguna víctima.	ISM
29-8	Los pesqueros vascos «Itxaso», «Ondarrotarra» y «Alzaga» son apresados por una patrullera irlandesa a cincuenta millas de la costa. A los dos últimos pesqueros, de matrícula gallega, les fue solicitada una fianza de 40 millones. Al «Itxaso» de pabellón británico, se le pidieron seis millones.	P. Nacional
30-8	Es enterrado en Escarabote-Boiro el mariscador furtivo muerto el día 28.	P. Nacional
31-8	79 personas muertas y 319 desaparecidas como resultado de la colisión entre los barcos soviéticos «Almirante Najimov» y «Piotr Vasev».	P. Nacional
SEPTIEMBRE		
2-9	La empresa portuaria Contenemar procede a contratar 60 trabajadores en paro para sustituir a los estibadores en huelga.	P. Nacional
3-9	La OTP abre expediente a 28 estibadores de Barcelona en relación con la huelga iniciada el día 29.	P. Nacional
3-9	El pesquero «El Carrichab», con base en Huelva, se hundió a causa de una vía de agua, a 30 millas de Isla Cristina. Sus siete tripulantes no sufrieron daños.	P. Andaluza
4-9	La Armada portuguesa aprehende al pesquero gallego «Ola», cuando faenaba en caladeros próximos a la plataforma del vecino país.	P. Gallega
4-9	Los trabajadores de ASTANO, reunidos en asamblea, deciden impedir la botadura de «El Dorado», último buque construido en el astillero.	P. Nacional
5-9	El INI presenta en Cartagena el proyecto «Nova-90, buque mercante del futuro» con el que se pretende contribuir a paliar la crisis que afecta a la Marina Mercante.	P. Murciana
5-9	Las autoridades libias anuncian para el 2 de octubre la celebración del juicio del patrón español Eugenio Boudeta, acusado de dar muerte al cocinero del barco, de nacionalidad libia.	P. Gallega
6-9	Continúan las sanciones contra los estibadores en huelga. Un total de 500 son aplicadas en el puerto de Barcelona.	P. Catalana
6-9	El pesquero vigués «Farpasca III» es capturado por una patrullera británica cuando navegaba en aguas de ese país. Es acusado de empezar la marea una hora antes de lo establecido reglamentariamente.	P. Gallega
7-9	La dirección de ASTANO decide el cierre patronal, después de que los trabajadores impidiesen la botadura de «El Dorado».	P. Gallega P. Gallega P. Gallega
7-9	Liberados los barcos vascos «Ondarrotarra» y «Alzaga», tras pagar 80 millones de multa.	P. Gallega
8-9	La Delegación de Trabajo de la Xunta de Galicia decide la reapertura de la factoría ASTANO.	P. Gallega
9-9	Se celebra el sepelio del marinero Eliseo Casas Pena, de 26 años, fallecido a bordo del esquero «Chave do Mar», que faenaba en aguas del Gran Sol.	P. Gallega
9-9	Comienza en Londres la Conferencia Internacional sobre Terrorismo Marítimo organizada por el IMO (Organización Marítima Internacional).	P. Nacional
10-9	Fracasa el intento de reflotar el bulkcarrier «Angela Pando», encallado en las proximidades del puerto de Las Palmas el pasado 14 de julio. La Compañía de seguros ha aceptado la pérdida del buque.	P. Canaria
11-9	El mercante «Puente Canario» es ametrallado en el banco canario-sahariano. Murió el tripulante José Hernández Sosa.	P. Nacional P. Gallega
11-9	Comienza en La Coruña la conferencia sectorial de UGT-Marina Mercante.	P. Gallega
12-9	Los pesqueros guipuzcoanos «Venus», «Ama Begoñakoa», «Tifón» y «María de la Sierra» son puestos en libertad por las autoridades francesas que los habían retenido unas horas antes por equivocación.	P. Vasca
13-9	El pesquero coruñés «Medusa» es puesto en libertad por las autoridades irlandesas, después de que su armador pagase una multa de seis millones de pesetas. El pesquero transportaba especies de tamaño inferior al legal.	P. Gallega
13-9	Los trabajadores de ASTANO rechazan el convenio suscrito entre la empresa y los sindicatos UGT y USO.	P. Nacional
13-9	Es enterrado en Las Palmas José Hernández Sosa, fallecido en el ametrallamiento sufrido por el mercante «Puente Canario». El cadáver fue transportado hasta la isla por el buque hospital «Esperanza del Mar».	P. Canaria
16-9	El pesquero vasco «Punta de las Heras» es apresado por una patrullera irlandesa por capturar especies de tamaño inferior al que permite el reglamento comunitario.	P. Vasca
17-9	Los pesqueros canarios «Beatriz» y «Guanajani» son multados con casi diez millones de pesetas por las autoridades marroquíes que les acusaron de violar el acuerdo de pesca.	P. Canaria
17-9	Un trabajador herido grave y otros ocho heridos es el balance de los incidentes ocurridos en el puerto de Barcelona. Los estibadores en huelga atacaron a los contratados por la empresa Contenemar.	P. Catalana
19-9	La OTP y la empresa Contenemar demandan ante la Magistratura del Trabajo a la Coordinadora de Estibadores Portuarios por considerar la huelga «ilícita» y «discriminatoria».	P. Nacional
18-9	Un portavoz oficial del Frente Polisario, en declaraciones al programa radiofónico «Faenando», niega la autoría del ametrallamiento al mercante «Puente Canario».	P. Canaria
18-9	El gobierno francés pide a las autoridades judiciales francesas que inicien un proceso contra España por el apresamiento y multa al atunero francés «Herni».	P. Vasca
23-9	El Consejo de Ministros de Pesca de la CEE aprueba la inclusión de Canarias en el programa de ayudas a la reconversión y modernización de la flota. Holanda y Francia fueron los dos únicos países que votaron en contra.	P. Nacional

CRUCIGRAMA

HORIZONTALES

1. El estudio de la relación entre estos dos factores fue motivo de la portada de nuestro anterior número (seguido del 14 Vertical. Cuatro palabras). 2. Enaltecer. Al revés, tomé una determinación. 3. Africano. El signo del Zorro. Cobertizo para el ganado. 4. Al revés, ciudad de extraordinaria belleza (dos palabras). Letra 5. Clasificación. Los franceses llaman así a los amasijos, lios y otros bati-burrillos. Madero que sirve para entibar. 6. Advirtiérate.

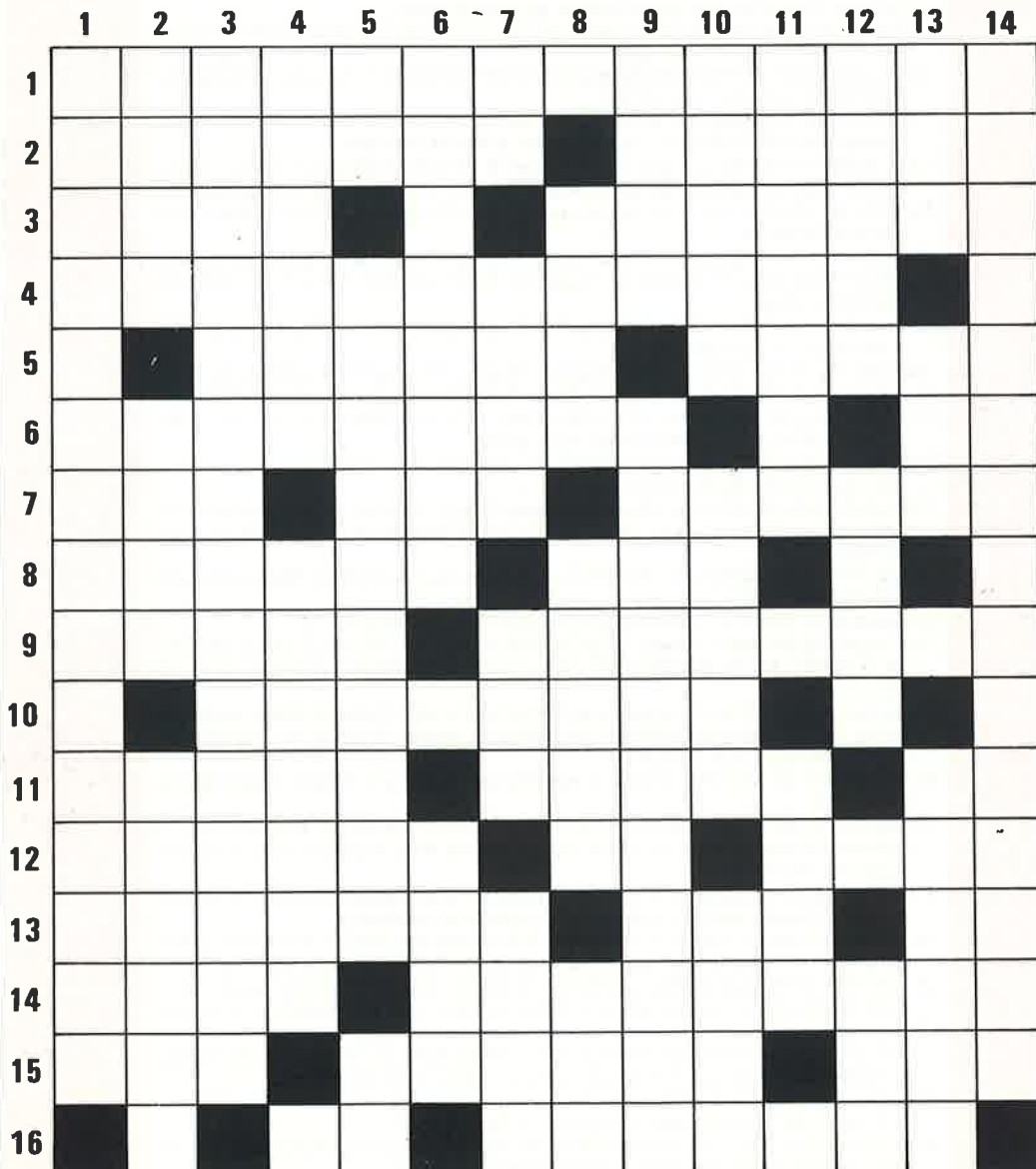
Nada. Es inglés. 7. Los que pescan en aguas de la CEE se ven en la obligación de conocer estas siglas. Artículo. Al revés, vides que se alzan a cierta altura gracias a la sujeción de sus vástagos. 8. Llave hueca y sin guardas para abrir un picaporte. Anótalo, pero te faltarán las vocales. Símbolo anarquista. Vocal. 9. Al revés, nombre vasco de mujer, que traducido al castellano quiere decir «mía». Suele decirse de las olas, cuando se muestran encrespadas. 10. Cierta número. De las almas. Vocal. Consonante. 11. Proposición. Luz de la alborada. Para mí, lo eres. 12.

Desarmado. Entre Asturias y Galicia. Cierta planta cuyo jugo, de sabor muy amargo, se utiliza en farmacia. 13. Cierta sabroso crustáceo. Cobre. Representación de consonante. 14. Instrumento de viento. Es buena, tanto si la bolsa suena como si no suena. 15. Señores abreviados. Mantenerse tratando de no ceder al viento contrario. Par. 16. Nada. Artículo. Necedades.

VERTICALES

1. Grandes barcos de pasaje. 2. Organismo futbolístico eu-

ropeo. Es útil. Cierta arbusto de madera apreciada. 3. Volviérasenos extraño o difícil de hallar. 4. Esclavos de los lacedemonios. Llegarte hasta nosotros. Consonante. 5. En ciertas zonas, los castellano-parlantes confunden el sonido de estas dos consonantes. Conjunto de ideas y prácticas que se consideran características de Iósif Visárionovich Djughashvili y sus seguidores. Negación. 6. Pueblo que se tomó como paradigmático para el estudio citado en el 1 Horizontal. Consonante. Célebre isla. 7. Al revés, consonante griega. Partido político dominante en ciertos países árabes, como Iraq y Siria. Presta. Molusco gasterópodo muy presente en nuestras costas. 8. Consonante. Prueba. Son centrales. 9. Bellísimas islas situadas en la desembocadura de la ría de Vigo. Pedazo de cabo que suele utilizarse para sujetar el remo al tolete. Perro. 10. Martínez hizo tristemente célebre la llamada «ley de fugas» (al revés). Cierta madera, dura y blanca. En las velas. 11. Cierta buque de la Armada. Vocal. Nombre propio. Consonante. 12. Decreto que emitían los zares. Pase rozando un cuerpo con otro. Consonante. Composición poética. 13. Al revés, regalen. De mi propiedad. Vocal. Recodos de los ríos. 14. Ver 1 horizontal. ■



NOTA: Entre los acertantes del crucigrama se sortea cada tres números un radio-cassette estereofónico. Enviad 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