

HOJA DEL

Nº 248 DICIEMBRE — 1986

MAR

DOSSIER

FRANCIA MARITIMA

ENTREVISTA CON
AMBROISE GUELLEC,
MINISTRO
FRANCES DEL MAR

CN.2063

SA JEANNE D'ARC

EN TODOS LOS MARES PONGA RUMBO A CEPSA.



En más de 490 puntos de todos los mares del mundo, Cepsa está a su servicio para proporcionarle los mejores combustibles y la protección que ofrecen nuestros lubricantes y nuestra asistencia técnica.

- COMBUSTIBLES (gas-oil, diesel-oil, fuel-oil en todos sus grados) para toda clase de barcos.
- LUBRICANTES para todas las aplicaciones a bordo.
- ASISTENCIA TÉCNICA, a través de un gran equipo de personal especializado y laboratorios propios.

Para asegurarse la mejor travesía, ponga rumbo en todo el mundo hacia el servicio CEPESA.

CEPSA-INTERBUNKER. Avda. América, 32. 28028 Madrid. Tel. (91) 256 53 00, Telex: 44801 ESPAB.E

ALGECIRAS Tel. (926) 76 17 00 Telex: 76007 CEPSE E	BARCELONA Tel. (93) 200 31 21 Telex: 52862 CEPSE E	BILBAO Tel. (94) 490 51 00 Telex: 32070 INDU E	LA CORUÑA Tel. (981) 22 02 25 Telex: 86075 CEPSE E	LAS PALMAS Tel. (928) 27 53 00 Telex: 95028 CEPSE E	TENERIFE Tel. (922) 28 14 00 Telex: 95005 CEPSE E	VALENCIA Tel. (96) 126 64 12 Telex: 62047 CEPSE E
--	--	--	--	---	---	---

CEPSA es Superservicio.



ACLARACIONES

Sr. Director:

El artículo «Muerte en el Mar Negro» aparecido en el número 246 de HOJA DEL MAR contenía algunos errores e imprecisiones que me gustaría rectificar.

En contra de lo que a veces se ha escrito en algunos libros y artículos de prensa, y de donde tal vez proceda el error de ustedes, el compositor y pianista español Enrique Granados no murió en el naufragio del «Lusitania», sino en el del «Sussex», también provocado por una acción bélica alemana, sólo que no en 1915, sino en 1916. Por otro lado, me parece excesivo afirmar que fue este ataque el que motivó la entrada de los Estados Unidos de América en la Primera Guerra Mundial. De hecho, ésta se demoró aún por un tiempo. Tal vez sería más justo considerar que la incorporación de las tropas norteamericanas al teatro de operaciones fue resultado de todo un conjunto de factores, de índole política, económica, militar, etcétera, y no tanto el fruto de tal o cual evento aislado.

El otro extremo que me parece oportuno comentar, y que puede ser una manifestación de esos famosos «duendes» que visitan las publicaciones periodísticas cada tanto, es la expresión «nudos por hora». Al ser el nudo una medida de velocidad que lleva implícita la hora, decir «nudos por hora» equivale a hablar de millas por hora a la hora, lo cual, más que una unidad de medición, resulta un galimatías. Otra posibilidad es que la autora del artículo haya querido atenerse a lo que sobre este particular sostienen nuestros académicos de la lengua. En efecto, el *Diccionario de la Academia* aporta esta definición de la palabra «nudo»: «Refiriéndose a la marcha de un barco, medida de longitud (sic) que equivale a una milla.» Esta misma definición tiene acogi-

CARTA DEL MES SUGERENCIAS

Sr. Director:

Me permito escribirle para hacerle algunas sugerencias sobre cosas que, en mi opinión, mejorarían la revista que usted dirige, la cual ya me gusta, pero todo puede mejorarse.

Creo, en primer lugar, que sería muy interesante que hubiera más artículos cortos, que ofrecieran un panorama rápido y ágil de la actualidad y los problemas más urgentes del sector. Muy frecuentemente, uno se pone a leer HOJA DEL MAR «cubriendo huecos» de espera, mientras está realizando tal o cual gestión burocrática, o sanitaria, etcétera. En esas ocasiones, no apetece demasiado ponerse a leer un artículo de seis páginas; esos hay que abordarlos con más tiempo por delante. Para esos casos, que son muchos, lo más interesante son pequeños artículos breves. Convendría además que esos artículos retrataran la realidad marítimo-pesquera por zonas geográficas, de manera que ofrezcan un panorama relativamente completo de lo que ocurre en cada una de nuestras zonas marítimas y pesqueras.

También me parece que convendría que hicieran un esfuerzo suplementario por dar a los artículos económicos un carácter aún más didáctico; que las cifras aparezcan más explicadas y contando con que somos muchos los que tenemos interés en esas cifras, pero que sabemos muy poco de economía (salvando la familiar).

La introducción del crucigrama me ha parecido una buena idea. Pero me parecería bien que en cada número aportaran la solución del crucigrama anterior, y también que hubiera más espacio destinado a pasatiempos: jeroglíficos, cómics, etcétera. Un par de páginas para todo quizá no robaran demasiado espacio a la revista y contribuirían a hacerla más atractiva.

Son pequeñas ideas que me han ido surgiendo como lector asiduo, y que quizá les sean de utilidad. Esperando que así sea, se despide,

Andrés ROMAN GONZALEZ
Las Palmas

da en otros diccionarios, incluyendo los muy prestigiosos de Julio Casares y de María Moliner. Este último llega incluso a remachar la idea con un ejemplo, en el que afirma que debe decirse «nudos por hora». No sigue ese ejemplo, y creo que con acierto, la *Enciclopedia Larousse*, que afirma que el nudo es una «unidad de velocidad utilizada en navegación, equivalente a 1,852 metros por hora o una milla ma-

rina por hora», advirtiendo a continuación explícitamente que no debe decirse «nudos por hora».

En todo caso, tengo para mí que este es un asunto en el que los académicos de la lengua han metido, dicho sea llanamente, el cuenco.

Agradeciéndole su atención, le envía un saludo,

Ernesto GARCIA PEDROS
Madrid

INDIGNACION

Sr. Director:

Le escribo la presente sin la menor esperanza de ver esta carta publicada en las páginas de HOJA DEL MAR.

He seguido la revista que usted dirige actualmente desde hace largo tiempo. Debo expresarle mi desagrado por el giro que ésta ha tomado en los dos últimos años. Reconozco que ha experimentado ciertas mejoras en cuanto a presentación, variedad, fotografías, etcétera. Pero esas ventajas no compensan el tono doctrinario de que se han recubierto ustedes. La defensa descarada y partidista de los sindicatos en detrimento de quienes son, en realidad, los responsables de la economía; la vindicación de causas marginales, ajenas al ser español más arraigado, como son el ecologismo y el feminismo; los ataques más o menos disimulados contra opciones políticas tradicionalistas; la ignorancia del sentido religioso de nuestras gentes... Todos esos son hechos visibles en cada número de la actual HOJA DEL MAR.

Los extremos a los que llevan ustedes esas más que discutibles opciones pueden rozar el más cerrado dogmatismo. Para ejemplo basta un botón: en su último número, por no escribir la expresión «antes de Jesucristo», optan ustedes por poner «antes de nuestra era». ¿Tanto les repugna mencionar al Hijo de Dios? Pues sepan ustedes que siempre se ha escrito «a. J. C.», y que ese invento suyo «a. n. e.» es absurdo, y lo único que hace es retratarles a ustedes mismos.

Y no crean que pongo este ejemplo porque carezco de otros. Es, sencillamente, porque me ha parecido la gota que rebosa el vaso de la indignación.

Consideren a partir de este momento que tienen un lector menos.

Julio RODRIGUEZ-MAS
Toledo

EDITORIAL	3
CARTAS DE LOS LECTORES	4
MAREGRAMA	82

REPORTAJES

II CONGRESO DE LA MARINA CIVIL	12
CONFERENCIA PORTUARIA EUROPEA EN VIGO	18
CONTENER LOS PRECIOS DEL PESCADO	22
ASAMBLEA ANUAL DE LAS OO. PP. EUROPEAS	26
IFREMER: Investigar es rentable	40
MUSEO FRANCES DE LA MARINA: 300 años de Historia	46
PARIS, PUERTO DE MAR	52
SINAVAL 86	68
IV PLENO NACIONAL DE AETINAPE	72

DOSSIER

LA FRANCIA MARITIMA	18
---------------------------	----

ENTREVISTAS

PILAR GARCIA DOÑORO: «España no va a perder capacidad de pesca»	6
AMBROISE GUELLEC: «Avanzaremos mejor si avanzamos juntos»	28

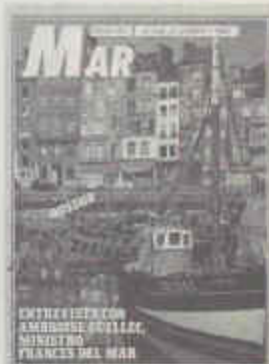
SECCIONES

PAISES COMUNITARIOS: Francia	34
ECOLOGIA: Una Doñana para Euskadi	58
SOCIOLOGIA: La otra cara de los accidentes marítimos	62
SUCEDIO EN TREINTA DIAS	74
LIBROS DEL MAR: <i>Mediterráneo</i> , de Fernand Braudel	80

Diciembre

1986

EN PORTADA



Francia posee una importante flota pesquera y una Marina Mercante notable. Su vecindad inmediata con España genera un conjunto de relaciones, no exentas siempre de perfiles conflictivos, pero abre también paso a un amplio campo de colaboración. HOJA DEL MAR dedica un amplio dossier a la realidad marítimo-pesquera francesa y a sus relaciones con nuestro país.

Foto portada:
Cedida por la
Oficina Francesa
de Turismo

N.º 248

HOJA DEL MAR 5

40 años.
Soltera.
Nació en Madrid.
Licenciada en
Ciencias
Económicas.
Fue profesora de
Estructura
Económica en la
Universidad
Complutense de
Madrid.
Técnico de la
Administración
Civil del Estado.
Ha trabajado en
los ministerios de
Industria y
Economía, en la
Secretaría de
Estado para las
Relaciones con la
CEE y en el
MAPA.
Directora general
de Relaciones
Pesqueras
Internacionales.





La política exterior, en materia de pesca, constituye uno de los puntos claves para la actividad del sector. España tiene suscritos más de veinte acuerdos bilaterales o multilaterales en todo el mundo. Casi dos terceras partes de las capturas españolas proceden de caladeros de otros países.

Tras la reciente ampliación de la CEE, según el artículo 167 del Tratado de Adhesión, España integró en la Comunidad la responsabilidad negociadora de estos convenios. Pilar García Doñoro, directora general de Relaciones Internacionales de la Secretaría General de Pesca Marítima, hace un primer balance sobre esta materia, de interés clave para todo el sector.

«ESPAÑA NO VA A PERDER CAPACIDAD DE PESCA»

HOJA DEL MAR.—Ciertos medios pesqueros señalaban hace algunos meses su temor a que se pudiera producir un vacío en la defensa de nuestros intereses en los más de veinte acuerdos que teníamos con terceros países. La Administración dio garantías de que no habría problemas. ¿Cómo se ha notado en este punto nuestro entronque en la Política Azul comunitaria?

PILAR GARCÍA DOÑORO.—Yo no creo que se haya producido ni se vaya a producir ningún vacío en la defensa de nuestros intereses. Es cierto, eso sí, que tenemos que integrar muchos aspectos. Actualmente, el proceso no es muy diferente del que se mantenía antes. Con la salvedad de que ahora el centro de las conversaciones es la Comunidad y no el Gobierno español.

Por Vidal MATE

Cuando se abre un proceso de negociaciones, informamos al sector o a los sectores afectados. Preguntamos por sus intereses, y los armadores nos remiten sus peticiones. Esas propuestas son recogidas por la Administración española y, posteriormente, tras un proceso de análisis, coordinación y estudio, son presentadas en Bruselas, teniendo en cuenta los intereses de nuestra flota y la presencia histórica en el caladero del que se trate. Cada Estado miembro hace lo mismo y, sobre estas peticiones, comienza la negociación. Yo creo que es un procedimiento válido. España tiene una presencia permanente en esas negociaciones y nuestra delegación varía sus representantes en función de la importancia

o la fase en que se encuentre cada acuerdo.

H. del M.—Cree que la Comunidad tiene una estructura suficiente para acometer con garantías ese proceso de negociaciones exteriores?

P. G. D.—La Comunidad tiene capacidad, conocimientos y funcionarios suficientes para llevar adelante ese proceso de negociaciones internacionales. Se están incorporando nuevas personas, hay un mecanismo ya adoptado. Quizá el problema, en este último trimestre del año, es que hay una auténtica avalancha de negociaciones abiertas. Desde las últimas semanas hasta finales de diciembre, están previstas o se han celebrado ya varias conversaciones: con Senegal, país con el que ya se firmó un nuevo acuerdo; con Seychelles, con las conversaciones iniciadas; Mozambique, adonde viajó el

subdirector de la Zona Sur; Saõ Tomé, Mauritania, Kenia, Somalia, Djibuti-Tanzania... Angola está pendiente. Se están dando ya los primeros pasos para las negociaciones con Marruecos. Esto en cuanto a la zona Sur. Por lo que se refiere a la Norte, no hay en este momento ningún proceso de negociación. Está pendiente el asunto de Svalbard y la asignación de las cuotas periódicas que nos conceden los Estados Unidos en función de la cifra global asignada. El funcionamiento creo que es correcto, tanto por parte de la Comunidad como por la nuestra.

H. del M.—Senegal ha sido el primer país en suscribir con la CEE un acuerdo con la presencia ya de España. ¿Cómo enjuiciaría el resultado de esa negociación?

P. G. D.—Con Senegal tenía un acuerdo la CEE, que expiraba el 15 de enero de 1986, y otro España, cuyo término estaba fijado para el 1 de marzo de 1987. Las negociaciones han sido muy largas: ocho meses, y se desarrollaron tanto en Bruselas como en Dakar. La firma del protocolo del acuerdo se realizó el pasado 1 de octubre y tiene una duración de diecisiete meses, divididos en dos periodos. El primero, del 1 de octubre de 1986 hasta el 28 de febrero de 1987. El segundo, desde el 1 de marzo de 1987 hasta el 28 de febrero de 1988. El motivo de la separación es la integración de nuestro acuerdo bilateral a partir del próximo mes de marzo. Los resultados creo que han sido positivos para España. La principal dificultad ha residido en las exigencias de Senegal para los desembarcos de atún en Dakar. La flota comunitaria debe desembarcar 10.000 toneladas de atún congelado, de las que 6.600 corresponden a la flota española, incluyendo la totalidad de las 3.500 toneladas de atún

fresco. En cuanto a las autorizaciones, se ha pasado de considerar el número de barcos a fijar una cantidad de TRB, lo que puede suponer pasar de 104 barcos, que figuraban en el acuerdo bilateral, a 123. Las contrapartidas económicas son sensiblemente inferiores.

H. del M.—España ha sido pionera en Europa en materia de acuerdos con terceros países para la búsqueda de nuevos caladeros. Nuestro ingreso,

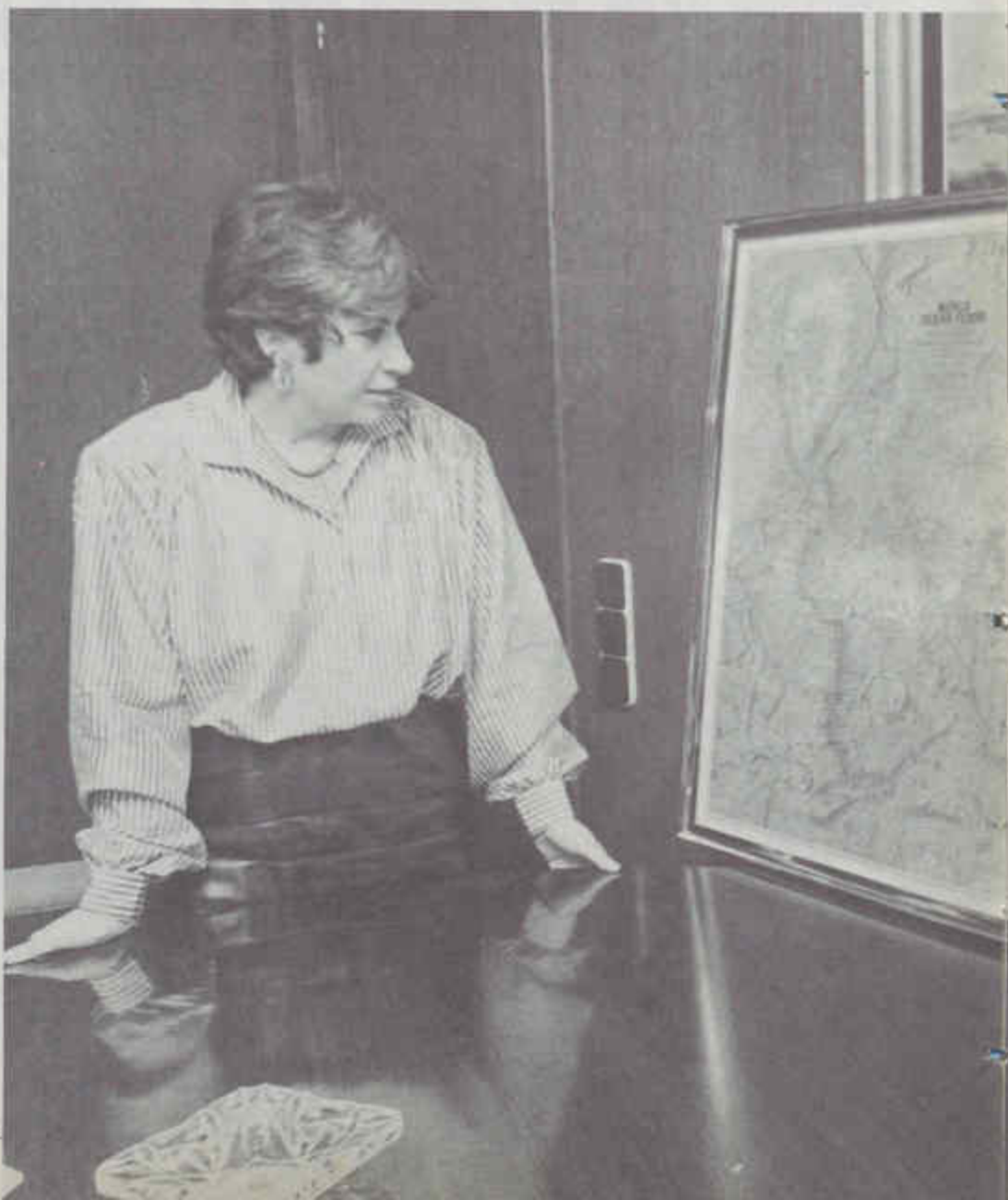
¿puede suponer un freno en esa experiencia?

P. G. D.—La Comunidad Económica Europea también es dependiente de los caladeros exteriores, ya que casi un 50 por 100 de su consumo procede de las compras a terceros países. Por este motivo, creo que no va a suponer un freno, sino todo lo contrario. A la Comunidad le interesa tener acuerdos pesqueros. Pero, además hay que tener en cuenta que los compromi-

sos en pesca no se limitan únicamente a esta actividad, sino que se extienden a otras fórmulas de colaboración. Por la simple exigencia de consolidar la presencia europea en el exterior, la línea comunitaria está en la misma órbita que la nuestra.

H. del M.—¿Vamos a compartir con la CEE nuestros caladeros o es posible lograr nuevos enclaves para la actividad pesquera?

P. G. D.—Yo no diría que vamos a compartir; vamos a completar los nuestros. A la hora de una negociación, cada Estado señala sus necesidades y su presencia histórica, y esas condiciones se su-



man. La Comunidad trata de mantener el equilibrio de intereses y cada uno conserva su cuota de mercado. Si hay que reducir el esfuerzo, la disminución es proporcional, al igual que si se pretende una potenciación.

La Comunidad mantiene también una clara política de búsqueda de nuevos caladeros.

España ha sido pionera, pero Bruselas comparte hoy esa inquietud. Por ejemplo, de cara a América Latina. La existencia de una política extremadamente proteccionista en los últimos años hizo difícil la fir-

ma de importantes acuerdos. Hoy, sin embargo, estamos constatando en esos países la existencia de una evolución, una mayor apertura y deseos

«La CEE también es dependiente de los caladeros exteriores, ya que la mitad de su consumo procede de compras a terceros países.»

de mantener conversaciones. Por ejemplo, en las últimas semanas se han mantenido ya contactos con representantes de las Administraciones pesqueras de Perú, México y Argentina. La CEE es la que

debe negociar el acuerdo, pero es significativo que esos países, a la vez que con Bruselas, hayan tomado contacto directo en Madrid con la Administración española.

Por nuestra parte, seguimos tratando de buscar nuevas vías para la actividad pesquera. Prueba de ello es el proyecto de la Antártida. Es un proyecto interesante, aunque bastante costoso, por lo que vamos a intentar una cofinanciación con la Comunidad Económica Europea. En idéntico sentido, estamos participando en campañas de investigación a través de organismos internacionales y tratamos de potenciar las cam-

pañías experimentales, a partir de las directrices de la Comunidad.

H. del M.—La negociación de nuevos acuerdos o la renegociación de los anteriores por parte de la CEE, ¿hasta qué punto puede hacerse desde posiciones de mayor fuerza, para lograr mejores condiciones y, en definitiva, pagar menos?

P. G. D.—En primer lugar, hay que señalar que los gastos que antes suponían los acuerdos bilaterales para la Administración española son asumidos ahora en su totalidad por la Comunidad. En 1986 existía un presupuesto global para cooperación, asistencia técnica, prospecciones de nuevos caladeros y campañas experimentales, por valor de unos 1.800 millones de pesetas.

Yo creo que la negociación desde la Comunidad puede abaratar las condiciones y se pueden lograr cláusulas más favorables en los acuerdos. La CEE es un gran mercado que interesa a todos los países. La Comunidad puede ofrecer también mayores contrapartidas que las que aportaba España en solitario. En este aspecto, me considero optimista.

H. del M.—¿Considera que es posible el mantenimiento de las actuales cuotas de capturas?

P. G. D.—La situación es diferente para cada una de las zonas, por lo cual eso va a depender de muchos factores.

En la Zona Sur, es decir, la de los países africanos, es preciso llevar a cabo una negociación con cada gobierno. En muchos casos, no hay estudios serios sobre recursos y, en consecuencia, no hay tampoco un punto claro de referencia para hablar de cuotas. En esas zonas, todo va a ceñirse a las contrapartidas.

Una situación diferente es la que se produce en la Zona Norte, con Noruega, Canadá y los Estados Unidos. De ahí podemos esperar todas las restricciones del mundo. Se está desarrollando un proceso de «americanización» de las



«LLEGAR A ACUERDOS EN LA ZONA NORTE SERA MUCHO MAS DIFICIL QUE LOGRARLOS EN LA ZONA SUR»

aguas, y las condiciones son cada vez más duras. Por otra parte, en esas zonas está subiendo el nivel de consumo de pescado, y lógicamente tratan de atender prioritariamente su propia demanda. La solución estaría en la búsqueda de nuevos caladeros.

Finalmente, está la cuestión de las cuotas en el seno de la Comunidad Económica Europea. Eso va a depender de la situación real de nuestros mares, compatible con el aumento de las actuales cuotas, punto este que debe ser objeto de negociaciones.

H. del M.—¿Estima que en el futuro deberemos seguir dependiendo en dos terceras partes de las capturas logradas fuera de nuestras aguas?

P. G. D.—No sé si en dos terceras partes, pero sí de forma muy importante, dado nuestro nivel de consumo, la situación y condiciones de nuestra plataforma y el desarrollo de la acuicultura. La presencia en los caladeros exteriores es algo irrenunciable, sobre todo, en determinadas especies. También es posible una recuperación lenta de nuestros caladeros, pero tenemos un techo, marcado por la estructura de nuestro litoral. La acuicultura es una vía apenas iniciada. Deberán pasar aún algunos años para que su desarrollo tenga un significado importante en nuestra estructura de consumo.

H. del M.—La aplicación de la Política Azul al Mediterráneo parece que es una de las principales reivindicaciones que mantiene España en Bruselas en materia pesquera.

P. G. D.—Es una petición y un objetivo importante que

defiende España en la Comunidad, porque creemos que es algo necesario. No tiene sentido que la política se centre en el Norte, cuando existe una realidad tan importante en el Sur. Hay que imponer restricciones a la actividad de algunas grandes flotas, como la coreana o la japonesa. Nosotros hemos promovido contactos entre organizaciones profesionales de España y Francia para tratar de unificar políticas, de llegar a com-

han hecho más fáciles las relaciones, pero los avances son lentos. Se camina despacio. Esto es normal cuando se trata en muchos casos de buscar soluciones para problemas de vecindad. Es más fácil ponerse de acuerdo en los grandes asuntos, porque las cuentas suelen estar más claras. En los pequeños, en cuestiones fronterizas, donde se ligán las cuestiones económicas con las sociales, e incluso, en algunos casos, con las políticas, junto



promisos en materia de mallas y especies, para limitar algunas capturas. Es algo indispensable, como también lo es que se incluyan nuevas especies en la organización del mercado de la CEE. El problema reside en los recursos; eso lo sabemos bien. Pero seguimos insistiendo en que especies como el salmonete, la lubina, el lenguado o la dorada puedan estar también entre los productos sometidos a regulación.

H. del M.—Nuestro ingreso en la Comunidad, ¿ha hecho más fáciles las relaciones con los países vecinos?

P. G. D.—No puede darse una respuesta concluyente. Se

con cuestiones históricas, los avances se producen, pero son lentos. En cualquier caso, la Comunidad es un nuevo marco que debe ser positivo para todos a la hora de resolver los contentiosos.

H. del M.—¿Eskote?

P. G. D.—Fue un compromiso entre Francia y España, tras muchos meses de negociaciones y sin cláusulas de por medio. Es un ejemplo de diálogo y entendimiento entre dos países vecinos y amigos.

H. del M.—¿El Guadiana?

P. G. D.—Seguimos sin un acuerdo sobre la pesca en la desembocadura. No ha sido posible el entendimiento en el último encuentro que mantu-

vimos en Ayamonte. Las diferencias no son muy grandes, pero nosotros no podemos hacer concesiones si no existen contrapartidas. Es cuestión simplemente de número de barcos y de la utilización de algunas artes por parte de Portugal en nuestras aguas, artes que están prohibidas en la Comunidad. Es algo por lo que no podemos pasar.

H. del M.—Partiendo de que España tiene su flota dispersa prácticamente por todo el mundo, ¿qué criterios mantiene la Administración española en la CEE a la hora de promover una nueva política de estructuras para los próximos años?

**«LOS GASTOS
QUE IMPLICA
CADA
ACUERDO
SON AHORA
ASUMIDOS
POR TODA LA
COMUNIDAD
Y NO SOLO
POR NUESTRO
PAIS»**



P. G. D.—El primer problema con que nos encontramos a la hora de elaborar esa nueva política pesquera es la falta de fondos suficientes para acometer los necesarios procesos de reforma de estructuras. España ha luchado desde el primer momento por la reforma de algunos reglamentos, como los que fijaban el techo para acceder a la política de ayudas en los 33 metros de eslora.

Ya se ha logrado que el techo esté en los 45. Pero nuestro deseo es que se rompan esos moldes tanto por arriba como por abajo, porque tenemos una gran flota artesanal que necesita apoyos importantes. Obviamente, España apoya y pretende para sí una gran flota polivalente que nos dé libertad para actuar en los caladeros más interesantes en cada momento, lo que hace más fáciles las negociaciones de nuevos acuerdos.

H. del M.—El próximo año finaliza el acuerdo existente con Marruecos. ¿Puede ser ésta la negociación más dura de las futuras?

P. G. D.—Las negociaciones para la renovación del acuerdo con Marruecos se puede decir que ya están en marcha, a través de diferentes contactos. La Comunidad tiene mucho interés en sacar adelante este acuerdo; obviamente, también nosotros. Somos conscientes de que, tras nuestro ingreso en la Comunidad, Marruecos intentará sacar el máximo beneficio, y contrapartidas de todo tipo. Para España es un acuerdo de la mayor importancia, del que depende la actividad de 800 barcos; algunos países de la Comunidad también quieren empezar a acudir a ese caladero. Va a ser una negociación muy dura, pero tenemos el convencimiento de que se puede obtener un buen acuerdo. En los últimos meses no ha habido problemas con las autoridades de Rabat. Estamos cumpliendo el acuerdo anterior con rigor y seriedad, y creemos que ésta es una buena tarjeta de presentación a la hora de las nuevas negociaciones. ■

Cuatro días de intensos debates

El conjunto de los problemas que afectan a la Marina Mercante (seguridad, enseñanzas, reforma de la Administración Marítima, transporte, adecuación a las estructuras comunitarias, etcétera) fue debatido intensamente entre los días 30 de octubre y 2 de noviembre en el Palacio

de Exposiciones y Congresos de Madrid por los asistentes al II Congreso de la Marina Civil, organizado por el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante (COMME), bajo el patrocinio del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Al acto inaugural asistió el titular de Transportes, Abel Caballero, a quien acompañaron en la presidencia los directores generales de la Marina Mercante y del Instituto Social de la Marina, José Antonio Madiedo y Constantino Méndez, el vicepresidente de la Comunidad Autónoma de Madrid, César Cimadevilla, y el presidente y secretario general del

COMME, Francisco García Suero y Joaquín Buelga, respectivamente.

El ministro de Transportes se refirió a la necesidad de contar con unas estructuras sólidas y unos planes de actuación concretos para la Marina Civil a fin de que ésta pueda afrontar correctamente el reto de la integración en Europa. «En tal sentido —dijo Abel Caballero—, el Plan de

Flota ha constituido un paso definitivo en la marcha hacia la recuperación de la identidad marítima de nuestro país.»

Abel Caballero se refirió también al próximo desarrollo de las propuestas contenidas en el informe elaborado por la COMINMAR para conseguir acabar con la dispersión de las competencias marítimas y anunció que está a punto de resolverse satisfactoriamente

la integración de las enseñanzas náuticas en la Universidad, una de las más grandes aspiraciones de los capitales y oficiales de la Marina Civil.

Precisamente en torno a la ponencia de «Las Enseñanzas Superiores de la Marina Civil» se produjo uno de los más intensos debates de estas Jornadas. Un total de seis ponentes: Luis Rodríguez, director de la ESMC de Tenerife; Juan Tri-

II CONGRESO DE LA MARINA



De izquierda a derecha: Constantino Méndez, José Antonio Madiedo, César Cimadevilla, Abel Caballero y Emilio Pérez Touriño.

go, inspector general de Enseñanzas Superiores Náuticas de la Dirección General de la Marina Mercante; Alejandro Mira, director de la Escuela Superior de Ingenieros Navales; Jesús Uribe, Catedrático de la ESMC de Gijón; Ernesto Verdura, catedrático de Motores en la ESMC de Barcelona, y Juan Achútegui, catedrático de Navegación de la ESMC de Santander, intervinieron en el análisis de esta cuestión. Especialmente aplaudido fue el parlamento de Jesús Uribe, quien criticó en vivos términos la situación de las enseñanzas náuticas.

Los principales problemas existentes, en cuyo diagnóstico coincidieron los participantes en el debate, fueron la no

NA CIVIL



Abel Caballero,
ministro de
Transportes,
Turismo y
Comunicaciones.



Constantino Múndez
Martínez, director
general del Instituto
Social de la Marina.



Emilio
Martínez
Bouza
(SVA).



Presidente
del
SEOMM.



Secretario
General de
Vizcaya del
SLMM-
CCOO.



Asesor
jurídico del
COMME.



José
Antonio
Madiedo,
director
general de
la Marina
Mercante.



Rafael
Lobeto
Lobo, Jefe
del Servicio
de Empleo
del ISM.

integración de estas enseñanzas en la Universidad y en el Ministerio de Educación; la insuficiencia de presupuestos dedicados a las enseñanzas marítimas; la situación del personal docente; la indefinición en cuanto a equiparación académica con otras carreras; la escasa dotación de personal administrativo y subalterno; la falta de renovación del equipamiento, laboratorios, etcétera; la estructura administrativa de la Escuela y la falta de diálogo y apoyo por parte de la Administración.

Otra ponencia que provocó un animado debate fue la que pronunció el presidente de la Sociedad de Gestión de Buques, Enrique de Caso, quien hizo una exposición de los motivos por los que se había creado dicha entidad. Tuvo duras palabras para los armadores «morosos» y «negligentes» que habían abandonado sus barcos en distintos puertos del mundo y a «unas tripulaciones que demandaban comida y atención». Por ello, según Enrique de Caso, el Banco de Crédito Industrial, principal acreedor de estos armadores, «necesitó imperiosamente eliminar las distorsiones y actuar, no sólo por las razones que afectaban a su cartera, sino por las exigidas por una mínima justicia económica».

Enrique de Caso señaló que en los dos años de existencia de la SGB se han vendido 95 buques, de ellos un 70 por 100 lo han sido al extranjero y al contado. En el debate, una de las principales acusaciones que se vertieron contra la SGB fue la de destruir puestos de trabajo, a lo que el presidente de la entidad contestó que «eso no es exacto, a no ser que se considere puesto de trabajo la precaria situación de una empresa que no cumple con el pago de los créditos concedidos y que, en muchos casos, no paga a las tripulaciones durante meses. El BCI ha destinado hasta ahora una cifra del orden de 2.000 millones de pese-



tas en indemnizaciones a trabajadores, procediendo, después de la indemnización, a la contratación automática de todos los que lo deseaban, durante un período mínimo de seis meses».

Ante el aluvión de críticas a la gestión de la SGB por parte de los presentes, entre los que se encontraban miembros del Sindicato Libre de Marina Mercante, el presidente de esta entidad, Enrique de Caso, sugirió al máximo representante del BCI, Rafael Suñol, también presente, que disolviese la SGB. Suñol medió diciendo que la intención del Banco no es «dirigir la política naviera del país sino que, como sociedad de capital público, lo único que se pretende es cobrar los créditos impagados».

Otro plato fuerte de este Congreso fue el debate sobre la Reforma de la Administración Marítima. Hubo ponencias presentadas por Fernando Huet, presidente del Puerto Autónomo de Valencia, José Luis Gabaldón, catedrático de Derecho Marítimo de la ESMC de Gijón; Carlos Rodríguez Casañ, capitán de fragata; Rafael Lobeto, jefe del servicio de Empleo del Instituto Social de la Marina, y Julio Castela, director del Centro de Relaciones Interprovinciales del Instituto de Estudios de Administración Local.



La densidad de las jornadas hace imposible mencionar aquí la totalidad de las ponencias. Otros temas tratados fueron «La construcción naval en la pasada legislatura y las directrices para el futuro»; «Bases para la profesionalización de la Administración Marítima». El de «La legislación vigente y el problema de las tripulaciones mínimas en los buques» fue debatido por varios asesores jurídicos del COMME y de la Dirección General de Marina Mercante. «La estructura de un puerto europeo modelico», tomando el caso del de Rotterdam, fue explicada por uno de sus directivos, Mr. H. Schutter.

«La seguridad marítima», «La política comunitaria sobre transporte marítimo», «La constitución y desarrollo de una empresa naviera en España» y «Sindicalismo y cuadros técnicos a bordo» fueron exhaustivamente analizados. En esta última ponencia hay que señalar la ausencia del sindicato UGT que, aunque había sido convocado, declinó la invitación.

Despertó también vivo interés la conferencia desarrollada por el catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad Autónoma de Barcelona, Ignacio Arroyo, sobre la «Naturaleza jurídica laboral de la figura del capitán de la Marina Mercante».

Un organismo no expresamente vinculado al transporte marítimo, el FROM, también estuvo representado en este Congreso de Marina Civil. Su presidente, Javier Varona, expuso la necesidad de que se produzca un cambio en la organización pesquera española para su mejor adecuación a la europea, asumiendo las estructuras de los productores pesqueros (OO. PP.), que se configuren como los auténticos protagonistas de la producción y del comercio del futuro.

Por su parte, el entonces subdirector general de Acción

Rafael Lobeto resaltó la importancia que para la reforma de la Administración Marítima ha tenido la COMINMAR, cuyos trabajos finalizaron el pasado mes de junio, porque es la primera vez que la realidad marítima se aborda integralmente, desde una perspectiva en la que han coincidido civiles y militares, para conseguir un proyecto integrador encaminado a la consecución de una estructura única de las competencias hasta ahora dispersas.

José Luis Gabaldón hizo hincapié en que los trabajos de la COMINMAR basan su importancia en que con ellos ha cobrado carta de naturaleza la convicción de que con esta reforma no se va contra nadie, sino a favor de todos.

El capitán de fragata Rodríguez Casau se centró en los trabajos realizados para el establecimiento de un servicio español de guardacostas y señaló las dos posibilidades contenidas en el informe de la COMINMAR al respecto y que apuntan hacia la permanencia de la situación actual, mejorando la coordinación, o bien a la creación de un servicio de vigilancia único con un servicio de guardacostas de carácter civil y un servicio de vigilancia marítima de carácter específico.



Roberto Gómez, de la Junta de Gobierno del COMME.



Francisco García Suero, presidente del COMME.



Javier Varona, presidente del FROM.



José Antonio Sánchez Riera, secretario general del ISM.



Fernando Salvador, director general de REMASA.

CONCLUSIONES DEL CONGRESO

Pesca y regulación de mercados. Para asegurar el ejercicio adecuado de la pesca deben constituirse las Organizaciones de Productores que, con talante de empresa privada, hagan que España participe en el marco europeo.

Sociedad de Gestión de Buques. Ante la ineficacia de la SGB como elemento de saneamiento económico, debe contingentarse la flota en grupos de gestión individualizada, integrados por buques que sean homogéneos entre sí. Tales grupos deberán tener autonomía y depender de una gerencia colegiada con representantes del BCI y de la Dirección General de la Marina Mercante.

Enseñanzas. Las Enseñanzas Superiores de la Marina Civil deben cumplir tres objetivos: formar humana y técnicamente a los profesionales; impulsar planes de investigación, y, en fin, servir de nexo permanente entre la marina civil y la sociedad. Para ello es necesario la integración de estas enseñanzas en la Universidad; trazar el perfil profesional del marino mercante; homologar los títulos, transformar el cuerpo de profesores y ascender la actual Inspección General de Enseñanzas Superiores Náuticas a la categoría de Subdirección General de Personal Marítimo.

Construcción Naval. Adecuar la construcción a la demanda real y a las exigencias del mercado; coordinar mejor la planificación y ejecución de los programas y dirigir la reconversión no a la reducción de la construcción sino hacia una regeneración y modernización de las plantas de producción.

Social del ISM, Leopoldo Cal, que días después sería nombrado secretario general del FROM, analizó «La situación social en el Sector Marítimo», haciendo un repaso a la política de acción social que está llevando a cabo el ISM a través de sus distintos programas.

La clausura del II Congreso de la Marina Civil corrió a cargo de los directores generales de Puertos, Fernando Palau, del Instituto Social de la Marina, Constantino Méndez, y del de la Marina Mercante, José Antonio Madiedo.

El primero de ellos defendió la aplicación «a ultranza» de

Transporte marítimo. Mayor participación de España en los programas de decisión de la política marítima comunitaria y mantenimiento del cabotaje nacional para los buques construidos o abanderados en España.

Constitución y desarrollo de la empresa naviera. Se recomienda un exhaustivo examen de la salud financiera del sector, mediante un análisis individualizado de la capacidad de competir de cada uno de los buques de la flota española. Por otra parte, la constitución de cooperativas podría contribuir favorablemente a la consolidación y crecimiento de la flota.

Sindicalismo y cuadros técnicos a bordo. Se pide que las actuaciones de las distintas organizaciones del sector no sean opuestas, para conseguir, aunando esfuerzos, la mejora de las condiciones de vida y trabajo de los profesionales.

Reforma de la Administración Marítima. Se solicita al Gobierno el cumplimiento de las propuestas elevadas por la COMINMAR en relación con la reforma de la Administración Marítima y la creación de aquellos cuerpos marítimos que sean necesarios, así como de una escuela de Administración Marítima y un Servicio de Guardacostas.

Naturaleza Jurídico-Laboral de la figura del capitán de la Marina Mer-

cante. Dada la indefinición y desprotección que la figura del capitán tiene, es necesario que se aplique el Real Decreto de Alta Dirección como paso previo, que conduzca a la superación de la presente dispersión legislativa, y que se promulgue un Estatuto Jurídico del Capitán.

Profesionalización de la Administración Marítima. Uno de los primeros pasos a dar en este aspecto es la adecuada dotación en medios humanos y materiales para la inspección de buques, publicación de nueva normativa sobre tripulaciones mínimas a bordo y descentralización de la gestión portuaria con la disolución de los monopolios corporativos.

Tripulaciones: legislación vigente. La determinación de los módulos de tripulación deberá establecerse en función de criterios de seguridad, rentabilidad y respeto a la dignidad y derechos del trabajador.

Seguridad Marítima. Hasta que no se produzca la delimitación de competencias civiles y militares, se establezca una Administración Marítima Civil y los marinos profesionales ocupen los puestos de los que en su día fueron separados, no podrá tener España los dispositivos mínimos imprescindibles para llevar a cabo una política de seguridad marítima, que ahora no existe por carecer de infraestructura y de un cuerpo de funcionarios profesionales.

Situación Social del Sector Marítimo. Dada la situación general, es deber de la Administración superar las deficiencias para dar un correcto servicio al administrado. ■



Palacio de Congresos y Exposiciones de Madrid, sede de las jornadas.

una política de gestión empresarial, para aumentar la eficacia de los puertos. En su intervención, el director general del ISM, Constantino Méndez, realizó un análisis integrador de las cuatro grandes cuestiones que determinan la actividad marítima: las circunstancias y el medio en que se realiza, los sistemas productivos, el modelo social marítimo y el

papel de la organización del Estado y de los interlocutores sociales. Tras hacer un breve repaso histórico de la política marítima de nuestro país, el director general del ISM expuso aquellas actuaciones del Gobierno encaminadas a la puesta en marcha de una política global marítima desde una estructura administrativa específica y acorde con las sin-

gulares características del sector.

El director general de la Marina Mercante, José Antonio Madiedo (que recibió una fuerte ovación de los asistentes a modo de despedida, ya que había dejado hacia escasamente un mes la Secretaría General del COMME), hizo un discurso dialogante en el que pidió solidaridad y respeto mutuo entre todos los sectores de la Marina y solicitó de todos la colaboración para que el sector prospere y pueda integrarse dignamente en Europa. ■

Concha H. CARAZO

SEVICEN: SERVICIO DE MEDICINA PREVENTIVA MARÍTIMA

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



a) Centro Radio-Médico

RADIOTELEFONIA: Onda Corta (a través de Pozuelo)
Onda Media (a través de Correos Nacionales)
RADIOTELEGRAFIA: a través de Aranzuez-Radio
CONEXIÓN DIRECTA: Telef. (91) 410 34 75 - Tx.: 43340 GRM-E

b) Buque Esperanza del Mar - BANCO CANARIO-SAHARIANO

RADIOTELEGRAFIA: a través de Aranzuez-Radio
RADIOTELEFONIA: EHOA
Apoyo Sanitario (hospitalización, radio-consulta, evacuación)
Apoyo Logístico (asistencia mecánica: eléctrica, botas, etc.)



c) Centros en el Extranjero

St. Pierre, FRANCIA
Dispensario Español, Saint Pierre et Miquelon, 97300 (France)
Médico: Telef. 41 21 32 - Tx.: 020424 Ardybul
C. A. Social: Telef. 41 21 32
St. John's, CANADA
Hogar del Marino Español, Saint John's, Newfoundland A1C-1A9 (Canada)
Médico: Telef. 754 00 77

Nouadhibou, MAURITANIA

Dispensario Español, B. P. 155
Médico: Telef. 2183 - Tx.: 448

Dakar, SENEGAL

Instituto Social de la Marina, B. P. 3149
Médico: Telef. 21 35 13 - Tx.: 451
C. A. Social: Telef. 21 35 13



Maputo, MOZAMBIQUE
(En fase de creación)

Luanda, ANGOLA

Rua 4 de Fevereiro, 94, cch. C.P. 3810
Médico: Telef. 71932 - Tx.: 3332

Walvis Bay, SUDÁFRICA

Casa del Marino, P. O. Box 1181, Walvis Bay 9190
Médico: Telef. 4185 - Tx.: 0908792
C. A. Social: Telef. 3250
H. Hospedero: Telef. 4902

ALICANTE: Casa del Mar	Telef. (965) 22 89 43 22 04 68
ALMERIA: Casa del Mar	Telef. (951) 23 82 22 23 84 23
BALEARES: Casa del Mar	Telef. (971) 22 26 01 22 26 02
BARCELONA: Casa del Mar	Telef. (93) 319 03 62 319 03 68
BILBAO: Casa del Mar	Telef. (94) 491 77 00 492 72 89
CADIZ: Casa del Mar	Telef. (956) 25 17 03 25 17 04
CEUTA: Casa del Mar	Telef. (958) 81 22 99 81 11 24
CARTAGENA: Casa del Mar	Telef. (968) 50 20 50 50 58 50
CASTELLÓN: Casa del Mar	Telef. (964) 22 14 08 22 08 08
GIJÓN: Casa del Mar	Telef. (980) 32 70 00 32 70 04
GUIPÚZCOA: Casa del Mar	Telef. (943) 39 65 40 39 66 41
HUELVA: Casa del Mar	Telef. (959) 25 84 11 25 74 11

Centros de Reconocimiento y Medicina Preventiva Marítima en Direcciones Provinciales



LA CORUÑA: Casa del Mar	Telef. (981) 28 70 00 28 76 83
LAS PALMAS: Casa del Mar	Telef. (928) 26 80 12 26 80 16
LUGO: Casa del Mar	Telef. (982) 22 34 54 22 34 50
MADRID: Policlínica	Telef. (91) 442 54 34 442 08 20
MÁLAGA: Casa del Mar	Telef. (952) 22 72 76 22 72 75
MELILLA	Telef. (952) 86 16 64
SANTANDER: Casa del Mar	Telef. (942) 21 20 87 21 48 00
SEVILLA	Telef. (954) 27 80 03 27 85 04
TARRAGONA: Casa del Mar	Telef. (977) 21 03 87
TENERIFE: Casa del Mar	Telef. (920) 27 11 50 27 11 54
VALENCIA: Casa del Mar	Telef. (96) 323 10 86 323 51 87
VIGO: Casa del Mar	Telef. (986) 29 27 00 29 07 58
VILLAGARCÍA: Casa del Mar	Telef. (986) 50 05 71 50 17 81



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

NUEVA ORGANIZACIÓN

E

Organizada por el Consejo de Europa y por el Ayuntamiento de Vigo, durante los días 5 al 8 de noviembre tuvo lugar en esta ciudad gallega la Conferencia de Regiones y Ciudades Portuarias Europeas. Más de doscientos representantes de todos los países de la CEE debatieron durante tres

la Conferencia de Ciudades Portuarias de Vigo se dieron cita diferentes representantes de todos los sectores relacionados con la actividad portuaria, desde los más ligados directamente a la actividad, como los armadores y navieros, hasta las organizaciones gubernamentales, profesores universitarios y expertos de todos los países. A través de las apretadas sesiones de trabajo, se pasó revista a la evolución de los transportes marítimos y sus posibles repercusiones sobre los puertos pequeños y medianos; al futuro de estas estructuras dentro de la política europea de ciudades y regiones portuarias; al papel que deben asumir esas colectividades para la gestión de sus espacios; a las relaciones de los puertos con su entorno y su papel en el desarrollo de cada uno de ellos.

Según el director de Ciencias Humanísticas de la Mar de la Universidad de Nantes, A. Vicarie, es posible hallar una solución a todos los problemas portuarios en el marco de la Comunidad Europea. Para ello sería indispensable, en primer lugar, el funcionamiento de una organización común a todos los países, punto para el que se habría dado el primer paso en la Conferencia de Vigo.

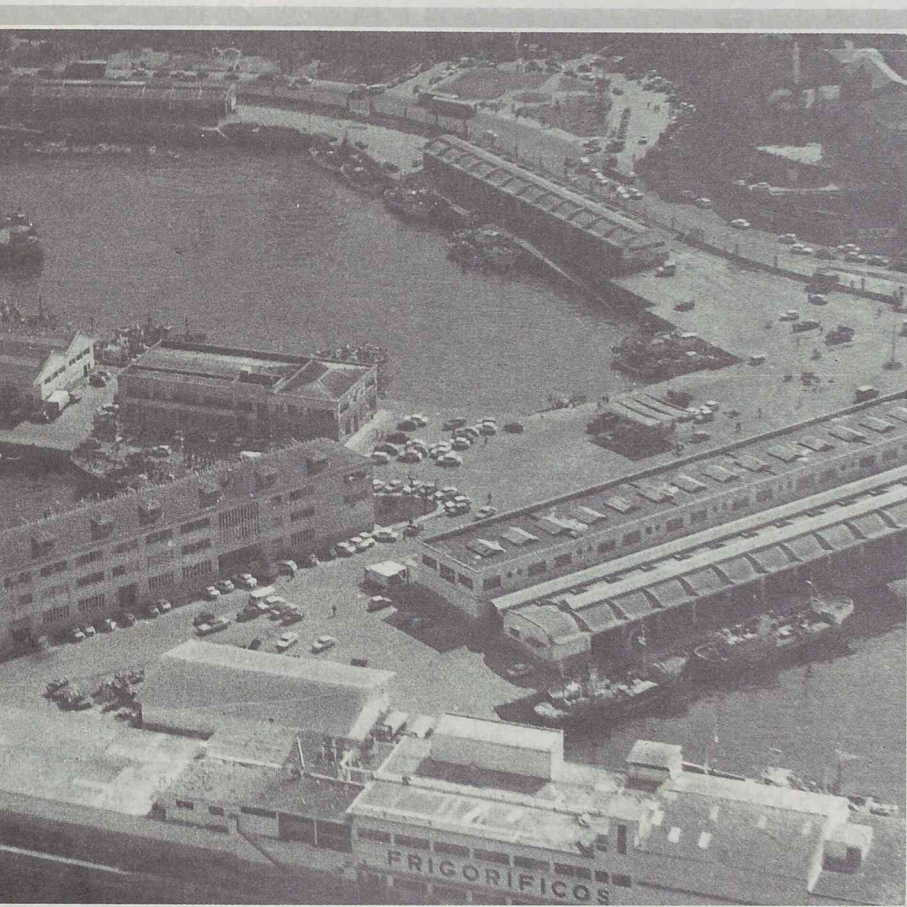
Entre el conjunto de las diferentes ponencias sometidas a estudio, destacaron tres en particular. La primera, referida a los puertos europeos en su entorno económico, mundial y europeo, a la luz de los cambios en los transportes marítimos. Según las conclusiones presentadas por el italiano M. Persello, en los últimos veinte años se ha producido una pro-



jornadas los problemas planteados en el sector y convinieron en la necesidad de una nueva organización portuaria de la Comunidad. Las Jornadas, inauguradas por el alcalde de Vigo, Manuel Soto, contaron con la participación de los ministros españoles de Obras Públicas y Urbanismo, y de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Javier Sáez de Cosculluela y Abel Caballero.



N PARA LOS PUERTOS



Las profundas transformaciones experimentadas por la actividad portuaria harían necesario, a juicio de los participantes en la Conferencia de Vigo, buscar un marco común de actuación en el seno de la CEE.



funda transformación en los transportes marítimos. Los contenedores han modificado totalmente la actividad portuaria. Los puertos no deberían desarrollarse sólo en beneficio propio, sino favorecer también el desarrollo de su área de influencia. En los últimos tiempos, ha habido controversias entre políticos, técnicos y agentes económicos. Si no se llega a un compromiso, podrían aumentar los actuales desequilibrios. Ante estas circunstancias, la Conferencia de Vigo adoptó las siguientes conclusiones: adaptación de las estructuras portuarias para ofrecer los mejores servicios, teniendo en cuenta la creciente especialización; búsqueda de estructuras armonizadas; sistemas portuarios autofinanciados, y una política portuaria europea por encima de egoísmos privados o nacionales.

La segunda de las ponencias más destacadas estuvo referida a los puertos europeos en el contexto local y regional, analizando el futuro de las estructuras de tamaño medio. La introducción de nuevas tecnologías puede dar lugar a cambios sustanciales en las estructuras portuarias. Estas circunstancias ocasionarían importantes transferencias de los centros económicos de gravedad, perdiendo fuerza las zonas industriales en beneficio de las de alta tecnología. Se pone de manifiesto la necesidad de que la fachada atlántica europea aglutine recursos suficientes para el logro de un mayor desarrollo. Se impone una mayor integración de las zonas insulares en el desarrollo económico del continente y parece indispensable una planificación de los transportes y de la estructura macroeconómica y territorial a escala europea. Las relaciones entre los pequeños y los grandes puertos deberían clarificarse. Lejos de competir, sería necesario que se integraran en un



mismo sistema complementario, en el que cada cual tuviera identidad y objetivos propios. Los puertos de tamaño medio son de gran importancia, a veces vital para zonas insulares, por lo que requieren una planificación especial. En esta planificación, corresponde un papel fundamental a las autoridades locales y regionales, quienes no deberían estar nunca ausentes de las decisiones.

Finalmente, la tercera de las ponencias que más atrajeron la atención estuvo referida a la nueva organización necesaria para los puertos europeos. Los cambios de actividad han obligado a una nueva distribución de espacios y equipamientos. Se ha incrementado la competencia entre los puertos, que en las zonas del norte de Europa están en manos de empresas privadas y en el sur con una u otra participación de organismos públicos. Todo ello supone la necesidad de una profunda reconversión, desde los equipamientos hasta los recursos humanos, reconversión que es preciso afrontar de cara al futuro. Existen coincidencias en la exigencia de abordar los problemas de los puertos desde una perspectiva global, inte-

grando a toda Europa, lo cual exigiría a su vez una respuesta lo más uniforme posible sobre el modelo de financiación de los mismos (estatal, privada, regional o local), debate que permanece abierto.

La Conferencia de Regiones y Ciudades Portuarias Europeas aprobó una llamada Declaración Final de Vigo, que contiene las principales conclusiones de estas Jornadas.

En primer lugar, pone de manifiesto la importancia de proseguir a escala europea la cooperación en materia de problemas portuarios. Para el desarrollo de las políticas portuarias, insiste en la necesidad de una mayor participación de los poderes regionales y locales, así como de la cooperación entre los responsables políticos y técnicos de las ciudades y regiones portuarias de Europa. Esta cooperación debería llevarse a efecto en el marco de una asociación o grupo de trabajo, entre cuyos objetivos destacan los intercambios de información, el mejor conocimiento de todo tipo de ayudas, la lucha para hacer valer los intereses de los puertos ante las instituciones comunitarias, etcétera. Este mismo planteamiento valdría

Las nuevas tecnologías y el desarrollo de los contenedores han significado una radical renovación en el concepto de la infraestructura portuaria.



también para los puertos pesqueros.

Como una vía para lograr un mayor acercamiento, la Conferencia destaca la cooperación en el ámbito de la investigación sobre los problemas portuarios y marítimos a escala europea. Las propuestas en este sentido van encaminadas a la creación de una asociación europea de institutos de investigación especializados. Los puertos de tamaño medio constituyen un motivo de preocupación. La Conferencia ha sido sensible a este problema y ha solicitado a la Comunidad Europea que lleve a cabo una política de desarrollo regional que permita a los puertos de tamaño medio desempeñar mejor su cometido. Para ello se ha solicitado a la Conferencia Permanente de Poderes Locales y Regionales de Europa que continúe sus actividades en estos ámbitos para el apoyo a este tipo de puertos, sobre todo en las zonas insulares y en las regiones periféricas.

Para los asistentes a esta Conferencia, es importante que a la hora de definir la política europea se tengan en cuenta los tradicionales vínculos marítimos de Europa con el continente africano y los países sudamericanos.

Hay un recuerdo para la situación de la flota mercante, en la conciencia de que está atravesando por un mal momento, en razón de las actuaciones bajo banderas de conveniencia. La Conferencia estuvo de acuerdo en emprender una acción decidida para exigir que todos los navíos que hagan escala en puertos europeos cumplan con las normas dictadas por la Organización Marítima Internacional.

La Conferencia puso de manifiesto el interés general por una mayor cooperación a todos los niveles entre las ciudades portuarias de la CEE y los respectivos organismos. Un apoyo a las estructuras desde los ámbitos regional o local para que, adaptadas a las exigencias del futuro, respondan a las necesidades de cada zona. ■

V. M.

A LOS HOMBRES DE MAR

V3

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

No dirigimos a vosotros para presentar la
empresa de video "V3" S.A.
Por que sabemos 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 habéis confiado en nosotros
os damos las gracias y lo que trata-
ríamos de conocer 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.





Ante la subida del IPC

El pescado, como un factor más de los que componen el capítulo de alimentación, tampoco ha escapado a las medidas adoptadas por la Administración para refrenar el proceso inflacionista. El Ministerio de Economía y Hacienda aprobó varias disposiciones encaminadas a permitir mayores entradas de pescado fresco y congelado procedente del extranjero. El objetivo es ajustar el Índice de Precios al Consumo en estos meses finales del año.

CONTENER LOS PRECIOS DEL PESCADO

DE acuerdo con los últimos datos manejados por el Instituto Nacional de Estadística para el cálculo del Índice de los Precios al Consumo (IPC), el factor titulado «Alimentación, Bebidas y Tabaco» tiene una ponderación de 33 puntos sobre 100. Esto es: de cada 100 pesetas que se gastan los españoles, 33 corresponden a la alimentación, las bebidas y el tabaco.

Este porcentaje fue tomado a partir de 1983. Anteriormente, el Instituto Nacional de Estadística atribuía a esta partida nada menos que un porcentaje del 40,5 por 100. Ello suponía un peso excesivo de los productos alimentarios, muy superior al real, en una sociedad donde cada día son mayores los gastos de otro tipo.

Para el cálculo del peso de los productos pesqueros en el IPC se ha efectuado una división por especies, eligiéndose aquellas consideradas más significativas.



Una de las maneras de bajar los precios es intensificar la oferta en el mercado. Para ello, el Gobierno ha publicado varios Decretos que suspenden por tiempo indefinido los derechos que gravaban determinadas compras al exterior.

En el conjunto de gastos que realiza un ciudadano o ciudadana español en todos los productos que se computan a efectos del IPC, los pescados suponen 34,68 pesetas de cada 1.000. En el caso de las zonas urbanas, cada ciudadano se gasta en pescado 35,18 pesetas de 1.000 y en las zonas no urbanas se queda en 34,56 pesetas.

En pescado fresco y congelado, según los datos del Instituto Nacional de Estadística, en el caso de las zonas urbanas, el gasto por ciudadano se eleva a 23,48 pesetas de cada 1.000. En las áreas no urbanas es solamente de 21,33 pesetas. La media estatal asciende a 22,54 pesetas de cada 1.000. En este grupo de pescados frescos y congelados entran la bacaladilla, el besugo, el boquerón, el gallo, el jurel, la merluza, la pescadilla, la sardina, la trucha, la sarna y otros pescados, tanto de mar como de río.

Los gastos en conservas de

pescado o preparados tienen lógicamente una significación mucho menor. Suponen solamente 5,36 pesetas por cada 1.000 en las zonas urbanas y 6,62 en las no urbanas. La media para el conjunto estatal es de 5,91 pesetas. En este apartado entran el bacalao curado, la mojama, el arenque, las huevas y otros pescados secos, ahumados, salados o en salmuera. Igualmente, se incluyen las sardinas (en aceite, tomate o escabeche), el atún, la caballa y otros pescados en conserva. Finalmente, en un tercer grupo están los crustáceos y moluscos, frescos y congelados. En las zonas urbanas suponen un gasto por ciudadano de 6,33 pesetas y de 6,10 pesetas en las zonas no urbanas, con una media para el conjunto estatal de 6,23 pesetas por 1.000. En este apartado se incluyen los calamares, las chirlas, las almejas, los mejillones, las gambas y otros moluscos y crustáceos de mar o de

río, frescos o refrigerados, congelados o cocidos.

Según se desprende de estas cifras, la importancia del pescado a efectos de IPC no es muy alta. Es inferior a lo que suponen las leches y sus derivados, y está muy por debajo de lo ponderado para el conjunto de las carnes.

La ofensiva del Ministerio de Economía y Hacienda contra el alza de los precios alimenticios para frenar en lo posible el IPC se inició el pasado mes de octubre. Se espera que sus efectos se dejen sentir más fuertemente a partir de noviembre. Mientras las previsiones del Gobierno apuntaban a una contención de la inflación durante 1986 en un 8 por 100, los incrementos de los últimos meses descompusieron los cálculos. Hubo que acelerar la toma de medidas para evitar la escalada. En el mes de octubre, el aumento del IPC se situó nada menos que en el 1,1 por 100. Ello venía a suponer

que, en los 10 primeros meses del año, el aumento del IPC se situaba ya en el 7,6 por 100. En los últimos 12 meses, de septiembre a septiembre, la subida era del 9,5 por 100. En lo que se refiere al capítulo de alimentación, el aumento era ya del 13,4 por 100 desde enero.

La luz roja se encendió al comprobar los productos en los que las subidas habían sido más espectaculares. Fue en ellos donde se concentraron las medidas de choque. Durante el mes de octubre, la alimentación subió en un 2,2 por 100, el vestido en el 1,1 por 100, la vivienda en el 0,2 por 100, el menaje en el 0,5 por 100, los servicios médicos en el 0,2 por 100, el transporte en el 0,1 por 100, el ocio y la cultura en el 1,1 por 100 y otros gastos en un 0,4 por 100.

Si tenemos en cuenta algunos productos particularmente básicos, nos encontramos con que, en el mes de octubre, los precios subieron en un 5,1 por 100 sobre el mes anterior. Durante 1986, la subida acumulada se situaba en el 6,6 por 100 y en el 11 por 100 contabilizando los últimos 12 meses. Del conjunto de las producciones alimenticias, los aumentos más espectaculares se registraron en las legumbres (14 por 100) mientras las frutas llevan ya acumulado a lo largo del año un incremento del 44 por 100. A la vista de estas circunstancias, la Administración consideró la posibilidad de adoptar medidas orientadas a intensificar la oferta en el mercado, como única forma de bajar los precios, aunque sea consciente de las dificultades de ello a estas alturas del calendario. Así, la principal actuación se ha centrado en las importaciones. Para ello se han publicado varios Reales Decretos por los que se suspenden por tiempo indefinido los derechos estacionales que gravan determinadas compras en el exterior. La primera de estas disposiciones está referida a los pescados frescos y congelados. La segunda afecta a los pescados frescos o refrigerados. La tercera disposición está referida a las importaciones de pota congelada. En este caso, el arancel no

se suspende; se reduce del 7,1 por 100 al 6 por 100. Finalmente, una cuarta disposición está referida a la importación de gallinetas nórdicas congeladas y bacalao también congelados. En este caso, se reducen asimismo los derechos arancelarios. Para las gallinetas pasan del 12 por 100 al 8 por 100, y en el bacalao, del 12,5 por 100 al 12 por 100.

Con este conjunto de medidas, se espera favorecer la entrada de pescado a precios competitivos para frenar la

nistración, se han importado este año 140.000 toneladas, frente a las 143.000 de 1985. Por

EL PESCADO HA TENIDO UNA ESCASA INCIDENCIA EN LA SUBIDA REGISTRADA POR EL IPC DURANTE EL AÑO 1986

este año se importaron cantidades ligeramente inferiores a las de 1985, con 27.500 toneladas frente a 30.300. Idéntica situación se produjo en las jibias, con 9.500 toneladas este año por casi 11.000 en 1985. Hasta el mes de septiembre, el valor de las importaciones totales se elevaba a 65.000 millones de pesetas. En las especies más significativas, ese valor ascendía a 45.000 millones de pesetas, frente a los 31.400 millones de 1985 en el mismo periodo.

Con estas cifras en la mano, se puede concluir que el volumen de las importaciones en esta campaña no ha sido en conjunto superior al de años an-

ASAMBLEA ANUAL DE LA ASOCIACION EUROPEA DE ORGANIZACIONES DE PRODUCTORES
ANNUAL ASSAMBLY OF THE EUROPEAN ASSOCIATION OF FISH PRODUCERS ORGANISATIONS
ASSEMBLEE ANNUELLE DE L'ASSOCIATION EUROPEENNE DES ORGANISATIONS DE PRODUCTEURS DE LA PECHE
ORGANIZADA POR: ORGANISED BY: ORGANISÉE PAR: Federación Nacional de Cofradías de Pescadores
Alicante, 6 y 7 de Noviembre de 1986



inflación, aunque ello pueda suponer un mayor déficit en la balanza pesquera.

Según José Manuel Sánchez Mora, jefe de los servicios técnicos del FROM, hasta el momento no se puede hablar de fuertes aumentos en las importaciones de pescado. Se ha producido tan sólo un ligero incremento procedente de algunos países de la Comunidad, sobre todo Francia y el Reino Unido.

Del conjunto de los productos más significativos, hasta el mes de septiembre, según los datos elaborados por la Admi-

nistración, se han importado este año 140.000 toneladas, frente a las 143.000 de 1985. Por especies más importantes, nos encontramos con que este año, hasta el mes de septiembre, se han importado 18.600 toneladas de bacalao, frente a las 16.600 de 1985; en merluza y pescadilla, 27.000 toneladas, frente a las 18.600 de 1985. En sardinas y arenque, las importaciones de esta campaña se hundieron al llegar solamente a 411 toneladas, frente a las casi 20.000 de 1985. También hubo un descenso de las importaciones de anchoas y boquerones, al pasar de 17.300 toneladas a 13.500. En calamares o potas,

teriores, aunque lo haya sido en una serie de especies significativas como la merluza, la pescadilla o el bacalao.

Por otra parte, tomando datos provisionales hasta el mes de agosto, nos encontramos con que los desembarcos habrían sido ligeramente inferiores a los efectuados en 1985. En 1986, se situaron en 667.000 toneladas durante el plazo enero-agosto, unas 6.500 menos que en 1985. La situación sería ya más preocupante, si tenemos en cuenta que entre enero y agosto de 1985 los desembarcos fueron de



Los desembarcos realizados en 1986 son, según las cifras provisionales, ligeramente inferiores a los del año anterior: durante el periodo enero-agosto, 6.500 toneladas menos que en 1985, año en el que, a su vez, también se produjo un notable descenso.



solamente 673.000 toneladas; cifra que suponía a su vez una caída de 32.000 toneladas respecto al mismo periodo en 1984.

Si nos atenemos a los precios, según los datos del FROM, en el conjunto del año se puede decir que se han sujetado las cotizaciones. En el primer semestre de 1986, cabe hablar incluso de precios a la baja, con caídas en algunos meses, como febrero, de hasta un 20 por 100, y descensos inferiores en otros periodos, como el 8 por 100 en junio o el 3 por 100 en mayo. Sin embargo, a partir de los meses de verano, al aumentar la demanda mientras permanecía prácticamente estancada la oferta, se produjo un considerable tirón en las cotizaciones, con subidas del 6 por 100 en septiembre y del 12 por 100 en agosto. Esta tendencia alcista es la que se querría cortar con las nuevas medidas adoptadas por la Administración y cuyos resultados se esperan para las próximas semanas.

Apoyando estas actuaciones, el FROM y las industrias del sector han puesto en marcha una campaña de información y promoción para el consumo de la merluza entera congelada, los langostinos, las gambas y los calamares. El coste total de esta campaña se eleva a unos 110 millones de pesetas. Con ella pretenden llegar a los espacios de televisión, radio, prensa, etcétera. La aportación de las industrias del sector se eleva a 30 millones de pesetas. El resto corre a cuenta del FROM.

Finalmente, junto a estas actuaciones para orientar el consumo de una serie de productos, la Administración quiere que resulte beneficioso el factor tiempo. Se pretende que los consumidores, ante la llegada de las Navidades, adquieran los productos lo más rápidamente posible, para hacerse con mercancías a precios inferiores, evitando los problemas de las fechas más cercanas a Navidad y Año Nuevo, cuando prácticamente resulta imposible parar los precios. ■

Vidal MATE

Asamblea europea en Alicante

OO. PP.: UN PUESTO EN LA C.E.E.

Más de cincuenta representantes de las Organizaciones de Productores de toda la Comunidad Económica Europea celebraron el mes pasado en Alicante su Asamblea anual. El encuentro, organizado por la Federación Española de Cofradías de Pescadores, sirvió para analizar los problemas de estas estructuras en el seno de la Comunidad, la situación de la política Pesquera Común y, en definitiva, para lograr un mayor acercamiento entre las OO. PP. españolas y las existentes en el conjunto de la CEE.

COMO punto de encuentro en el seno de la Comunidad, la mayor parte de las Organizaciones de Productores de la Europa de los Diez forman parte de la Asociación Europea, entidad de carácter privado que se pretende tenga cada día un mayor peso a la hora de proponer actuaciones en la Comunidad Económica Europea. Tras el ingreso de Portugal y, sobre todo, de España, aspiran ahora a potenciar la Asociación, en la que nuestro país puede y debe tener un papel destacado, de acuerdo con su realidad pesquera.

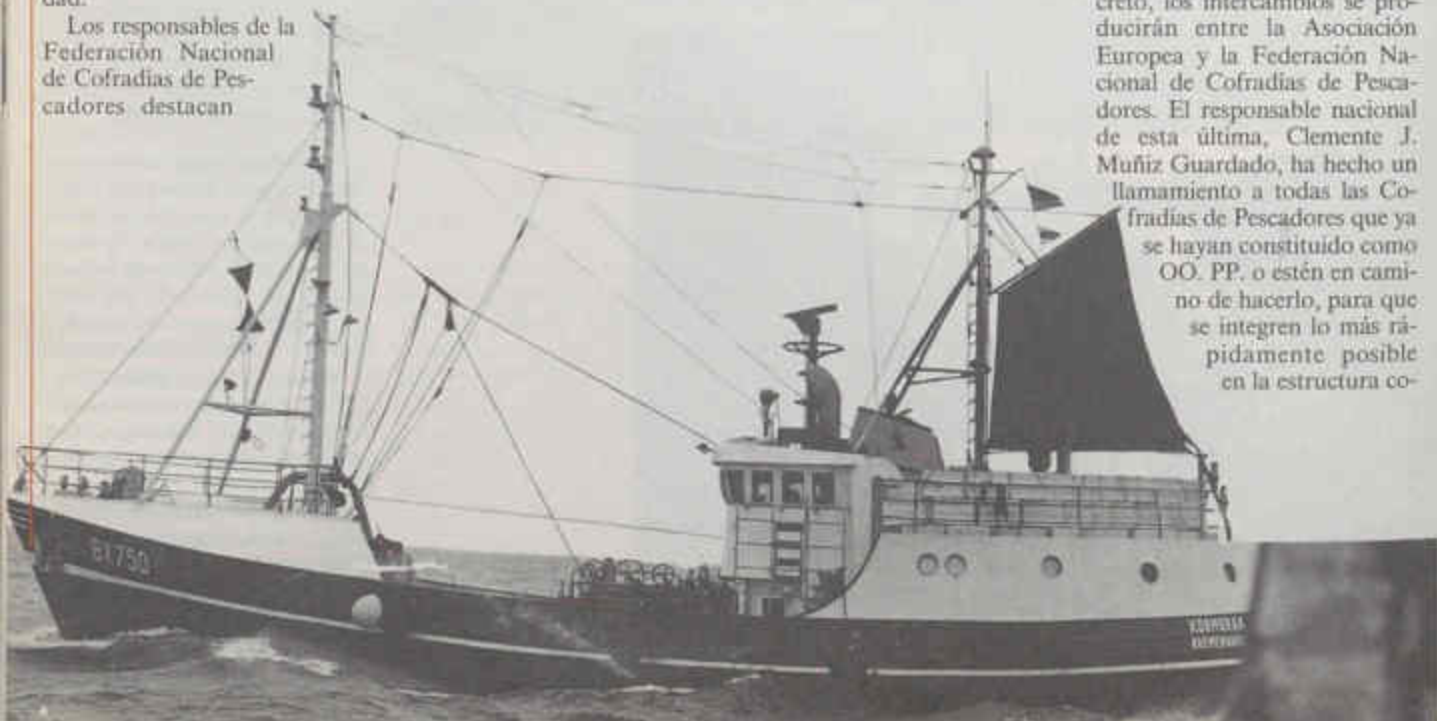
El hecho de que se haya celebrado esta primera reunión de la Asociación en España, se interpreta en medios pesqueros como el mejor reconocimiento al peso de la pesca española, a la vez que como apoyo para la potenciación de las Organizaciones de Productores en España.

Aunque la normativa para su constitución está vigente desde hace menos de un año, la respuesta de los pescadores españoles ha sido muy importante en este período, tanto en las estructuras de altura como en las de bajura, respondiendo a las demandas que en este aspecto planteaba la Comunidad.

Los responsables de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores destacan

el hecho de que la Asociación Europea de OO. PP. haya celebrado esta asamblea en España, así como que la organización haya corrido a cuenta de la pesca de bajura. Desde esta perspectiva, consideran que la reunión puede y debe servir para poner de manifiesto la importancia de las Organizaciones de Productores, así como de revulsivo ante aquellas estructuras que hasta el momento no se habían introducido en esta dinámica. Las OO. PP. españolas son todavía muy jóvenes: en unos casos acaban de empezar a funcionar y en otros se encuentran con su reconocimiento en trámite. Pero se espera que en un corto período de tiempo, cuando sean totalmente reconocidas por la Comunidad, tengan un papel importante en Bruselas. Según acuerdo de esta Asamblea, cuando se consolide el proceso, los productores españoles ocuparán un puesto en el Comité Ejecutivo de la Asociación, lo cual se puede producir ya en 1987.

Por otra parte, la Asamblea de Alicante, celebrada durante los días 6 y 7 del pasado mes de noviembre, ha sido un punto de encuentro para futuras actuaciones de colaboración e intercambios. En este caso concreto, los intercambios se producirán entre la Asociación Europea y la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores. El responsable nacional de esta última, Clemente J. Muñiz Guardado, ha hecho un llamamiento a todas las Cofradías de Pescadores que ya se hayan constituido como OO. PP. o estén en camino de hacerlo, para que se integren lo más rápidamente posible en la estructura co-





munitaria como una vía interesante para defender los intereses del sector en Bruselas.

Para esta primera Asamblea de las Organizaciones de Productores celebrada en España, la Federación había invitado a las diez OO. PP. constituidas ya en esa fecha legalmente en España. Sin embargo, de ese número únicamente acudieron a Alicante cuatro organizaciones: dos de Vigo, la Organización de Productores de Pesca Fresca y la Organización de Productores de Buques Congeladores de Merlucidos, Cefalópodos y Especies Varias. Además, las dos Organizaciones correspondientes a la bajura de Guipúzcoa y de Vizcaya. Jun-

to a ellos, se dieron cita otras de carácter local, como son las OO. PP. constituidas o en proyecto de Asturias, Alicante, Castellón, Murcia y Sada.

Esta situación habría puesto de manifiesto la existencia de posiciones no exactamente coincidentes en el sector pesquero, a la hora de ver la futura organización de las OO. PP. y, sobre todo, los celos en cuestión de protagonismos. La Federación Nacional de Cofradías, según señaló su vicepresidente, Tomás Boades, tiene muy claro que deben proceder a la constitución de OO. PP. como complemento de sus actuales fines y funciones, aunque hayan encontrado

ciertas reticencias en diferentes estructuras. En esta línea de organización de cara al futuro, se inscribiría la celebración de esta Asamblea.

Para el secretario de la Federación, José Manuel González, ha sido un éxito para la pesca de bajura el que la Asociación Europea aceptase la invitación hecha en su día para esta reunión, fruto de los muchos contactos que el sector ha mantenido ya en los últimos meses con las representaciones de la pesca en la Comunidad. «Nosotros —señala—, tenemos mucho que aprender del resto de los países en materia de comercialización, desde que el pescado sale de la lonja hasta el con-

sumo. Por el contrario, les podemos enseñar a ellos los mecanismos hasta que el pescado llega a la lonja. En esta asamblea les hemos explicado que las Cofradías van a seguir cumpliendo sus fines, aunque con una pequeña transformación en los mismos al entrar en los procesos de comercialización. Es ahí donde ellos nos pueden enseñar lo mucho que nosotros queremos conocer.»

Además de cuestiones de orden interno y de profundizar en el conocimiento de una parte de la realidad pesquera española como es la bajura, la representación comunitaria en esta Asamblea, en la que no está representado aún formalmente nuestro país, analizó la política pesquera común en algunos puntos de interés para las Organizaciones de Productores españoles. Entre otros aspectos, las OO. PP. del Cantábrico, Asturias, Guipúzcoa y Vizcaya plantearon que se solicitase a la Comisión la inclusión del bonito del norte y el cimarón entre las especies subvencionadas por la Comunidad Económica Europea.

En la sesión inaugural de esta Asamblea participó el secretario General del FROM, Leopoldo Cal, quien hizo un somero balance de la situación de las OO. PP. de España y su evolución durante los últimos meses. En opinión del representante de la Administración pesquera, el sector ha asumido con energía el reto de la clarificación y la regulación del mercado que supone la constitución de Organizaciones de Productores. Según afirmó Leopoldo Cal, el hecho de que en un período de ocho meses se hayan constituido o estén en proceso para hacerlo 19 OO. PP. con más de 700.000 toneladas, pondría de manifiesto la existencia en nuestro país de una tremenda ilusión en el sector para asegurar el ejercicio racional de la pesca y para mejorar las condiciones de venta de su producción a través de estas instituciones básicas que son las Organizaciones de Productores. ■

V. M.

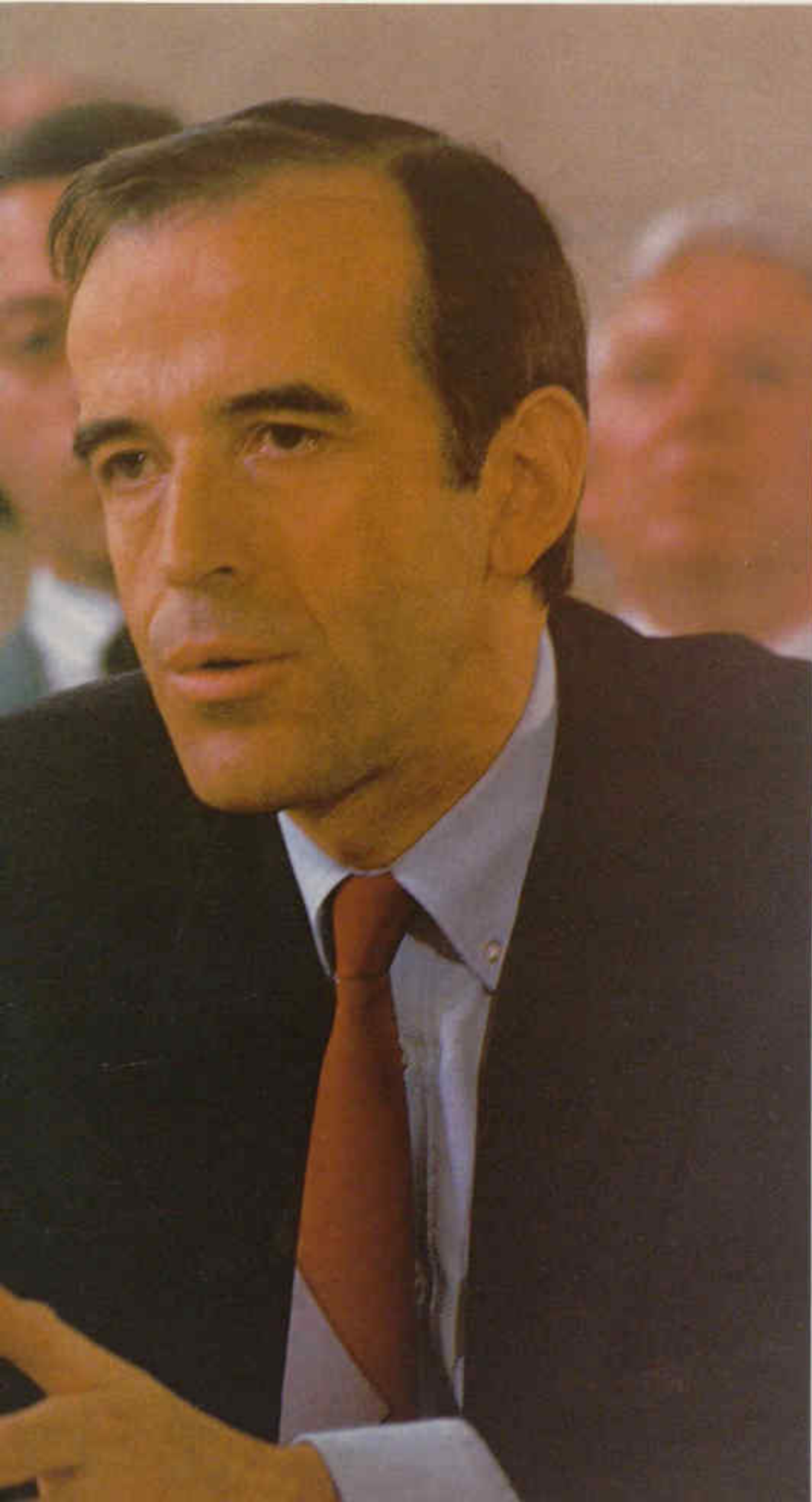
DOSSIER
FRANCIA

**Ambroise Guellec,
la voz de Francia para el mar**

«AVANZAREMOS MEJOR SI AVANZAMOS JUNTOS»

Por Javier ORTIZ

El principal dirigente de los asuntos marítimos del Estado francés, *monsieur* Ambroise Guellec, responsable del Secretariado de Estado para el Mar, es hombre de profundas convicciones europeístas. Enarbolando esa doble bandera —Europa, el mar—, Ambroise Guellec no oculta su satisfacción por el ingreso de los Estados español y portugués en la CEE y por el nuevo equilibrio comunitario que se ha creado en el campo marítimo. HOJA DEL MAR le visitó en su despacho de la place Fontenoy, en París, y habló durante más de una hora con él sobre las realidades y los problemas del mar: tanto los bilaterales franco-españoles como los que se plantean en los foros de la CEE.



HOJA DEL MAR.—Las relaciones entre Francia y España en el terreno marítimo parecen haber tenido, a partir de la reunión que ambas Administraciones realizaron en Zaragoza, una evolución francamente favorable. ¿A qué se ha debido ésta? ¿Ha cambiado la realidad, o es la actitud de los responsables políticos la que ha mejorado?

AMBROISE GUELLEC.—En realidad, los problemas que había en el pasado tampoco eran tan graves. Se trataba de diferencias de tipo económico y técnico entre dos países amigos; dos países que, por lo demás, están ya desde hace meses en una misma Comunidad. Yo creo que tanto por mi parte como por la del señor Romero las cosas siempre han sido encaradas en este espíritu. Si ha habido problemas, y si puede volver a haberlos, es en razón de una realidad: España tiene una fuerte flota pesquera; Francia también, aunque menor; ambas trabajan sobre caladeros que se encuentran sometidos a una presión extractora superior a sus capacidades, como es el caso del Golfo de Gascuña y de las proximidades de las islas Británicas. Eso proporciona un campo de problemas que cabría denominar estructurales: los ha habido, los hay y los seguirá habiendo. Como europeo convencido que soy, estoy persuadido de que nuestra presencia común en la CEE nos va a permitir a partir de ahora, ya que no evitar los problemas, si resolverlos cuando se planteen.

Me gustaría añadir que, si bien es cierto que los pescadores franceses y españoles pueden tropezar con problemas de coexistencia en los mismos caladeros, no menos cierto es que Francia y España tienen también un buen número de intereses comunes en lo que concierne a la «Europa Azul». Tengo el pleno convencimiento de que, en todo un conjunto de materias relativas a la pesca que son tratadas a escala comunitaria, los intereses españoles y franceses coinci-

den, lo que ha de permitirnos que sea mejor oída la voz de los países del sur de Europa en relación a la de los del norte. Estoy hablando, por ejemplo, de las cuestiones relativas a las condiciones de pesca, de las que afectan a los problemas del mercado, que es un capítulo muy amplio, de los problemas mediterráneos, de la investigación, de los cultivos marinos...

Así pues, el balance final, si se encaran las realidades con perspectiva, obliga a fijarse menos en tales o cuales dificultades concretas y a subrayar más el amplio campo de colaboración y entendimiento que está abierto ante los dos países.

H. del M.—A la hora del ingreso del Estado español en la CEE, los profesionales de la pesca en Francia dieron pruebas de una cierta prevención, a la vista de las características, cuantitativas y cualitativas, de la flota pesquera española. Tras diez meses de convivencia, ¿de qué modo ha evolucionado aquella tensión inicial?

A. G.—Las opiniones están hoy más matizadas. Pero conviene que tampoco en esto demos la espalda a la realidad. Hay problemas reales cuando se encuentran en las mismas aguas dos flotas, arrastrera la una, palangrera la otra. De esto hablamos largo y tendido en Zaragoza. Y yo creo que es importante que nos entendamos no sólo los responsables políticos, sino también los propios profesionales de ambos países.

H. del M.—Esto nos conduce directamente al acuerdo sobre elaboración de un Código de Conducta.

A. G.—En efecto. Y ese Código yo creo que es casi tan importante por el espíritu que lo anima como por la forma concreta que adopte a la hora de traducirlo en un documento. Es en ese terreno en el que se pondrá realmente a prueba la voluntad de encontrar soluciones positivas en común. Yo, por mi parte, me declaro razonablemente optimista en este punto.

H. del M.—El acuerdo de Zaragoza sobre el llamado «triángulo de Eskote» ha sido acogido con cierto escepticismo por los pescadores del País Vasco francés. ¿Cree usted que podrán superarse esas dificultades y llevar el acuerdo a la práctica de manera estable?

A. G.—Creo que sí. Quedan por superar algunas pequeñas dificultades administrativas, que espero podamos encarar desde Bruselas, en el marco comunitario. Mire usted: a mí me parece que nuestros pescadores han tenido una reacción que es en cierto modo comprensible. Han visto que abríamos a los barcos españoles la posibilidad de pescar en la parte francesa de la zona VIII-C, en el famoso triángulo. En mi opinión, no han reparado suficientemente en otros aspectos del acuerdo que son asimismo beneficiosos para los pescadores, no sólo de San Juan de Luz y Hendaya, sino también de otros puertos de Francia. Estoy haciendo referencia, por ejemplo, al ya mencionado Código de Conducta. O a la posibilidad de que barcos franceses acudan a pescar al lado español de la zona VIII-C sin problemas. Yo creo que será la práctica la que habrá de demostrar que los acuerdos que hemos alcanzado son equilibrados, es decir, que no favorecen unilateralmente a ninguna de las dos partes.

H. del M.—Pasando al otro gran campo de trabajo de su departamento, ¿qué posibilidades de colaboración franco-española ve usted en el terreno de la Marina Mercante, a partir de las problemáticas afrontadas por uno y otro país y por la CEE en su conjunto?

A. G.—Tengo el convencimiento de que la colaboración puede ser amplia. He observado que hay dificultades que nosotros afrontamos en Francia que tienen una gran semejanza con las que tropieza España; he podido darme cuenta también, en el curso de discusiones a escala de la CEE, que los responsables españoles abordaban esos problemas en un espíritu muy semejante al nuestro. Tengo igualmente

la impresión de que, dadas las grandes diferencias que presentan las realidades de los diversos países integrados en la CEE, no va a ser fácil avanzar en la búsqueda de soluciones a escala comunitaria. De ahí que considere de particular importancia las discusiones bilaterales. Sin duda, franceses y españoles tendremos mucho que hacer en este terreno.

H. del M.—Su departamento unifica, desde el punto de vista de la Administración, tanto las materias referidas a la pesca como las que afectan al transporte marítimo. Francia contó incluso con un Ministerio del Mar, hoy Secretariado de Estado. ¿Qué dificultades han encontrado ustedes a la hora de unificar las competencias marítimas de la Administración del Estado?

A. G.—Bien; en primer lugar precisaré que entre Ministerio del Mar y Secretariado de Estado para el Mar no hay, en realidad, diferencias importantes, en la medida en que este Secretariado de Estado es autónomo, directamente dependiente del primer ministro. Un segundo punto: la construcción naval, que antes dependía de este departamento, ahora es competencia del Ministerio de Industria, lo que me parece oportuno, dado que su problemática actual es fundamentalmente industrial. De ese modo, nosotros podemos concentrarnos en los problemas de la producción (caso de la pesca) y en los problemas comerciales y de servicios, es decir, de los puertos y el transporte marítimo. Naturalmente, una gran parte de nuestras dificultades provienen del hecho de que abarcamos un gran número de materias diferentes. De todas maneras, no puede haber una única rama de la Administración que sea competente en todo lo que se refiere al mar. Nosotros tenemos un departamento dedicado en exclusiva a ello pero, en último término, todos los ministerios cuentan con competencias que, de un modo o de otro, nos afectan. Ahí el problema central es conseguir una buena coordinación.

En lo que a nuestra experiencia concreta se refiere, entiendo que haber unificado las competencias de la pesca, la marina mercante y los puertos en un solo aparato administrativo ha sido un acierto indiscutible. Eso significa que las cuestiones verdaderamente esenciales del mar son tratadas por los mismos responsables, lo que nos coloca, me parece, en una posición ventajosa.

H. del M.—Francia tiene una muy dilatada y honda ex-





Francia-España: «TENEMOS UN ANCHO CAMPO ABIERTO A LA COLABORACION Y EL ENTENDIMIENTO»

perencia en el interior de la CEE. A partir de esa experiencia, ¿qué balance haría usted de la importancia del marco comunitario para la pesca, de un lado, y la marina mercante, del otro?

A. G.—No es fácil responder a esto. La Comunidad Económica Europea, en sus albores, se propuso arrancar a partir de aquellas políticas que se mostraban más accesibles al esfuerzo común. Fue el caso particularmente de la agricultura. Se trataba entonces de que Europa alcanzara a producir en materia agrícola lo que su propio mercado demandaba. Ahora estamos ya en una situación totalmente diferente, puesto que lo que se plantea es cómo gestionar adecuadamente una situación de excedente. En cambio, en el terreno de la pesca, nos encontramos con que la producción comunitaria es inferior a las necesidades de la demanda, demanda que además crece rápidamente. De ahí que se haga necesario acceder a zonas de pesca suficientemente importantes que nos permitan alcanzar un equilibrio entre la producción y la demanda. Pero la política pesquera comunitaria ha ido abriéndose camino más lentamente que la agrícola. En todo caso, yo creo que va por buen camino. En realidad, estoy completamente convencido de la utilidad de la «Europa Azul». En revancha, y en lo tocante al transporte marítimo, por el momento no veo que se perfila la capacidad europea de dotarse de una política marítima común. Quizá podamos ya ir avanzando algunos pasos en relación a problemas concretos: de competencia, de apertura de mercados... Pero, en general, estimo que en esto estamos progresando con mucha mayor lentitud que en el campo de la pesca.

H. del M.—En Francia se discute en estos momentos, y bastante vivamente, lo que la prensa denomina «el plan Guellec» para la marina mercante. Tal parece que es usted la persona adecuada para explicarlo.

A. G.—Partimos de una constatación extremadamente



Cooperación: «DEBEMOS HACER QUE SE OIGA MAS LA VOZ DEL SUR DE EUROPA»

simple: la rápida disminución de nuestro comercio bajo pabellón francés. Lo cual se debe a razones completamente exteriores, tanto del Estado como de la profesión marítima francesa: la competencia formidable que existe en el plano internacional y las gran-

des proporciones de la flota disponible, lo que ha conducido a una dramática disminución del precio de los fletes. Se hace precisa una regularización del mercado, hoy sobrecapacitado, de manera que la oferta se reduzca y haya un cierto aumento de los precios

a los que se paga el transporte de mercancías por barco. Pero hemos constatado también que la pérdida de competitividad de nuestra flota mercante era producto, en buena parte, de toda una serie de rigideces, de inadaptaciones, de elementos sociales, que no se encuentran actualizados y ajustados a la situación presente. La pretensión del plan es muy elemental: retomar el conjunto de estos elementos —de los mecanismos económicos y sociales inadaptados, de todas las rigideces reglamentarias que datan de tiempos pretéritos— para conseguir un cuadro verdaderamente moderno para nuestro transporte marítimo actual. Eso es lo que tratamos de hacer. Pero somos conscientes de que el Estado, si bien puede contribuir a la solución de los problemas, no es sino uno de los tres elementos actuantes sobre la realidad. Hace falta que navieros y trabajadores emprendan el camino ellos mismos; nosotros contribuiremos a facilitar su marcha.

H. del M.—No son pocas las voces que se están levantando actualmente en Europa occidental, acusando a los navieros, a ciertos gobiernos e, incluso, a ciertas actitudes de los organismos ejecutivos comunitarios de estar facilitando la transferencia de las flotas nacionales a banderas de conveniencia o a situaciones próximas a las que rigen en las flotas que navegan bajo banderas de conveniencia. El propio Parlamento europeo ha lanzado una advertencia sobre este particular. ¿Qué piensa usted de estas acusaciones?

A. G.—Lo que yo creo es que estamos ante una situación de competencia literalmente feroz y que el transporte marítimo está muy expuesto a esa competencia. Hay pocos mecanismos protectores. Nuestros astilleros deben competir con los de Corea, Formosa, Estados Unidos; nuestros barcos, con todos los matriculados en Liberia, Panamá y otros puntos, cuyos equipajes son pagados a veces hasta tres veces menos que los nuestros. El mismo fenómeno

se lo encuentra uno en España y en los demás países europeos, probablemente. Frente a esto, caben diferentes respuestas. Está la fórmula proteccionista, consistente en levantar barreras y obligar a que aquello que venga a nuestros puertos sea traído por barcos de bandera francesa. Está también la fórmula opuesta. Yo creo que debe buscarse una posición intermedia. Hay que admitir que el transporte marítimo está muy abierto sobre el conjunto de la economía mundial. Pero también es cierto que hay imperativos económicos, políticos y estratégicos que obligan a que una parte de la flota, una parte importante, deba mantenerse bajo pabellón francés.

He observado que, en efecto, el Parlamento europeo se ha interesado por estos problemas. Pero no acierto a ver cómo Europa va a poder, en un futuro inmediato, poner en marcha medidas conjuntas, eficaces y prontas.

H. del M.—Señor ministro: tiene usted a su disposición las páginas de HOJA DEL MAR para dirigir un mensaje al conjunto de los hombres y mujeres que dedican en España su vida al mar.

A. G.—Mi mensaje se apoya en dos palabras fundamentales: cooperación y esperanza. Tengo la convicción de que las gentes del mar de Francia y España tienen una cantidad enorme de cosas que hacer en común. Aunque a veces, en razón de la vecindad inmediata, aparezcan factores de oposición mutua. Tenemos que marchar juntos en la construcción de la Europa Azul. Y tenemos que esforzarnos para que el trabajo marítimo, sea en el terreno de la pesca, sea en el del transporte, reciba el reconocimiento económico y social que requiere. Existen razones para la esperanza. El mar es una gran fuente de riqueza, pero sus recursos aún no son suficientemente conocidos y no están adecuadamente explotados. Hay ahí un prometedor terreno de avance y estoy seguro de que avanzaremos mucho mejor si lo hacemos juntos. ■

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.

Francia, junto con España, es el único país perteneciente a la Comunidad Económica Europea que tiene acceso a tres mares: el del Norte, el Cantábrico y el Mediterráneo. Esto, unido a la notable longitud de sus costas y a la envidiable posición estratégica de que disfruta, la convierte en una de las principales potencias pesqueras de la CEE, pese a que este sector tenga una importancia relativa en la economía de un país que está altamente industrializado.



FRANCIA

EL año pasado, la República francesa tenía registrados 12.940 barcos de pesca, con un total de 229.444 toneladas. Estos datos revelan, con respecto a 1983, un aumento de 1.001 embarcaciones y 56.554 toneladas de registro bruto. Sobre la distribución de la flota, el informe de la OCDE de 1986 no especifica nada, por lo que hay que remitirse a los porcentajes de 1983. En dicho año, Francia ocupaba el tercer puesto comunitario por número de buques pesqueros, y el quinto

por tonelaje total de su flota.

La flota artesanal, de hasta 49,9 TRB, acaparaba casi la mitad del total: el 47,5 por 100, lo que convierte a Francia en el segundo país de la CEE en esta modalidad (el primero es Italia). En cambio, es casi insignificante la presencia de embarcaciones de tonelaje entre 50 y 99,9 TRB (el 4,6 por 100, el índice comunitario más bajo) y lo mismo sucede con las de tonelaje inmediatamente superior, entre 100 y 149,9, con un 4 por 100 de presencia. Los barcos de tonelaje medio se mantienen en términos más ajustados: el 14,1 por 100 para los de 150 a

499,9 TRB, y el 14,6 para los de 500 a 999,9 TRB. Y las embarcaciones mayores, de más de 1.000 toneladas, representan el 12,6 por 100 de la flota.

Durante 1985, segundo año de la ejecución del Noveno Plan, el Estado francés efectuó inversiones por un monto total de 105,5 millones de francos, consistentes en ayudas para la construcción y modernización de los navíos pesqueros, equipamientos destinados a mejorar la comercialización de los productos del mar y en inversiones piloto en el sector de cultivos marinos.

En el subsector de la pesca artesanal, se procedió a la des-

centralización de las ayudas, dando más autonomía a las comisiones regionales de modernización y desarrollo de la flota pesquera. El Estado invirtió en este subsector 42,3 millones de francos para la construcción de 46 navíos, 42 en la Francia metropolitana y los cuatro restantes en los departamentos de ultramar. El costo de esta operación superó los 283 millones de francos. El Estado tuvo una tasa media de intervención del 14,95 por 100. Destaca la construcción de 19 arrastreros en la región de Bretaña, seis en la zona de Calais, tres atuneros en la Provenza y Costa Azul y



DOSSIER FRANCIA

cuatro arrastreros en la alta Normandía.

Por lo que se refiere a la flota de pesca industrial, se concedió prioridad a la renovación de la denominada «semi-industrial». Ocho navíos fueron subvencionados, principalmente en Bretaña, con un gasto total de 32,95 millones de francos.

Por otra parte, el esfuerzo financiero del Estado se tradujo, globalmente, en el inicio de la construcción de ocho arrastreros, de entre 29 y 38 metros; un arrastrero congelador de 49 metros, y otras inversiones, por importe total de 56,7 millones de francos.

La producción global de 1985 progresó en Francia en un 6 por 100 en tonelaje y un 21 por 100 en valor, con relación al año anterior. Los desembarcos conocieron un aumento en todas las especies, con excepción del atún tropical congelado que no sigue este movimiento ascendente. Ocupan lugar importante en esta evolución positiva los moluscos de cultivo. (En el cuadro número 1 se detallan la producción y el valor total).

El número de trabajadores franceses del mar, en 1983, ascendía a 19.539.

En tres grandes ejes se divide el subsector de la transformación de los productos del mar en Francia: conservas y semiconservas, congelados, y salazón y ahumados. La producción del primero fue, en 1984, de 101.800 toneladas, compuestas básicamente por tres especies principales: 27.900 toneladas de sardina, 27.600 de arenque y 39.600 de atún. El consumo nacional de conservas está evaluado en 162.600 toneladas; por lo que se hizo precisa la importación de más de 73.000 toneladas.

36 HOJA DEL MAR



La legalización del juego supondrá una mayor rentabilidad en los tráficos turísticos. En las fotos, vistas de los puertos de Cannes y Marsella.





**EL PLAN FRANCES PARA
LA MARINA MERCANTE SUPONE
UN AMBICIOSO
PROYECTO DE TRANSFORMACION**

El volumen de negocios de este capítulo fue de 2.600 millones de francos, repartidos entre 32 empresas que dan cabida a 4.800 trabajadores. No obstante, las siete primeras totalizan el 74 por 100 de esta cifra de negocios.

El estudio de los productos congelados resulta complejo, a causa de su versatilidad, ya que son susceptibles de subproductos posteriores, como platos precocinados. En 1984, se llegó a 112.855 toneladas en este capítulo.

Los productos de salazón duplicaron su cifra de negocios entre 1870 y 1980, debido fundamentalmente al efecto del alza de los precios y a su gran estabilidad cuantitativa. La estructura industrial en tierra se compone de unas 40 empresas, que han reemplazado la actividad tradicional de salazón a bordo, hoy totalmente en regresión. En 1984, esta industria absorbió 18.300 toneladas de pescado, que se tradujeron en 7.650 de productos de salazón, sobre todo de arenque.

Igualmente en expansión está el ahumado, industria que emplea entre 1.500 y 2.000 personas, según la temporada. Dirigida fundamentalmente al ahumado del salmón y el arenque, obtiene 9.500 toneladas a partir de 11.500 de materias primas, casi totalmente importadas en lo que concierne al salmón. En esta actividad se registra un notable desarrollo de productos originarios de la acuicultura, como es el caso de la trucha.

El aumento de los precios fue la causa principal de la ligera disminución de consumo de los productos del mar registrada en 1985, en comparación con el año anterior. Un estudio de mercado realizado

por el Fiom para conocer la situación arrojó datos significativos: de cada 100 consumidores, 89 lo son de pescado, y de

estos últimos, 50 comen este producto con regularidad (una vez a la semana), y 36 lo hacen más ocasionalmente (una vez por mes). Por otra parte, de cada 100 consumidores, 70 se inclinan por el marisco fresco; 64, por las conservas; 57, por los congelados, y 44, por el pescado ahumado seco en salazón.

Otros datos revelan que los jóvenes son los menos aficionados al pescado, mientras que los más adeptos están comprendidos entre los 50 y los 64 años. Además, el 75 por 100 de los consumidores compra pescado cualquier día de la semana, mientras que un 22 por 100 lo hace únicamente los viernes.

La pescadilla, con un 50 por 100, es la especie que goza de las preferencias dentro del pescado; el mejillón y la ostra encabezan el marisco, y el salmón y el arenque son los elegidos entre los ahumados, salados y similares. Los consumidores de conservas se inclinan casi en exclusiva por la sardina, que acapara un 92 por 100 del mercado.

Es de destacar que el Fiom destinó, en 1984, la cantidad de 29 millones de francos a promover el consumo de los productos del mar.

En lo que a comercio exterior se refiere, 1985 estuvo marcado por una fuerte progresión de las exportaciones de pescado, que alcanzó en un 25 por 100 a la cantidad y en un 27 por 100 al valor. Las importaciones también subieron, aunque de forma más discreta: un 6,2 y 8,9 por 100, respectivamente. En conjunto, el déficit de la balanza de pagos pesquera francesa es de 5.201 millones de francos.

Reino Unido, Dinamarca, Países Bajos, Canadá y Estados Unidos son los principales proveedores de Francia. Sus principales compradores son Italia, España, República Federal Alemana, Bélgica y Luxemburgo.

La labor de la Administración francesa, en lo que al sector pesquero se refiere, fue di-

rigida a varios frentes durante 1985. La ley del 22 de mayo sobre el ejercicio de la pesca marítima, que sustituyó a la hasta entonces vigente de 1952, integra la reglamentación comunitaria en el dispositivo jurídico francés. Su aspecto más destacado es la extensión y el refuerzo de las sanciones en materia de infracción y la fijación de reglas relativas a la comunicación de informaciones estadísticas a los servicios y organismos competentes, por parte de los productores.

Otra ley, del 3 de enero, cuida de la protección de los ecosistemas litorales y el desarrollo de las potencialidades considerables que ofrecen las actividades vinculadas al mar. Asimismo, un aspecto importante está constituido por la promulgación de dos decretos, el 31 de diciembre de 1985, tendentes a reforzar la seguridad a bordo de las embarcaciones pesqueras y que han modificado profundamente las cotizaciones patronales de los seguros de los marineros.

En materia de desarrollo de la economía de las pescas regionales, Francia ha presentado a la Comunidad Económica Europea un programa coordinado de desarrollo de la pesca y cultivos marinos en las regiones de ultramar. Por otra parte, el Estado y las regiones meridionales han elaborado una propuesta dentro de los PIM (Programas Integrados Mediterráneos) y dirigida a la CEE, destinada a mejorar las condiciones socioeconómicas de las regiones en cuestión.

Pasando a las inversiones —aparte de lo ya citado para la flota—, 24,7 millones de francos fueron a parar a mejoras en la comercialización de productos del mar, introducir nuevas tecnologías para optimizar los rendimientos y otros conceptos similares. De este



LA FLOTA ARTESANAL ACAPARA CASI EL CINCUENTA POR CIENTO DEL TOTAL DE LA ACTIVIDAD PESQUERA

desembolso total, la participación del Estado, en forma de subvenciones, alcanzó los 3,5 millones de francos. Con 2,9 intervino en el subsector de cultivos marinos, en el cual las leyes de descentralización han fijado la repartición de competencias entre las colectividades territoriales y el Estado. Aparte de esos casi tres millones, otros 2,7 de fondos públicos garantizarán el sostenimiento de otros programas ya en marcha.

Se cierra este capítulo de inversiones con otra de 76,3 millones de francos para organización de mercados, comercialización y promoción de los productos del mar.

En otro orden de cosas, Francia ha presentado ante la Europa comunitaria un programa de renovación y modernización de su flota pesquera. Este proyecto concreta la voluntad gala de adaptar sus capacidades de captura a

los recursos disponibles, prestando particular atención a estabilizar la potencia global de la flota francesa al nivel registrado al término del año 1984.

Al margen de los tratados con la Comunidad Europea, otros acuerdos bilaterales suscritos por los franceses van encaminados a reafirmar su soberanía en lo que concierne al acceso de las ZEE en las aguas territoriales de ultramar, de la Polinesia francesa, de Nueva Caledonia y el archipiélago de las Kerguelen.

Por último, no hay que olvidar la política dirigida a promover la investigación científica. En estas acciones, materializadas en diversos proyectos aprobados en el plan del IFREMER, de 1984 a 1988, el Estado francés desembolsa 24 millones de francos. Las mayores inversiones serán las del departamento marítimo de Bretaña, seguido del de Poitou-Charentes.

Por lo que a Marina Mer-

cante se refiere, el censo de embarcaciones bajo pabellón francés comprende, en el presente año, un total de 306 navíos, con 5.600.000 toneladas de registro bruto y una edad media de ocho años. En el sector trabajan 3.031 oficiales y 5.314 marineros; a ellos hay que añadir unos 500 trabajadores que navegan en barcos extranjeros (ver cuadro número 2).

En el pasado mes de octubre, el secretario de Estado para el Mar ha presentado las líneas generales del Plan para la Marina Mercante, que comprenden una serie de medidas que se pueden encuadrar en tres grandes directrices: crear las condiciones para una mayor competitividad en la Marina Mercante francesa; liberar las rigideces que impiden su necesaria adaptación, y hacer evolucionar el cuadro social, pero manteniendo sus particularidades.

Este plan se concreta en seis grandes objetivos. El primero se refiere a la creación de un entorno económico favorable. Para ello, la Administración gala desembolsará 400 millones de francos, de los cuales la mitad se invertirá en 1987; este dinero se destinará a ayudas estructurales y a la inver-



sión. Como medidas legales complementarias, se pretende facilitar regímenes de copropiedad de las embarcaciones y un aspecto importante: legalizar los juegos de azar en los buques de pasajeros, actualmente prohibidos por las leyes francesas.

El segundo punto intenta facilitar las medidas administrativas y financieras. Se trata, por un lado, de disminuir en un 66 por 100 la tasa profesional de las compañías marítimas. Otro aspecto consiste en la generalización de la polivalencia de las funciones a bordo, que se llevará a cabo con la supresión de la cualificación entre los servicios de puente y máquinas, para lo cual se editarán los correspondientes textos reglamentarios. Tam-

bién dentro de este capítulo, está previsto eliminar la figura del oficial de radio, teniendo en cuenta la generalización de las telecomunicaciones vía satélite, a partir de la década de los 90: según el organigrama previsto, esta función podrán ejercerla otro tipo de oficiales. Finalmente, se aligerarán las tasas administrativas de las compañías, evitando los registros del movimiento de cada marino día a día y sustituyéndolos por un sistema de declaraciones globales con periodicidad mensual, cambio posible gracias a la informática. La sustitución de las visitas anuales de seguridad por inspectores destacados en el lugar donde atraquen los mercantes, en lugar del control actual, ejercido por las compa-

ñas, es también un propósito a incluir en este epígrafe, que se cierra con la modificación de los obsoletos textos actuales relativos a la alimentación a bordo.

La puesta al día del régimen social del mar es el tercero de los objetivos del plan de la marina mercante. Para lograrlo, se prevé una revisión del Código de Trabajo Marítimo; en concreto, la modificación de su artículo 79, reduciendo el tiempo de los seguros con cargo a la compañía en caso de accidente o enfermedad, que pasarían de cuatro meses a uno, corriendo el resto a cargo de los fondos públicos. Igualmente, encaja en este objetivo la creación de un régimen de seguro voluntario para los marineros franceses que naveguen en buques extranjeros, de forma que puedan afiliarse al ENIM (Instituto Nacional de Inválidos del Mar). Concluye este bloque de medidas con la agilización de las pensiones.

La consolidación de los tráficlos tradicionales de la Marina Mercante francesa con ultramar es uno de los propósitos que define el cuarto de los apartados del plan. Se complementa con la intención de fortalecer el transporte de mercancías para la ayuda alimentaria que Francia presta a los países del Tercer Mundo.

El programa presentado por el secretario de Estado para el Mar no ha olvidado la formación profesional, con lo que llegamos a la quinta de las directrices: un proyecto de inversiones en las escuelas nacionales de la Marina Mercante, enfocado a actualizar los programas de enseñanza de los futuros oficiales.

El abanico de medidas finaliza con un intento para adoptar medidas de urgencia tendientes a paliar la crisis del sector. Para ello, se ha dictado un decreto relativo a la matriculación de los navíos en las tierras australes y antárticas francesas, además de otras disposiciones similares. ■

Carlos GONZALEZ DEL PIE
María Antonia F. SAINZ

HOJA DEL MAR 39

En el subsector de la pesca artesanal, el Estado francés procedió a una descentralización de las ayudas, concediendo más autonomía a las comisiones regionales de modernización y desarrollo de la flota pesquera.



CUADRO 1

**PRODUCCION
PESQUERA FRANCESA**

	Toneladas	Valor (en millones de francos)
Pescado	371.360	3.764,1
Crustáceos	24.977	654,6
Moluscos	39.208	445,6
Moluscos de cultivo	128.941	1.189,4
Equinodermos	475	6,2
Algas y plantas marinas	60.676	14,7
TOTAL	625.637	6.074,8

Fuente: OCDE. Datos referidos a 1986.

CUADRO 2

**MARINA
MERCANTE FRANCESA**

	Unidades	T. R. B.
Barcos de pasajeros	28	181.000
Carga general	18	144.000
Portacontenedores	49	1.011.000
Trans de vehículos	40	150.000
Mineraleros y similares	33	797.000
Petroleros	52	2.720.000
Transportes de gas	7	260.000
Bananeros	10	45.000
Barcos cisternas	6	10.000
Transporte químico	7	27.000
Barcos diversos	56	212.000

Fuente: Secretariado de Estado francés para el Mar. Datos referidos a 1986.

FRANCIA

AUNQUE nacido hace menos de dos años, el IFREMER (Instituto Francés de Investigación para la Explotación del Mar) se beneficia de la larga experiencia que ya tenían acumulada los dos organismos que se fundieron en uno a la hora de su creación: el CNEXO y el ISTM, especializados en la intervención submarina y la investigación oceanológica, el primero, y en la ciencia de las pescas marítimas, el segundo. Estas dos ramas siguen constituyendo las principales vertientes de trabajo del Instituto.

HOJA DEL MAR ya informó hace meses sobre la estructura y el funcionamiento del IFREMER, poniendo énfasis en la labor que desarrolla en relación a la pesca. Nuestra reciente visita a la capital francesa nos ha dado la ocasión de conocer las instalaciones centrales del Instituto y, gracias a la colaboración de *monsieur* Jean-Paul Guinard, director del Departamento de Ingeniería y Tecnología, y al apoyo de *madame* Françoise Vitali-Jacob, jefa del Servicio de Información, acceder a un conocimiento detallado de una de las facetas más avanzadas e interesantes del trabajo del IFREMER: el desarrollo tecnológico e instrumental de la investigación submarina.

Francia cuenta con una im-

Jean-Paul Guinard, director del Departamento de Ingeniería y Tecnología del IFREMER, en un momento de su conversación con HOJA DEL MAR.



Francia: tecnología e ingeniería submarinas

INVESTIGAR ES RENTA

El dossier elaborado por HOJA DEL MAR sobre la realidad marítima de la República Francesa no podía dejar de lado un aspecto en el que nuestro vecino del norte ocupa un lugar de vanguardia mundial: el de la tecnología e ingeniería submarinas. Entrevistamos en la sede

central del IFREMER, organismo encargado de esta materia, a su principal responsable, Jean-Paul Guinard. El siguiente artículo recoge la exposición que él nos hizo sobre la historia y la realidad de este importante campo de investigación oceanológica.

portante tradición en el campo de la investigación submarina, incluyendo la desarrollada a grandes profundidades. Esta tomó su punto de partida realmente trascendente en los años inmediatamente posteriores a la II Guerra Mundial y fue iniciativa de un grupo de investigadores, de entre los que uno ha conseguido particular reconocimiento internacional: el comandante Jacques-Yves Cousteau. Sus trabajos se han centrado en dos facetas principales: la fisiología hiperbárica, en todo lo que concierne a la inmersión humana bajo el mar, y la construcción y utilización de submarinos destinados a la investigación científica. En estos campos, Francia ocupa un lugar de primera fila mundial.

En lo que hace a la inmersión humana, los estudios comenzaron ya en 1935, aunque su desarrollo más espectacular se produjo en los años 50 y 60, en los que Francia alcanzó varios récords mundiales. Fue lográndose la puesta a punto de equipos que permitían la inmersión a profundidades cada vez mayores, llegándose pronto hasta los casi 600 metros. Hoy en día, las investigaciones ya no ponen el acento en el logro de cotas superiores de profundidad, sino en la mejora cualitativa de las condiciones de trabajo de los submarinistas.

ABLE

El «Epaulard» es un robot autónomo capaz de trabajar hasta 6.000 metros de profundidad y tomar fotografías acústicas de gran nivel de definición. Su labor auxiliar de reconocimiento es muy importante para la investigación.



Así, el pasado año se consiguió poner a punto una técnica de inmersión con mezcla ternaria, utilizando hidrógeno, lo que facilita grandemente la respiración de la persona sumergida.

Actualmente está en curso de ampliación y modernización el centro de pruebas submarinas. Las obras emprendidas permitirán que se realicen investigaciones hasta 1.000 metros de profundidad, sea con submarinistas sea con ingenios submarinos. Simultáneamente, se están efectuando estudios destinados en su conjunto a perfeccionar y hacer más cómodas las inmersiones humanas. Todo ello referido a la investigación civil, por supuesto, aunque la militar se realice con frecuencia en paralelo, y se beneficie de los avances logrados por aquélla.

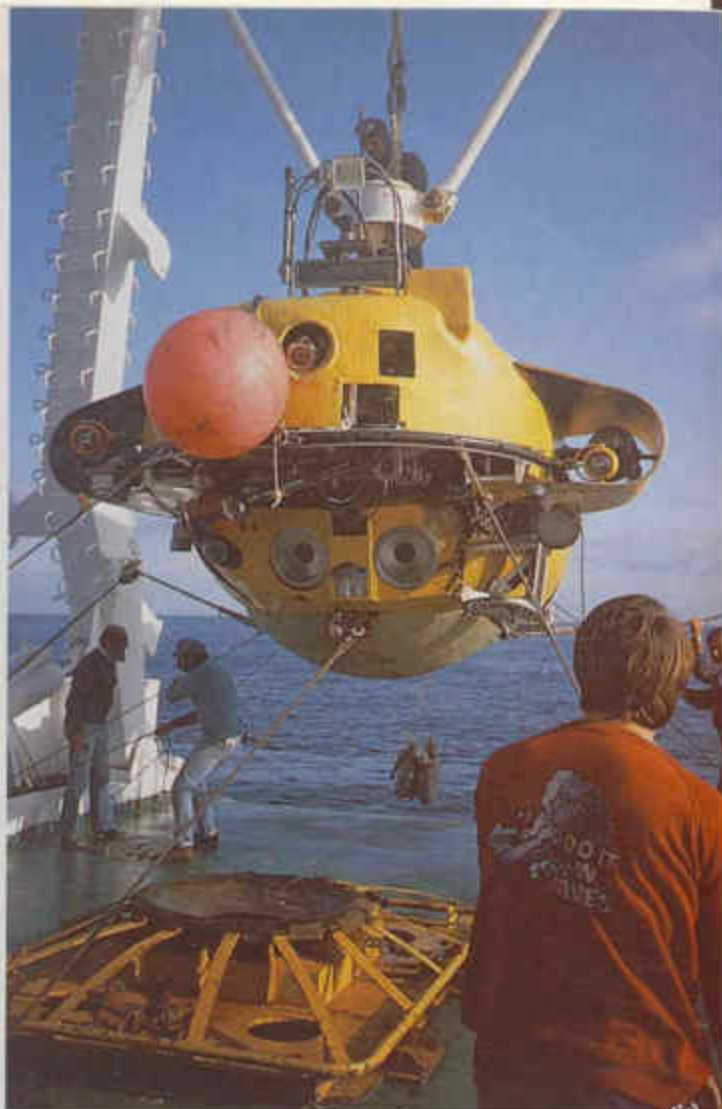
La investigación realizada mediante el uso de naves submarinas tomó en Francia su principal impulso en los años 60, con la puesta a punto de diversos batiscafos, esto es, habitáculos resistentes a la presión de las grandes profundidades, a las que son bajados por medio de un cable. En la época en que los investigadores franceses insistieron más en este punto, lograron varios récords de profundidad, alcanzando los 10.000 metros. Posteriormente, el «Archimède» se sumergiría hasta los 11.000 metros.

El problema de los batiscafos reside en su incapacidad para navegar y trabajar. Son estrictamente meros observatorios y, en tanto que tales, escasamente inteligentes. Fue por esta razón por la que los investigadores franceses se plantearon, avanzados los años 60, la necesidad de contar con ingenios submarinos

que, aunque no alcanzaran profundidades tan grandes, pudieran transportar a dos o tres personas hasta honduras marinas considerables, en las que cupiera desplazarse, medir, tomar muestras, analizar las estructuras del lecho... El primero de los ingenios submarinos de estas características que salió de los astilleros especializados franceses fue el «Cyana»: una nave de 5,70 metros y 8,5 toneladas de desplazamiento en carga, capaz de llevar en su interior a tres personas hasta una profundidad de -3.000 metros y, lo que es más importante, de realizar trabajos de relativa complejidad, tales como la toma de muestras del fondo, su análisis, etcétera.

El «Cyana» empezó a navegar en 1969, realizando sus primeras pruebas experimentales. En 1975 participó en la que sería una de las primeras grandes operaciones de reconocimiento de fondos submarinos profundos. La operación, desarrollada conjuntamente entre la República Francesa y los USA, tuvo por escenario el Atlántico Central y estuvo centrada en el estudio de la zona dorsal situada en su fondo. Los resultados de la operación no estuvieron, sin embargo, a la altura de las expectativas iniciales.

De muy superior interés fue, en cambio, la campaña realizada por el «Cyana» en el Pacífico. La investigación apuntaba esta vez a zonas submarinas en las que la corteza oceánica se configura de manera extraordinariamente rápida. En ellas fueron localizadas vegetaciones sumamente fértiles, asociadas a manantiales submarinos, verdaderos géiseres que fluyen desde el fondo oceánico a temperatu-



ras de 250 a 300 grados centígrados. Son estos manantiales cálidos los que explican la existencia de un modo de vida que no conoce la luz solar. En la práctica, los descubrimientos realizados durante esta operación en la que participó el «Cyana» —cuya construcción fue dirigida por el comandante Cousteau— se cuentan entre los avances más destacados de las Ciencias de la Tierra en el último decenio. Antes sólo existían hipótesis sobre esta materia; ahora se conocen empíricamente los



**FRANCIA CUENTA CON UNA
AMPLIA EXPERIENCIA
EN LA INVESTIGACION DE LOS
FONDOS OCEANICOS**



ANÁLISIS DE POLÍTICA PÚBLICA

LOS PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL

PRESUPUESTO TOTAL DEL SISTEMA

Aumento: **10,4** por 100 respecto a 1986.

Pago de pensiones: 2,7 billones de pesetas.

5,5 millones de pensionistas.

Ingreso por cotizaciones: 3 billones de pesetas.

Coste de todas las prestaciones: 3 billones.

Subida mínima de las pensiones más altas en un 5 por 100 por encima de la inflación prevista.

PRESUPUESTO I. S. M.

Subida: **10,8** por 100 sobre 1986.

Casi 100.000 pensionistas.

Colectivo de trabajadores en empresas españolas: 140.000 personas.

El folleto que HOJA DEL MAR presenta hoy a sus lectores incluye una descripción detallada de los Presupuestos de la Seguridad Social, que fueron presentados el pasado mes a la opinión pública por el ministro de Trabajo y Seguridad Social, Manuel Chaves, y que están siendo sometidos a discusión parlamentaria en estos mismos días.

Nuestra separata consta de dos partes. En la primera, son examinados los datos referidos al Sistema General de la Seguridad Social, poniendo el acento en las cifras que adquieren particular repercusión sobre los usuarios. En la segunda parte, es el presupuesto del Instituto Social de la Marina el que atrae nuestra atención.

La transparencia informativa es la única base en la que puede asentarse una relación limpia entre la Administración y la ciudadanía. Al difundir este conjunto de datos, HOJA DEL MAR no pretende otra cosa que suministrar la información necesaria para conocer la realidad en que se enmarca la actuación de la Administración, en particular en relación al colectivo marítimo-pesquero.

SISTEMA GENERAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL

MANTENER el poder adquisitivo de las prestaciones básicas y no incrementar los tipos de cotización son las principales características que definen el contenido de los Presupuestos de la Seguridad Social para 1987, según el proyecto presentado por el Gobierno. La Administración mantiene el compromiso de mejorar la calidad de la asistencia sanitaria y de completar su infraestructura, mientras el Estado aumenta año tras año su participación, para equilibrar los Presupuestos ante el descenso de las aportaciones de las cuotas.

El Presupuesto de la Seguridad Social para 1987 se eleva a 4.373.206 millones de pesetas, lo que supone un aumento del 10,47 por 100 sobre las cifras de 1986. Las pretensiones de la Administración con este proyecto están muy claras. En materia de gastos, en primer lugar, pretende mantener el poder adquisitivo de las prestaciones básicas mediante una revalorización de sus importes, como sucede en las pensiones, en un mínimo del 5 por 100 para las más altas. En segundo término, trata de intensificar la calidad de la asistencia sanitaria, así como de lograr una extensión de la misma. En esta línea se apoya decididamente el apoyo a la Asistencia Primaria, basada no solamente en la atención al enfermo, sino también en los aspectos preventivos y de promoción de la salud. Se van a incrementar en 150 los Centros de Salud y en 220 los Equipos de Atención Primaria. Por otra parte, la oferta de camas en la medicina hospitalaria aumentará en unas 2.000, para llegar a finales de 1987 con 90.000 camas. En tercer lugar, se pretende completar y mejorar la infraestructura de los centros sanitarios para asistencia a los minusválidos y para la tercera edad, aumentando las dotaciones en un 25 por 100. Finalmente, se va a continuar el esfuerzo para mejorar la gestión recaudatoria de la Seguridad Social con la creación de 200 nuevas unidades.

Por lo que respecta a los recursos, los Presupuestos de 1987 tratan de lograr una plena cobertura de los gastos, sin incrementar los tipos de cotización en vigor. Ello debe dar lugar, obligatoriamente, a una mayor participación del Estado en

sus aportaciones al Sistema, que en 1987 se incrementan en un 14,9 por 100.

En definitiva, el presupuesto de la Seguridad Social para 1987 se caracteriza por:

- La ampliación de la protección de las prestaciones básicas, al extenderse el colectivo protegido, intensificando la protección de las pensiones mínimas al revalorizarlas por encima del I. P. C. previsto.
- Su carácter reasignador de los recursos utilizados en favor de las prestaciones asistenciales manifestada en:
 - La extensión y mejora de la asistencia sanitaria.
 - La ampliación de la infraestructura de servicios sociales para lograr una distribución equitativa de tales servicios en todo el territorio.
- El impulso de la actividad inversora con un incremento interanual del 25,7 por 100 de los créditos destinados a la construcción de centros y equipamiento de servicios.
- La prosecución y potenciación de las medidas de racionalización y control de la gestión de prestaciones y la reforma de la gestión de recursos para mejorar su eficacia recaudatoria.
- La sustitución gradual de cotizaciones por aportaciones del Estado, propiciando una estructura financiera que estimule el empleo y mejore la solidaridad en el reparto de los gastos sociales.
- El acompañamiento de los gastos totales al ritmo del producto social generado.

Estas características se ponen de manifiesto en los Cuadros I y II, referidos a los Presupuestos Generales de la Seguridad Social. En el Cuadro III se establece una comparación entre los Presupuestos previstos para 1987 y los de 1986. A la vista de esas cifras, se podrían sacar las siguientes conclusiones:

1.ª) Que, aisladamente consideradas, las prestaciones económicas han experimentado un crecimiento en términos absolutos de 259.894 millones de pesetas, equivalente al 9,6 por 100 sobre 1986, absorbiendo el 59,4 por 100 del aumento total del

LOS PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL

presupuesto, que asciende a 414.389 millones de pesetas por todos los conceptos.

2.ª) Que dicho crecimiento está básicamente motivado por el aumento de las pensiones, cuyo crecimiento interanual representa un 10,1 por 100 equivalente en términos absolutos a 244.134 millones de pesetas.

3.ª) Que la incapacidad temporal (prestaciones de I. L. T. e invalidez provisional) ha experimentado un crecimiento conjunto de 20.419 millones de pesetas, equivalente al 9,2 por 100.

4.ª) Las prestaciones familiares por hijo a cargo, que han visto incrementada su cuantía individual para los sectores de menores ingresos, una vez que el Gobierno, de conformidad con el mandato establecido en la Ley 26/85, de 31 de julio, fijó su

nuevo importe en 1.300 pesetas, sufren una mino-
ración en la dotación que no responde a una pa-
ralela reducción de la protección, ya que está ori-
ginada por haber pasado a integrarse al importe
de la pensión del cónyuge, la asignación por es-
posa, en el caso de los pensionistas.

5.ª) Por último, las restantes prestaciones econó-
micas mantienen una dotación similar a la de 1986,
ya que únicamente experimentan un incremento
del 0,83 por 100.

6.ª) Los Servicios Sanitarios reciben una dotación
adicional de 109.404 millones de pesetas, lo que
supone un incremento del 10,8 por 100, circuns-
tancia que hace que aumente su peso relativo en
el conjunto de los gastos y permite otorgar un
apoyo decidido a la nueva orientación de la Asis-

(Cuadro I)
PRESUPUESTO RESUMEN DE LA SEGURIDAD SOCIAL
(En millones de pesetas)

Funciones	Importe	%	Capítulos	Importe	%
Pensiones	2.661.101	60,85	Cuotas	3.031.913	69,33
Incapacidad Laboral Transitoria	199.700	4,57	Ingresos por servicios prestados y otros ingresos	45.140	1,03
Invalidez Provisional	42.264	0,97	Aportación Gral. Estado a la Seguri- dad Social	1.053.325	24,09
Protección a la Familia	45.313	1,03	Otras aportaciones del Estado	27.549	0,63
Otras Prestaciones	10.625	0,24	Transferencias compensac. cuotas desemp. y bonif.	188.847	4,32
Total Prestaciones Económicas	2.959.003	67,66	Ingresos patrimoniales	11.948	0,27
Asistencia Sanitaria medios propios ..	762.687	17,44	Total Operaciones Corrientes	4.358.722	99,67
Asistencia Sanitaria medios ajenos ...	174.403	3,99	Enajenación de inversiones reales	779	0,02
Farmacia (Recetas)	183.840	4,20	Transferencias de capital	2.333	0,05
Total Asistencia Sanitaria	1.120.938	25,63	Activos financieros	11.171	0,26
Servicios Sociales	57.529	1,32	Pasivos financieros	201	
Administración General (1)	156.371	3,58	Total Operaciones de Capital	14.484	0,33
Total Operaciones Corrientes	4.293.841	98,19	Total	4.386.983	
Inversiones reales	73.966	1,69	A deducir: Dotación a amortizacio- nes	-13.777	-0,31
Transferencias de capital	133		Total Gasto Monetario	4.373.206	100,00
Activos financieros	18.949	0,45			
Pasivos financieros	94				
Total Operaciones de Capital	93.142	2,12			
Total	4.386.983				
A deducir: Dotación a amortizacio- nes	-13.777	-0,31			
Total Gasto Monetario	4.373.206	100,00			

(1) Incluye los Gastos de Administración de Prestaciones Económicas, Asistencia Sanitaria, Servicios Sociales y Servicios de Recaudación.
Fuente: El Presupuesto de la Seguridad Social para 1987.

(Cuadro II)
PRESUPUESTO RESUMEN DE LA SEGURIDAD SOCIAL
(En millones de pesetas)

Clasificación Económica	Importe	%	Capítulos	Importe	%
C.1. Gastos de personal	724.954	16,58	1. Cuotas	3.031.913	69,33
C.2. Gastos en bienes corrientes y servicios	378.207	8,65	3. Ingresos por servicios prestados y otros ingresos	45.140	1,03
C.3. Intereses	812	0,02	4. Aportac. Gral. Estado a la Seguridad Social	1.053.325	24,09
C.4. Transferencias corrientes	3.176.091	72,63	4. Otras aportaciones del Estado	27.549	0,63
C.5. Amortizaciones	13.777	0,31	4. Transferencias comp. cuotas de sem. y bonificac.	188.847	4,32
			5. Ingresos patrimoniales	11.948	0,27
Total Operaciones Corrientes	4.293.841	98,19	Total Operaciones Corrientes	4.358.722	99,67
C.6. Inversiones reales	73.966	1,69	6. Enajenación de inversiones reales	779	0,02
C.7. Transferencias de capital	133		7. Transferencias de capital	2.333	0,05
C.8. Activos financieros	18.949	0,43	8. Activos financieros	11.171	0,26
C.9. Pasivos financieros	94		9. Pasivos financieros	201	
Total Operaciones de Capital	93.142	2,12	Total Operaciones de Capital	14.484	0,33
Total	4.386.983				
Eliminaciones: Aplicación dotación amortización	-13.777	-0,31			
Total Gasto Neto	4.373.206	100,00	Total recursos	4.373.206	100,00

Fuente: El Presupuesto de la Seguridad Social para 1987.

(Cuadro III)
PRESUPUESTO DE GASTOS POR FUNCIONES DE LA SEGURIDAD SOCIAL
(En millones de pesetas)

Funciones	Presupuesto 1986		Presupuesto 1987		% 87/86
	Importe	%	Importe	%	%
Pensiones	2.416.967	61,05	2.661.101	60,85	10,10
Incapacidad Laboral Transitoria	180.381	4,56	199.700	4,57	10,71
Invalidez Provisional	41.164	1,04	42.264	0,97	2,67
Protección a la Familia	50.059	1,26	45.313	1,03	-9,48
Otras Prestaciones	10.538	0,27	10.625	0,24	0,83
Total Prestaciones Económicas	2.699.109	68,18	2.959.003	67,66	9,63
Asistencia Sanitaria medios propios	676.083	17,08	762.687	17,44	12,81
Asistencia Sanitaria medios ajenos	162.034	4,09	174.403	3,99	7,63
Farmacia (Recetas)	173.417	4,38	183.840	4,20	6,01
Total Asistencia Sanitaria	1.011.534	25,55	1.120.938	25,63	10,82

LOS PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL

Funciones	Presupuesto 1986		Presupuesto 1987		% 87/86
	Importe	%	Importe	%	
Servicios Sociales	47.014	1,19	57.529	1,32	22,37
Administración General	136.980	3,46	156.371	3,58	14,16
Total Operaciones Corrientes	3.894.637	98,38	4.293.841	98,19	10,25
Inversiones reales	58.844	1,48	73.966	1,69	25,70
Transferencias de capital			133		
Activos Financieros	17.850	0,45	18.949	0,43	6,16
Pasivos Financieros	234	0,01	94		-59,83
Total Operaciones de Capital	76.928	1,94	93.142	2,12	21,08
Total	3.971.565		4.386.903		10,46
A deducir: Dotación amortizaciones	-12.748	-0,32	-13.777	-0,31	-8,07
Total Gasto Monetario	3.958.817	100,00	4.373.206	100,00	10,47

Fuente: El Presupuesto de la Seguridad Social para 1987.

tencia primaria y un significativo impulso a la medicina hospitalaria y a la investigación sanitaria.

7.ª) Con un incremento de 10.515 millones de pesetas, que en términos relativos es del 22,4 por 100, los Servicios Sociales ven mejorada su oferta de servicios asistenciales con la puesta en funcionamiento de seis nuevos Centros de Atención Básica a minusválidos, en los que se potenciará la formación profesional ocupacional de dos Centros de Servicios Sociales generales y de otros dos Centros de Acogida a Refugiados y Asilados. Además se amplía el número de beneficiarios de las ayudas económicas previstas en la Ley de Integración Social de Minusválidos y se da un fuerte impulso al Turismo Social y a las ayudas individuales y colectivas a la Tercera Edad.

8.ª) El incremento que experimentan los Gastos de Administración asciende a 19.391 millones de pesetas, de los que 7.348 corresponden a los gastos de funcionamiento que se derivan de la pue-

ta en marcha de 200 Unidades de Recaudación Ejecutiva y de la creación de 30 Administraciones recaudatorias, que permitirán la mejora técnica de los servicios, su acercamiento a los administrados y contar con unos servicios de recaudación ejecutiva propia.

Distribución por funciones

El Presupuesto de la Seguridad Social, desde el punto de vista funcional, se aplica a tres grandes áreas: Prestaciones Económicas, Asistencia Sanitaria y Servicios Sociales.

Siguiendo esta orientación, el presupuesto de la Seguridad Social ofrecerá la distribución que aparece en el cuadro siguiente, en el que se reflejan igualmente los incrementos experimentados sobre el crédito autorizado para 1986, expresados en millones de pesetas corrientes.

Area funcional	Importe	%	Importe	%	Absol.	%
Prestaciones Económicas	2.753.703	69,6	3.017.995	69,0	264.292	9,6
Asistencia Sanitaria	1.094.556	27,6	1.215.883	27,8	121.327	11,1
Servicios Sociales	58.840	1,5	73.573	1,7	14.733	25,0
Tesorería e Inform.	46.382	1,2	60.489	1,4	14.107	30,4
Activ. y Pasiv. Finan.	18.084	0,4	19.043	0,4	959	5,3
Suma	3.971.565	100,3	4.386.983	100,3	415.418	10,4
Menos: Amortizaciones	-12.748	-0,3	-13.777	-0,3	-1.029	-8,1
Presupuesto Neto	3.958.817	100,0	4.373.206	100,0	414.389	10,4

Las cifras que anteceden ponen de manifiesto lo siguiente:

- Un presupuesto global para 1987 de 4.373.206 millones de pesetas, con un crecimiento respecto al año anterior de 414.389 millones, que representan el 10,4 por 100.

- Dicho crecimiento se distribuye en un 63,8 por 100 para Prestaciones Económicas, un 29,3 por 100 para Asistencia Sanitaria y el 6,9 por 100 restante entre Servicios Sociales, Recaudación e Informática y variación de Activos y Pasivos financieros.

- Aumentan en grado de participación respecto al presupuesto global la Asistencia Sanitaria, los Servicios Sociales y de Tesorería e Informática, al incorporar un incremento interanual y superior al medio del presupuesto, mientras que disminuyen su participación las prestaciones económicas, que crecen por debajo de dicha media global.

- No obstante, todas las áreas funcionales citadas evolucionan por encima de la tasa de inflación prevista para 1987, lo que comporta una expansión e intensificación efectivas de la protección.

Gastos por entidades

Por Entidades, este sería el Presupuesto de la Seguridad Social para 1987:

	Importe (En millones)
Entidades Gestoras y Servicios	
Comunes	4.287.394
INSS	2.912.511
INSALUD	1.155.018
INSERSO	67.649
I. S. M.	76.898
Tesorería	62.603
Empresas colaboradoras	12.715
Mutuas patronales de Accidentes de Trabajo (*)	101.186
Eliminaciones:	
Ingresos por servicios prestados entre Entidades	-1.597
Amortizaciones	-13.777
Presupuesto Monetario	4.373.206

(*) No incluye las transferencias internas, que ascienden a 74.891 millones de pesetas.

El peso de las pensiones

Del conjunto de gastos y dotaciones de la Seguridad Social en el Presupuesto de 1987, el 67,66 por 100 corresponde a Prestaciones Económicas, fren-

te al 63 por 100 que suponían en 1980. A Asistencia Sanitaria se destina el 25,62 por 100, mientras que en 1980 la dotación ascendía al 31,29 por 100. Los gastos de Administración han sufrido en los últimos seis años un ligero aumento, al pasar del 3,23 por 100 de todo el Presupuesto al 3,55 por 100.

En el conjunto de las Prestaciones Económicas, obviamente la mayor partida corresponde a las pensiones. En el Presupuesto de 1987 suponen nada menos que el 89,93 por 100, frente al 75,62 por 100 que significaban en 1978. Por el contrario, los gastos en Incapacidad Laboral Transitoria se han visto reducidos, al pasar del 12,72 por 100 en 1978 a solamente el 6,75 por 100 en 1987. La protección a la familia ha descendido en su participación en el global de todos los gastos por prestaciones, al reducirse del 7,92 por 100 al 1,53 por 100.

Según el Presupuesto para 1987, el gasto total para pensiones se elevará a 2.661.101 millones de pesetas para atender a un colectivo de 5,4 millones de personas. La evolución de este gasto en los últimos diez años resulta enormemente significativa. Encontramos que en 1977 el coste de todas las pensiones se elevaba a 393.000 millones de pesetas. En 1981 se pasó por primera vez el billón de pesetas. Desde ese año, la carrera ha sido imparable, situándose en los 2,1 billones de pesetas en 1985 para llegar a los 2,66 billones de pesetas en 1987. Las jubilaciones ocupan un lugar destacado, con 1.419.000 millones de pesetas. Los gastos por pagos de invalidez se elevan a 765.000 millones de pesetas, 419.000 millones por viudedad y 48.000 millones por orfandad.

En porcentajes, en el conjunto de los gastos por pensiones, las de jubilación suponen el 53,33 por 100, cifra similar a la de 1977, que era del 55,73 por 100. Se ha elevado sin embargo, la participación de los gastos por invalidez, que suponían en 1977 el 24,76 por 100, y ascienden en 1987 al 28,77 por 100.

En cuanto al número de pensionistas, se ha pasado de 3.592.000 personas en 1977 a 5.422.000 en 1987. Por jubilación, en el próximo año habrá 2.400.000 pensionistas, frente a los 1.959.000 que había hace una década. Las pensiones por invalidez prácticamente se han duplicado en este período, al pasar de 713.000 a 1.463.000 en 1987.

Este conjunto de cifras, pone de manifiesto entre otras cosas, el grado de envejecimiento del colectivo en que se apoya el sistema. Mientras en 1976 había 2,95 cotizantes por cada pensionista, en 1987 la relación será tan sólo de 2,07 a 1. En el Régimen General, la relación ha caído aún más: en 1977 existían 4,18 cotizantes por cada pensionista. En 1987 habrá solamente 2,77 por cada uno.

Los recursos

Los recursos del Sistema de la Seguridad Social para 1987, según el proyecto de Presupuesto, mantienen la tendencia de los últimos años, con un

LOS PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL

descenso progresivo de la participación de las cotizaciones para la financiación de los gastos, mientras se incrementa la aportación del Estado.

Como refleja el Cuadro I, sobre unas disponibilidades totales de 4.373.206 millones de pesetas, las

(Cuadro I)
PRESUPUESTO DE RECURSOS

	Millones de ptas.	Porcentajes de	
		Participación	Crecimiento interanual
- Cotizaciones	3.031.913	69,3	3,1
- Aportaciones corrientes del Estado	1.080.874	24,7	14,9
- Transferencias del INEM en compensación de cuotas de desempleados y bonificaciones para el fomento del empleo	188.847	4,3	
- Otros ingresos	71.572	1,7	-7,9
Totales	4.373.206	100,0	1 10,4

(Cuadro II)
PARTICIPACION DE LAS COTIZACIONES

Años	Participación
1979	90,2
1980	89,4
1981	86,7
1982	82,8
1983	80,5
1984	77,3
1985	76,2
1986	74,3
1987	69,3

(Cuadro III)
EVOLUCION DE LA APORTACION DEL ESTADO
A LA SEGURIDAD SOCIAL

Año	Millones de pesetas	Incremento		% de participación s/ total ingresos
		Importes	%	
1979	93.221	44.180	90,1	5,9
1980	169.375	76.154	81,7	9,5
1981	228.059	58.684	34,6	11,2
1982	361.705	133.646	58,6	15,2
1983	486.021	124.316	34,4	17,1
1984	640.017	153.996	31,7	20,1
1985	753.293	113.276	17,7	21,4
1986	941.072	187.779	24,9	23,8
1987	1.080.874	139.802	14,9	24,7

cotizaciones suponen 3.031.913 millones de pesetas, lo que equivale al 69,3 por 100, con un crecimiento del 3,1 por 100. Por el contrario, las aportaciones del Estado para este próximo año se elevarán a 1.080.000 millones de pesetas, con un crecimiento del 14,90 por 100 respecto a 1986.

Durante los últimos años (Cuadros II y III) esta tendencia está clara. Las cotizaciones llegaron a suponer en 1979 el 90,2 por 100 de todos los recursos de la Seguridad Social. Ese porcentaje tan alto se ha ido reduciendo de forma progresiva hasta llegar a 1987 con una participación de solamente el 69,3 por 100, pérdida de peso que responde a la política de modificación de la estructura financiera del sistema seguida desde 1982, asociada al propósito de reducir las cargas salariales a las empresas. Ello se ha traducido en una reducción de 3,3 puntos en los tipos de cotización de las contingencias comunes y en la minoración de un 10 por 100 en la tarifa de primas de accidentes de trabajo.

Las aportaciones del Estado, pasaron del 5,9 por 100 de 1979 al 24,7 por 100 previsto para 1987.

Las transferencias del INEM tienen su origen en lo dispuesto en la Ley 31/84 de Protección por Desempleo y en un conjunto de normas destinadas a estimular el empleo, por las que el Estado asume a sus expensas la cobertura de las cuotas de los desempleados, tanto por su condición de beneficiarios de la prestación contributiva como de subsidiados por desempleo o de simples beneficiarios de la asistencia sanitaria, a las que se añaden las bonificaciones en las cuotas empresariales para incentivar la contratación de colectivos con dificultades especiales de colocación.

Tales fuentes de financiación representan un 4,3 por 100 de los recursos totales y han experimentado, globalmente consideradas, un incremento interanual del 8,9 por 100 respecto del volumen con que figuraban en el presupuesto de 1986, aunque no aparecieran consignadas como rúbrica independiente.

Otros ingresos

Dentro de este grupo se incluyen un conjunto de ingresos de diversa naturaleza que tienen como nota común su rigidez como fuente de financiación, por lo que paulatinamente van perdiendo importancia relativa para la cobertura de los gastos.

A continuación se recogen dos cuadros que ponen de manifiesto, respectivamente, la evolución del presupuesto de recursos por capítulos económicos y la de la cotización por Regímenes, en el período 1986-1987.

Asimismo se acompaña un cuadro que refleja la distribución del número de cotizantes por Regímenes y un gráfico en el que se puede apreciar el desglose de los ingresos derivados de cotizaciones para 1987 también por regímenes.

Sobre el total de las cotizaciones, nos encontramos con que el Régimen General contribuye con

2.281.739 millones de pesetas, lo que significa el 75,3 por 100, mientras su número de cotizantes es de 6.735.277, que equivalen al 64,74 por 100 de todo el Sistema. Por el contrario, los Regímenes Especiales aportan el 17,2 por 100 de los recursos por

cuotas (521.853 millones de pesetas), mientras su número de cotizantes es de 3.668.065, que suponen el 35,26 por 100 del Sistema. Por accidentes de trabajo, los ingresos se elevarán a 228.321 millones de pesetas.

EVOLUCION DE LA COTIZACION DE LA SEGURIDAD SOCIAL 1986-1987 (Millones de pesetas)

Regímenes	1986		1987		Incremento 87/86	
	Importe	%	Importe	%	Absoluto	%
Régimen General	2.199.094	74,80	2.281.739	75,26	82.645	3,76
Regímenes Especiales						
— Autónomos	255.848	8,70	296.460	9,78	40.612	15,87
— Agrario	146.676	4,99	138.730	4,57	-7.946	-5,42
— Trabajadores del Mar	29.692	1,01	33.419	1,10	3.727	12,55
— Minería del Carbón	22.906	0,78	24.431	0,81	1.525	6,66
— Ferroviarios	30.566	1,04			-30.566	
— Empleados del Hogar	34.830	1,18	28.812	0,95	-6.018	-17,28
— Otros Regímenes Especiales	10.442	0,36			-10.442	
Accidentes de Trabajo	209.965	7,14	228.321	7,53	18.356	8,74
Total Cotizaciones	2.940.019	100,00	3.031.912	100,00	91.893	3,13

Fuente: El presupuesto de la Seguridad Social para 1987.

DISTRIBUCION COTIZANTES POR REGIMENES

Regímenes	Número de cotizantes 1987	%
Régimen General	6.735.277 (1)	64,74
Regímenes Especiales:		
— Autónomos	1.652.306	15,88
— Agrario	1.574.709	15,14
— Mar	135.226	1,30
— Minería del Carbón	50.728	0,49
— Empleados de Hogar	255.096	2,45
Suma Regímenes Especiales	3.668.065	35,26
Total Seguridad Social	10.403.342	100,00

(1) No incluye cotizaciones de los subsidiados de desempleo. Incluye el Régimen Especial de Trabajadores Ferroviarios y otros Regímenes.

Fuente: El Presupuesto de la Seguridad Social para 1987.

LOS PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL

PRESUPUESTO DE RECURSOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL
(En millones de pesetas)

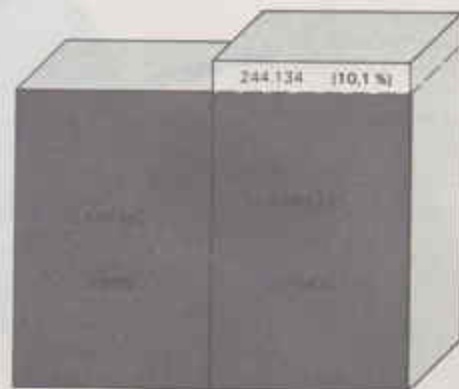
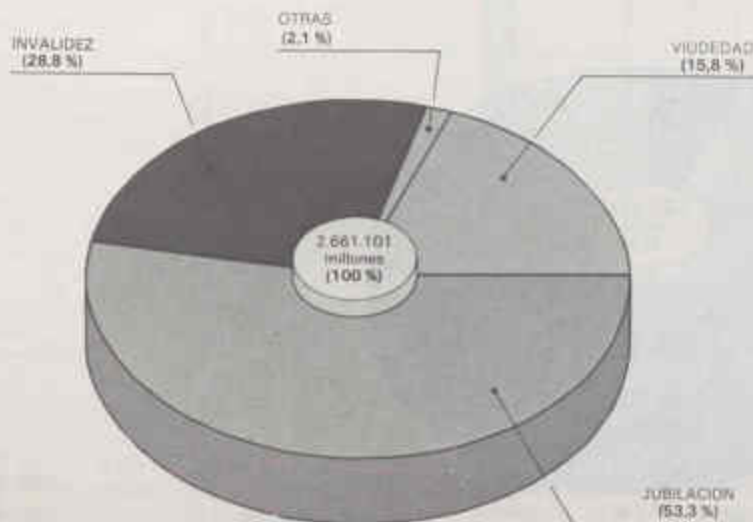
Capítulos	Presupuesto 1986		Presupuesto 1987		Incremento 1987/1986	
	Importe	%	Importe	%	Importe	%
1. Cuotas	2.940.019	74,27	3.031.913	69,33	91.894	3,13
3. Ingresos por servicios prestados y otros ingresos	41.970	1,06	45.140	1,03	3.170	7,55
4. Aportación General del Estado	899.140	22,71	1.053.325	24,09	154.185	17,15
4. Otras Aportaciones del Estado	41.932	1,06	27.549	0,63	-14.383	-34,30
4. Transferencias compensación cuotas desempleo y bonificaciones			188.847	4,32	188.847	
5. Ingresos patrimoniales	8.675	0,22	11.948	0,27	3.273	37,73
Total Operaciones Corrientes	3.931.736	99,32	4.358.722	99,67	426.986	10,86
6. Enajenación de inversiones reales	1.016	0,02	779	0,02	-237	-23,33
7. Transferencias de capital	3.893	0,10	2.333	0,05	-1.560	-40,07
8. Activos financieros	21.381	0,54	11.171	0,26	-10.210	-47,75
9. Pasivos financieros	791	0,02	201		-590	-74,59
Total Operaciones de Capital	27.081	0,68	14.484	0,33	-12.597	-46,52
Total Ingresos Monetarios	3.958.817	100,00	4.373.206	100,00	414.389	10,47

Fuente: El Presupuesto de la Seguridad Social para 1987.

DESGLOSE DE PENSIONES

AÑO 1987

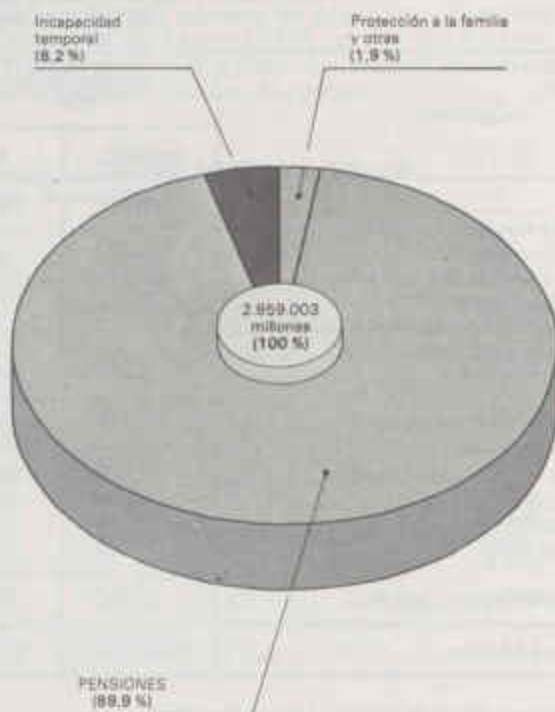
(en millones de pesetas)



DESGLOSE PRESTACIONES ECONOMICAS

AÑO 1987

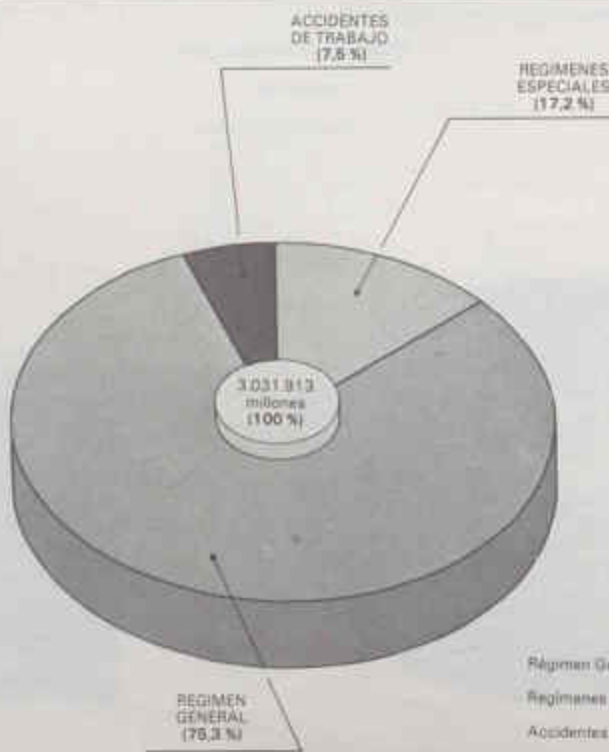
(en millones de pesetas)



DESGLOSE DE COTIZACIONES

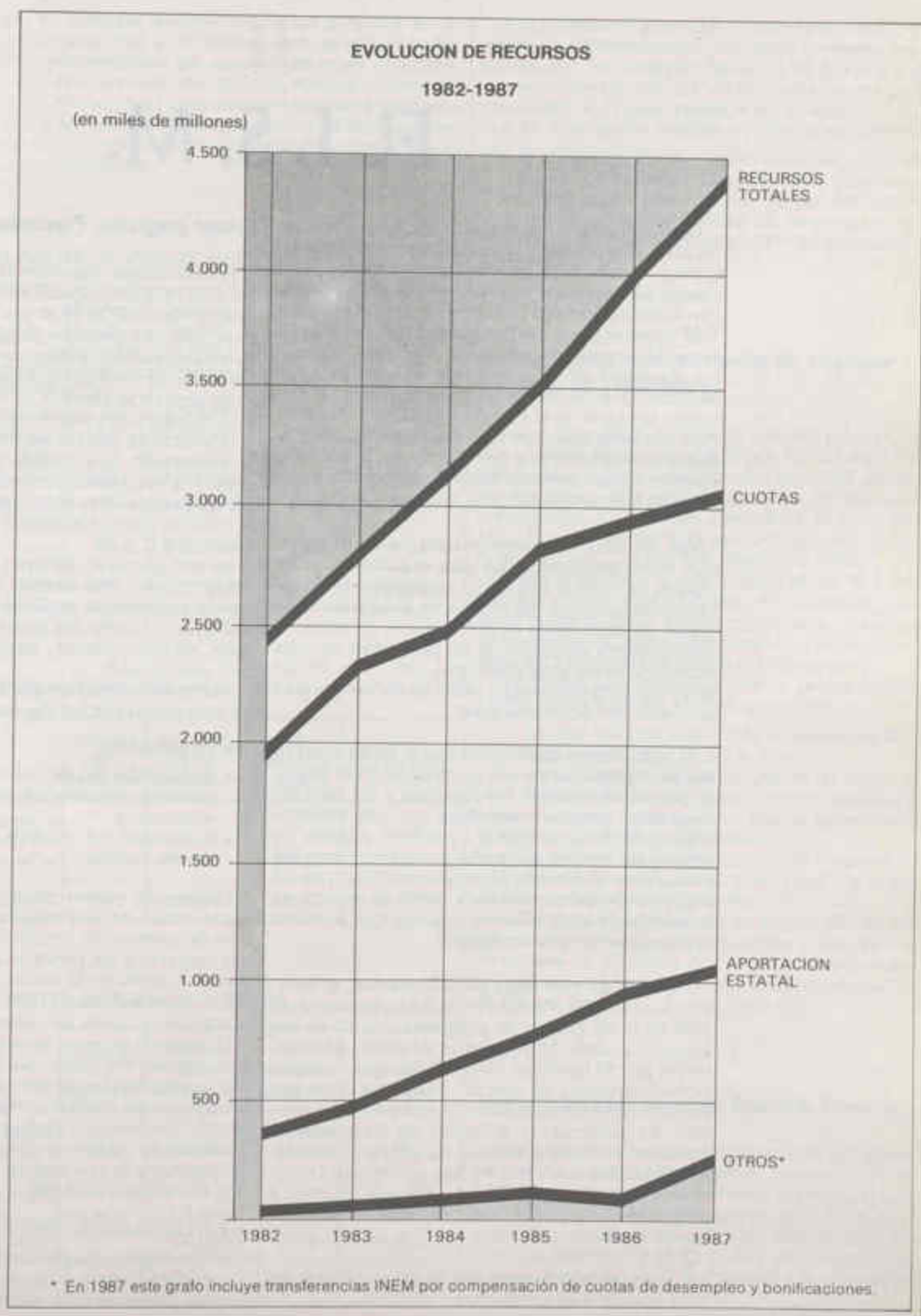
AÑO 1987

(en millones de pesetas)



Régimen General	2.281.739
Régimenes Especiales	521.853
Accidentes de trabajo	228.321

LOS PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL



II

EL I. S. M.

La racionalización y mejora en la gestión de los recursos disponibles y la consolidación de los programas sociales establecidos constituyen los principales objetivos del Instituto Social de la Marina con la aplicación del Presupuesto elaborado para 1987 y que se eleva a un total de 76.898.399.000 pesetas. Esta cantidad supone un aumento en valores absolutos de 7.493 millones de pesetas y del 10,8 por 100 en términos relativos respecto a la dotación asignada en el Presupuesto del año pasado. Para la elaboración de este Presupuesto, dada la disponibilidad limitada de recursos, ha primado la contención del gasto, evitando crecimientos innecesarios e incentivando una mejora en la gestión.

Por un lado, en cumplimiento de las misiones que tiene encomendadas este organismo, se ha tratado de realizar una mejor asignación de los recursos disponibles. Por otra parte, se ha tratado de lograr en unos casos el desarrollo y, en otros, el asentamiento definitivo de los programas sociales establecidos en años anteriores, con el fin de dar una respuesta adecuada a todas las demandas asistenciales del sector marítimo.

El instrumento básico para lograr todos estos fines es el presupuesto por programas. En el mismo se ponen en relación los objetivos y los recursos asignados, complementándose con una metodología que obliga al gestor a justificar y poner de relieve los medios utilizados para la consecución de los fines definidos. El programa constituye un instrumento de control para medir la eficacia de la gestión de esos recursos, a la vez que aumenta la transparencia presupuestaria.

De acuerdo con estos planteamientos, el Instituto Social de la Marina encuadra su gestión para 1987 en ocho grupos de programas, que a su vez agrupan a otros 22 programas finalistas, administrados por 51 unidades elementales, que constituyen su estructura de gestión. Estos programas son los siguientes: Prestaciones económicas; Inscripción de empresas y afiliación de trabajadores; Atención sanitaria primaria; Asistencia hospitalaria; Medicina marítima; Acción asistencial; Dirección y servicios generales, y Centros nuevos y adaptación y equipamiento de centros en funcionamiento.

A grandes rasgos, estas son las características de cada uno de esos programas.

Primer programa: Prestaciones económicas

Es el de mayor importancia presupuestaria dentro de las actuaciones del Instituto Social de la Marina, al significar el 80,80 por 100 del Presupuesto total, con una dotación de 62.137.963.000 pesetas. Para su ejecución se dispone de 151 personas. Las unidades elementales que constituyen la estructura de gestión se elevan a 26: los servicios centrales y 25 delegaciones provinciales.

El marco de gestión de este grupo comprende la protección desarrollada por el Sistema para atender a situaciones o estados de necesidad a través de prestaciones económicas directas, referida al colectivo que se encuadra en el campo de aplicación del R. E. M.

En este grupo se incluyen, por tanto, los créditos necesarios para atender el pago de las prestaciones económicas explicitadas en los programas finalistas, así como los gastos que conlleva el trámite, reconocimiento, liquidación y control de esas prestaciones.

Los objetivos básicos que se pretenden alcanzar en este grupo son los siguientes:

- En pensiones:
- Agilización del procedimiento, mediante acciones de informatización y simplificación administrativa.
- Reducción del coste de la gestión, con medidas de control y lucha contra el fraude.

Dentro del primer objetivo general se sitúa la consecución de una mejora de los tiempos medios de tramitación de expedientes de las pensiones respecto a los previstos en el ejercicio precedente, a través de la resolución de un mayor número de expedientes (2.340 de invalidez, 3.500 de jubilación y 3.636 de muerte y supervivencia).

El segundo objetivo general se pretende conseguir a través del desarrollo de programas de control ya establecidos en años anteriores (revisión de situaciones de invalidez, control de concurrencia, control de vivencia, etcétera) y se concreta en la previsión de un ahorro cifrado en 1.193,6 millones de pesetas y la revisión de situaciones de invalidez en número de 4.380.

- En Incapacidad Temporal:
- Conseguir una gestión más ágil en el trámite administrativo, a través de la información de los partes de baja, confirmación y alta.

LOS PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL

- Controlar la evolución de los procesos de incapacidad y las deducciones practicadas por las empresas en régimen de pago delegado, con acciones de carácter médico y administrativo, cuya coordinación permitirá controlar la duración de los procesos y las deducciones practicadas indebidamente en los boletines de cotización.

EL PRIMER PROGRAMA EN CIFRAS

Programas	Número de personas	Importe (miles de ptas.)	% particip. s/ grupo	% incremento s/ 1986
Pensiones de Invalidez Permanente	32	13.321.599	21,44	7,97
Pensiones de Jubilación	43	29.570.411	47,59	16,69
Pensiones de Muerte y Supervivencia	22	12.581.659	20,25	8,48
Incapacidad Temporal	32	5.247.130	8,44	7,61
Protección familiar y otras prestaciones	22	1.417.164	2,28	-8,87
Totales	151	62.137.963	100,00	11,54

EL SEGUNDO PROGRAMA EN CIFRAS

Programas	Número de personas	Importe (miles de ptas.)	% particip. s/ grupo	% incremento s/ 1986
Inscripción de Empresas y Afiliación de Trabajadores	145	297.674	100,0	7,19
Totales	145	297.674	100,0	7,19

EL TERCER PROGRAMA EN CIFRAS

Programas	Número de personas	Importe (miles de ptas.)	% particip. s/ grupo	% incremento s/ 1986
Medicina General y Pediatría	1.201	2.266.167	48,69	3,05
Apoyo de Medicina Especializada a la Atención Primaria	982	1.729.507	37,16	7,79
Conciertos Ambulatorios	—	658.558	14,15	4,60
Totales	2.183	4.654.232	100,00	4,98

Estos objetivos generales se concretan en la revisión de las deducciones por pago delegado realizadas por las empresas hasta un 80 por 100 y la consecución de una duración media de los procesos de I. L. T. no superior a los 55 días.

- En Protección familiar y otras prestaciones:

- El reconocimiento y liquidación del conjunto de las prestaciones incluidas en el programa.
- La comprobación hasta un 80 por 100 de las deducciones que realizan las empresas como pago delegado en concepto de protección familiar.

Segundo programa: Inscripción de empresas y afiliación de Trabajadores

Tiene una dotación de 297.674.000 pesetas, lo que supone solamente el 0,39 por 100 del total del Presupuesto. Están adscritas al mismo 145 personas y para su aplicación intervienen 24 unidades elementales, los servicios centrales y 23 Casas del Mar. El presupuesto para este año supone un incremento del 7,19 por 100 respecto a 1986.

Comprende este grupo la gestión del R. E. M. relativa al control de su campo de aplicación, base determinante de la acción protectora, y recoge únicamente los gastos de personal correspondientes a las 145 personas adscritas al programa.

Los principales objetivos que se pretenden alcanzar en este grupo son los siguientes:

- La total informatización de los censos de empleadores y trabajadores del R. E. M.
- La tramitación del 100 por 100 de las altas, bajas y variaciones de empresas, centros de trabajo, embarcaciones y trabajadores que se generen en el período (273.908 movimientos).
- La incorporación del C. I. a 2.642 nuevas altas previstas de empleadores y del D. N. I. a 18.650 altas de trabajadores estimadas.
- La continuación de la puesta al día de los censos, con recuperación de atrasos y depuración de errores en los datos actualmente consignados, lo que supone la verificación e introducción de 48.136 registros.

Tercer programa: Atención Sanitaria Primaria

La dotación presupuestaria para este programa se eleva a 4.654.232.000 pesetas, con un total de 2.183 personas adscritas al mismo. Significa el 6,05 por 100 de todo el presupuesto del I. S. M. y se gestiona a través de 26 unidades elementales, los servicios centrales y 25 Casas del Mar. Supone un aumento de 4,89 por 100 respecto a la asignación de 1986.

Corresponde este grupo a la atención primaria de la salud dispensada a la población por el I. S. M., en coordinación con el INSALUD, e incluye el primer nivel de asistencia (toma de contacto con el enfermo, encauzamiento de su diagnóstico y posterior tratamiento), el complemento asistencial a la atención primaria (obtención del diagnóstico y resolución de las consultas planteadas por el médico de Medicina General, recabándose datos complementarios mediante la realización de estudios radiológicos y analíticos) y las prestaciones sanitarias de carácter ambulatorio brindadas con medios ajenos a la Seguridad Social en aquellos casos en que no se disponga de medios propios del Sistema.

El grupo recoge, por tanto, la dotación presupuestaria necesaria para atender los gastos derivados de la prestación de este tipo de asistencia sanitaria a la población protegida, como son: los costes de personal y de funcionamiento de los establecimientos sanitarios propios y los relativos a los Conciertos, con instituciones abiertas ajenas al sistema y con especialistas, y a otros servicios atendidos.

Como objetivos básicos pretendidos se señalan los siguientes:

— En Medicina General y Pediatría, un adecuado tiempo medio de dedicación a las consultas, que posibilite una buena relación médico-paciente y un correcto diagnóstico y tratamiento, haciendo más eficaz este nivel de asistencia y limitando el paso a otros niveles. En este sentido, se pretende dedicar a las consultas de Medicina General un tiempo medio en minutos de 4,61 y a las de Pediatría un tiempo medio de ocho minutos.

— En el Apoyo de Medicina especializada a la atención primaria se persigue: en primer lugar, la obtención de un tiempo medio de consulta, del conjunto de las especialidades, que se fija en 10,9 minutos, que posibilite el estudio y tratamiento adecuado de las enfermedades y la limitación de la derivación hacia el hospital; en segundo término, la implantación de la citación previa del enfermo, hasta un 30 por 100 del total de consultas de especialistas, desmasificando las consultas y

permitiendo el mejor aprovechamiento de los recursos; y, por último, informar el 100 por 100 de los estudios radiológicos dinámicos solicitados en el periodo.

— En el programa de Conciertos Ambulatorios, se pretende que el gasto medio por persona protegida con medios ajenos no supere las 756 pesetas, a través de una adecuada acción inspectora que, velando por la calidad asistencial prestada con medios ajenos, tienda a reducir el gasto limitando en lo posible las desviaciones fuera del sistema.

Cuarto programa: Asistencia hospitalaria

Tiene una dotación de 1.982.657.000 pesetas, lo que supone un crecimiento negativo del 4,24 por 100 respecto a 1986. En el conjunto del Presupuesto del I. S. M. representa el 2,58 por 100.

Este grupo comprende la hospitalización concertada con Instituciones cerradas ajenas a la Seguridad Social y cubre las insuficiencias de capacidad del Sistema en materia de hospitalización. Se incluyen en el grupo de programas, por tanto, los créditos precisos para atender los gastos derivados de la asistencia hospitalaria prestada al colectivo protegido en los centros concertados.

Como principal objetivo pretendido se aspira a una hospitalización concertada que, dentro de una adecuada calidad asistencial, ocasione el menor gasto, fijándose así el gasto medio por persona protegida en 2.077 y 320 pesetas, según se trate de hospitalización para enfermos de carácter agudo o crónico, respectivamente.

Las acciones que deberán realizarse para la consecución del objetivo propuesto incluyen: una adecuada gestión sanitaria, mayor eficiencia en los niveles asistenciales inferiores, prioridad de la hospitalización propia del Sistema y una acción inspectora eficiente.

Quinto programa: Medicina Marítima

Este programa tiene un presupuesto de 878.315.000 pesetas, que suponen el 1,14 por 100 de los gastos totales del I. S. M. Se ejecuta con 115 personas a través del Centro Coordinador de Medicina Marítima, el buque sanitario «Esperanza del Mar» y diferentes centros en el extranjero. Respecto a 1986, se registra un aumento del 4,94 por 100.

En este grupo se recogen los medios necesarios para articular un modelo práctico de medicina marítima que, de forma integral, acerque los medios asistenciales y sanitarios demandados por el sector marítimo-pesquero en el desarrollo de su actividad, tanto a bordo como en el extranjero.

EL CUARTO PROGRAMA EN CIFRAS

Programas	Número de personas	Importe (miles de ptas.)	% particip. s/ grupo	% incremento s/ 1986
Conciertos con Hospitales de Agudos	—	1.787.396	90,15	-5,10
Conciertos con Hospitales de Crónicos	—	195.261	9,85	4,28
Totales	—	1.982.657	100,00	-4,24

LOS PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL

Por consiguiente, se incluye la dotación presupuestaria para el correcto desarrollo del programa de medicina marítima en los Centros implantados a este fin, como son: los Centros de Sanidad Marítima que el Instituto tiene instalados en los puertos nacionales con mayor censo de población marinera y de especial incidencia de flota, donde se desarrollan los programas de medicina preventiva marítima; el Centro Radio-Médico, a través del cual se atiende, por radiotelefonía o telegrafía, a las tripulaciones que requieran asistencia desde cualquier parte del mundo; el Buque Sanitario «Esperanza del Mar», que presta apoyos sanitario y logístico a los marineros que faenan en el banco canario sahariano; y, por último, los Centros Asistenciales en el extranjero, que se han ubicado en aquellos países que, bien por la gran afluencia de embarcaciones, bien por las condiciones sanitarias existentes, hacen difícil que se preste la debida asistencia sanitaria a las tripulaciones con la garantía necesaria.

Los objetivos básicos que está previsto alcanzar en este grupo son los siguientes:

— En el programa de «Medicina Preventiva Marítima» se procederá a la puesta en servicio de seis nuevos Centros de Medicina Marítima y al reforzamiento de otros 14, en los cuales se realizarán las acciones tendientes a la consecución de los objetivos definidos en el Programa, como son: la rea-

lización con medios propios de 42.500 reconocimientos médicos previos al embarque, de los que el 95 por 100 serán informatizados, extendiendo la red informática a todas las Direcciones Provinciales del I. S. M.; la celebración de 50 cursos de iniciación y reciclaje de educación sanitaria para mandos; la realización de 18 campañas de prevención de accidentes de trabajo; y, por último, el control adecuado de las condiciones higiénico-sanitarias de los buques.

— En «Medicina Asistencial Marítima», se pretende: la atención asistencial, con medios propios a bordo y en el extranjero, en torno a las 12.000 personas; la introducción en el Banco de Datos de 7.000 historias clínicas de procesos patológicos atendidos con medios propios; la evacuación de tripulantes en número aproximado de 688, y la consecución de costes medios de los expedientes de reintegros de gastos de asistencia sanitaria suplidos en el extranjero de 231.799 y 40.036 pesetas, según sea necesaria o no la repatriación del enfermo.

— En el programa de «Apoyo Técnico del Buque Sanitario», cuya actividad fundamental se concreta en el apoyo técnico y soporte a la asistencia sanitaria prestada por el Buque, recoge como objetivos: la consecución de un 99,40 por 100 de asistencias técnicas sobre el total de las solicitadas por los buques y la atención del 100 por 100 de las acciones de rescate requeridas, para lo cual se ha estimado la permanencia del Buque en el mar durante 264 días, realizando 36.000 millas de navegación en auxilios de la flota.

EL QUINTO PROGRAMA EN CIFRAS

Programas	Número de personas	Importe (miles de ptas.)	% particip. s/ grupo	% incremento s/ 1986
Medicina Preventiva Marítima	43	213.478	24,31	52,14
Medicina Asistencial Marítima	40	367.629	41,25	-12,17
Apoyo Técnico del Buque Sanitario	32	297.208	33,84	6,45
Totales	115	878.315	100,00	4,94

EL SEXTO PROGRAMA EN CIFRAS

Programas	Número de personas	Importe (miles de ptas.)	% particip. s/ grupo	% incremento s/ 1986
Acción Asistencial y Social	116	640.936	33,30	32,99
Acción Formativa	462	1.283.444	66,70	12,94
Totales	578	1.924.380	100,00	18,97

Sexto programa: Acción Asistencial

Tiene un presupuesto de 1.924.380.000 pesetas, lo que supone el 2,50 por 100 de los recursos disponibles por el I. S. M. y un aumento del 18,97 por 100 respecto a 1986. Cuenta con 578 personas adscritas y 48 unidades elementales para su ejecución, servicios centrales, 23 Casas del Mar, cuatro colegios, nueve escuelas y nueve guarderías.

El grupo de programas se inscribe dentro de los cometidos asignados al I. S. M. en materia de promoción del bienestar de los trabajadores del mar y sus familias, la formación y promoción social del colectivo protegido, la formación profesional de los trabajadores del mar y la atención a los huérfanos de los trabajadores.

Las actividades se desarrollan en la red de Casas del Mar situadas en los puertos de la costa, cuatro colegios, nueve escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera y nueve guarderías infantiles, destacando las siguientes:

— La concesión de ayudas individualizadas de carácter social y subvenciones a Instituciones del sector marítimo-pesquero sin fines de lucro, cuya finalidad es la protección, asistencia y promoción del colectivo del mar.

— La formación cultural y promoción social de los trabajadores del mar y sus familias, a través de la realización de actos culturales, actividades de ocio y recreativas, y cursos específicos de formación y promoción.

— La realización de actividades de integración social y bienestar dirigidas a algunos sectores específicos que integran el colectivo (mujeres, tercera edad, jóvenes, etcétera).

— La concesión de ayudas al estudio.

— La prestación de alojamiento a precios sociales a los trabajadores del mar que se encuentran en tránsito en los puertos de la costa, servicio que se presta en las hospederías instaladas en las Casas del Mar.

— La formación cultural y humana, la formación profesional, tanto reglada como ocupacional, la promoción social, e incluso el alojamiento y manutención que se presta al alumnado, actividades que se desarrollan en los Centros docentes.

En definitiva, este grupo de programas recoge la dotación necesaria para llevar a cabo las actividades descritas, tanto en lo referente a los medios personales y materiales para el correcto funcionamiento de los Centros, como para la concesión de las ayudas que contribuyan a paliar situaciones de carencia y desprotección social de los trabajadores del mar.

Los objetivos básicos previstos para 1987 son los siguientes:

— Realizar 440 actos culturales, recreativos y artísticos, con una participación de 18.686 personas del colectivo protegido.

— Realizar 182 cursos de promoción socio-cultural, con una asistencia estimada de 4.120 personas.

— Conseguir un índice de ocupación del 70 por 100 en las hospederías de las Casas del Mar.

— Conseguir un incremento de los niveles de protección social, mediante la concesión de 2.200

ayudas compensatorias para estudios y 2.018 ayudas individualizadas de carácter social.

— Facilitar formación reglada a 3.791 alumnos, con un índice de ocupación de los Centros Docentes del 94,89 por 100.

— Facilitar formación profesional ocupacional a 9.200 trabajadores, a través de la realización de 308 cursos.

— Reducir el absentismo del personal adscrito a los Centros Docentes a un porcentaje del 5,80 por 100 sobre las jornadas totales.

— Prestar alojamiento y manutención a un total de 875 alumnos internos y 1.100 medio pensionistas.

Séptimo programa: Dirección y Servicios Generales

Cuenta con un presupuesto de 3.880.288.000 pesetas, con un total de 1.257 personas adscritas al mismo. Esa cantidad supone un aumento del 15,4 por 100 respecto a 1986 y significa el 5,05 por 100 del Presupuesto del I. S. M.

Este grupo recoge las actividades de dirección, apoyo a la gestión y otras de carácter específico, complementarias de los programas que gestionan prestaciones y servicios finales a la población.

Son objetivos básicos del grupo:

■ En el programa de «Apoyo Técnico y Administrativo»:

• Reducir el índice de absentismo del personal hasta un 5,80 por 100 de las jornadas totales, incrementando las actuaciones de inspección y perfeccionando los medios mecánicos de control de asistencia del personal.

• Emplear 2.400 horas en visitas de inspección a los Centros en servicio, a fin de comprobar su correcto funcionamiento y el normal desenvolvimiento de los procedimientos administrativos establecidos.

■ En el programa de «Informática»:

• Incrementar el número de procesos informatizados en un 13,33 por 100 sobre los existentes en el ejercicio anterior.

• Perfeccionar las cinco aplicaciones en curso.

■ Instalar 27 nuevas terminales, de las cuales 23 lo serán en Direcciones Provinciales y cuatro en los Servicios Centrales.

■ En el Programa de «Información y Divulgación»:

• Realizar 11 campañas de información, con la finalidad de divulgar contenidos concretos de la gestión, para lo cual se distribuirán 485.000 folletos, trípticos, carteles, etcétera, dirigidos al colectivo del mar.

• Publicar 600 cuadernos y boletines informativos, lo que determinará la distribución de 14.040 documentos informativos de uso inter-

EL SEPTIMO PROGRAMA EN CIFRAS

Programas	Número de personas	Importe (miles de ptas.)	% particip. s/ grupo	% incremento s/ 1986
Apoyo Técnico y Administrativo	1.053	3.054.541	78,72	8,76
Informática	31	162.515	4,19	35,83
Información y Divulgación	15	135.410	3,49	32,04
Control Interno y Contabilidad	47	159.502	4,11	21,21
Gestión de Empleo y Desempleo trabajadores del Mar	111	368.320	9,49	88,27
Totales	1.257	3.880.288	100,00	15,48

LOS PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL

- no y para los órganos de participación y control.
- Publicar seis volúmenes de estadísticas, con una emisión de 940 ejemplares.
- Editar y distribuir trece publicaciones y dos vídeos, a fin de facilitar información de interés a los trabajadores del mar.
- Editar y distribuir 504.000 ejemplares de la revista HOJA DEL MAR, dirigida al sector marítimo-pesquero.
- Ordenar y microfilmear el 60 por 100 del fondo documental existente, lo que supone la ordenación y microfilmación de 30.000 documentos del fondo histórico acumulado.
- En el programa de «Control Interno y Contabilidad»:
 - Realizar el 100 por 100 de los controles fiscales y presupuestarios de todos los actos contenidos en el cumplimiento de los fines que tiene encomendados el Organismo.
 - Elaborar las Cuentas y Balances mensuales, trimestrales y anuales de la Entidad, en un número total de 312.
 - Implantar con carácter experimental el nuevo Plan General de Contabilidad de la Seguridad Social en un número determinado de Centros de Gestión.
- En el Programa de «Gestión de Empleo y Desempleo de los Trabajadores del Mar» se pretenden el logro de los siguientes objetivos:
 - Elevar la penetración en el mercado de trabajo a través de un aumento en el volumen de colocaciones procedentes de ofertas generales, que se sitúa en 1.012, hasta un 2,69 por 100 del total de colocaciones.
 - Aumentar la contratación, aplicando nuevas fórmulas contractuales (medidas para el fomento del empleo y otras), en número de 681.
 - Fomentar la contratación de colectivos especiales, en número de 178.
 - Controlar las condiciones de contratación en el sector marítimo a través del visado del 25,12 por 100 de los contratos, de los cuales 29.649 corresponden a la flota nacional y 5.202 a marinos emigrantes.

- Mejorar el tiempo promedio de gestión de las prestaciones por desempleo en un 66,67 por 100, lo que supone un tiempo medio de 20 días en la tramitación de la prestación.
- Elevar la tasa de cobertura de desempleo en el sector marítimo-pesquero al 80,55 por 100 del colectivo.

Octavo programa: Centros nuevos y adaptación y equipamiento de centros en funcionamiento

Cuenta con una dotación de 1.142.890.000 pesetas, lo que supone el 1,49 por 100 del Presupuesto del I. S. M., con un aumento del 3,86 por 100 respecto a 1986. Cuenta con 51 personas adscritas y se ejecuta a través de 26 unidades elementales, los servicios centrales y 25 Casas del Mar.

Se recoge en este Grupo la actividad inversora necesaria para establecer Centros nuevos y ampliar servicios o reformar las instalaciones que en la actualidad posee el I. S. M., todo ello con la finalidad de atender las demandas del sector marítimo-pesquero en solicitud de instalaciones básicas para el debido cumplimiento de los fines que el ordenamiento jurídico atribuye al Organismo.

Por consiguiente, en el grupo se incluyen los créditos de inversiones destinados a la construcción y dotación de nuevos centros y a mantener los centros existentes en perfecto estado de uso, mejorando, en su caso, su funcionalidad. Asimismo, se recogen los créditos correspondientes a los gastos recurrentes de personal y de funcionamiento necesarios para la puesta en servicio de los nuevos centros previstos en 1987.

Los objetivos concretos perseguidos se pueden resumir así:

- Iniciar la construcción de once Casas del Mar, una Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera y las obras de urbanización en un Colegio.
- Proseguir la construcción de cuatro Casas del Mar y las obras de ampliación de un Colegio.
- Terminar la construcción de once Casas del Mar y las obras de la segunda fase de un Colegio, así como proceder a la dotación y equipamiento de los Centros y su posterior puesta en funcionamiento en el transcurso del ejercicio.
- Iniciar 63 obras de reforma o adaptación de las que está prevista la finalización de 60 en 1987.
- Tramitar 102 expedientes de renovación parcial de maquinaria, mobiliario y equipo.

La estructura del I. S. M.

Para el cumplimiento de los fines que le atribuye el ordenamiento jurídico vigente, el Instituto Social de la Marina prestará sus servicios al colec-

EL OCTAVO PROGRAMA EN CIFRAS

Programas	Número de personas	Importe (miles de ptas.)	% particip. s/ grupo	% incremento s/ 1986
Centros nuevos y adaptación y equipamiento de Centros en funcionamiento	51	1.142.890	100,0	3,86
Totales	51	1.142.890	100,0	3,86

tivo protegido en 1987 a través de las siguientes dependencias:

	Número
1. ESTABLECIMIENTOS ADMINISTRATIVOS	
Servicios Centrales	1
Direcciones Provinciales	25
Subdirecciones Provinciales	2
Direcciones Locales	109
Oficinas dependientes de las Direcciones Provinciales o Locales	18
2. CENTROS BASICOS	
Casas del Mar en funcionamiento	141
3. ESTABLECIMIENTOS SANITARIOS	
Policlinicas y Clinicas Locales	148
Centros Maternales	2
Hospederías Sanitarias	1
Centros de Salud	2
Centros de Reconocimientos Médicos	56
Buque Sanitario	1
Centros en el Extranjero	8
Centro Radio-Médico	1
Centros Costeros de Sanidad Marítima	24
4. ESTABLECIMIENTOS DE ACCION FORMATIVA	
Escuelas de F. P. N. P.	9
Guarderías Infantiles	9
Colegios	4
5. EMPLEO	
Oficinas de Empleo	137

Por su parte, la estructura de gestión para el desarrollo de los programas, se realizará por medio de las siguientes unidades elementales:

	Número
Servicios Centrales	1
Casas del Mar (Direcciones Provinciales) ...	25
Colegios	4
Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera	9
Guarderías Infantiles	9
Centros en el extranjero (para su conjunto) ..	1
Buque Sanitario	1
Centro Coordinador de Medicina Marítima ..	1
Total	51

Colectivo protegido

La acción protectora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar afecta aproximadamente a un millón de personas, dispersas en más de 300 núcleos de población distribuidos en la periferia peninsular e insular.

El número de empresas inscritas en el Régimen Especial ascendía a 26.073 en el mes de junio de 1986.

El colectivo protegido se estructura, de acuerdo a la información estadística correspondiente al mes de junio de 1986, en la forma siguiente:

— Trabajadores en activo en empresas españolas

139.043

Distribución por Grupos de cotización:

— Grupo I (incluye trabajadores O. T. P.) .. 74.352
 — Grupo II-A

20.237

— Grupo II-B

19.893

— Grupo III

24.561

Total

139.043

— Trabajadores emigrantes en barcos extranjeros sujetos a convenio con el I. E. E. (sin Convenio con el I. S. M.)

2.747

— Trabajadores sujetos a Convenio con el I. S. M.

5.860

(De este número, 4.255 tienen también suscrito Convenio con el I. E. E. a efectos de asistencia sanitaria).

— Pensionistas

96.669

Su distribución por clases de pensión es la siguiente:

— Jubilación

39.213

— Invalidez

19.913

— Viudedad

32.933

— Orfandad

4.059

— Favor Familiares

551

Total

96.669

TERRITORIALIZACION DE INVERSIONES (En millones de pesetas)

COMUNIDAD AUTONOMA

ANDALUCIA

84,8

— Almería

1,5

— Cádiz

39,3

— Huelva

2

— Málaga

41,5

— Sevilla

0,5

LOS PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL

ASTURIAS	8
BALEARES	23,5
CANARIAS	16,2
— Las Palmas	4,2
— Tenerife	12
CATALUÑA	117
— Barcelona	30,5
— Gerona	85
— Tarragona	1,5
GALICIA	232,4
— La Coruña	124,7
— Lugo	13
— Pontevedra	94,7
MURCIA	11,8
COM. VALENCIANA	65,1
— Alicante	55,1
— Castellón	8,5
— Valencia	1,5
PAIS VASCO	39
— Guipúzcoa	2
— Vizcaya	37
MADRID	0,8
CANTABRIA	2
CEUTA	0,5
MELILLA	6,2
SIN TERRITORIALIZAR	472,7
Total	1.080

Distribución del presupuesto

El presupuesto de gastos y dotaciones del Instituto Social de la Marina, según las cifras suministradas en el anteproyecto, representa un incremento del 21,66 por 100 respecto a las cantidades de 1985. De 63.205,6 millones de pesetas, se ha pasado a 76.898,4 millones.

Del conjunto de las actuaciones del I. S. M. por programas, cabe destacar la importancia que mantienen las prestaciones económicas. En 1985 suponían un crédito de 50.581 millones de pesetas, lo que significaba el 80,03 por 100 del total de los gastos. En 1987, según el anteproyecto, se mantiene e incluso se amplía ese porcentaje en relación con el conjunto del presupuesto, al suponer el 80,81 por 100 de todos los gastos, con 62.137 millones de pesetas.

Para el resto de los programas, en líneas generales se puede hablar de estabilización, salvo en el caso de la asistencia hospitalaria. En este punto, se está llevando a cabo un descenso gradual de este gasto con el fin de racionalizar las actuaciones. Se trata de limitar al máximo la atención en muchos casos innecesaria de los enfermos en centros concertados y propiciando una plena utilización de la hospitalización en los propios centros de la Seguridad Social. En esta línea, la dotación para este programa, en los últimos tres años, pasará de los 2.121 millones de pesetas de 1985 a 1.982 millones en el anteproyecto de 1987. Mientras que en 1985 estos gastos suponían el 3,36 por 100 del total del presupuesto, en 1987 significarán solamente el 2,58 por 100 (Cuadro I).

(Cuadro I)
CLASIFICACION POR GRUPOS DE PROGRAMAS
(En miles de pesetas)

Grupos de Programas	1985		1986		1987 (*)	
	Créditos	Porcentaje s/ total	Créditos	Porcentaje s/ total	Créditos	Porcentaje s/ total
Prestaciones Económicas	50.581.598	80,03	55.708.020	80,26	62.137.963	80,81
Inscripción de Empresas y Afiliación de Trabajadores	259.006	0,41	278.431	0,40	297.674	0,39
Atención Sanitaria Primaria	3.866.754	6,12	4.433.577	6,39	4.654.232	6,05
Asistencia Hospitalaria	2.121.503	3,36	2.070.402	2,98	1.982.657	2,58
Medicina Marítima	781.032	1,23	836.961	1,21	878.315	1,14
Acción Asistencial	1.486.647	2,35	1.617.505	2,33	1.924.380	2,50
Dirección y Servicios Generales	3.002.674	4,75	3.360.100	4,84	3.880.288	5,04
Centros Nuevos y Adaptación y equipamiento de Centros en funcionamiento	1.106.356	1,75	1.100.403	1,59	1.142.890	1,49
Totales	63.205.570	100,00	69.405.399	100,00	76.898.399	100,00

(*) Anteproyecto de Presupuesto.

Atendiendo a una clasificación económica del Presupuesto de gastos y dotaciones del I. S. M., de los 76.898 millones de pesetas que se cifran en el anteproyecto, 62.097 millones de pesetas (el 80,75 por 100) corresponden en 1987 a las transferencias

corrientes, frente al 80,10 que suponían en 1985. Los gastos de personal, en el mismo período, han pasado de 7.093 millones de pesetas, (el 11,22 por 100) a 8.669 millones de pesetas (el 11,28 por 100) en 1987 (Cuadro II).

(Cuadro II)
CLASIFICACION ECONOMICA
(En miles de pesetas)

Capítulos	1985		1986		1987 (*)	
	Créditos	Porcentaje s/ total	Créditos	Porcentaje s/ total	Créditos	Porcentaje s/ total
Gastos de personal	7.093.597	11,22	8.044.572	11,59	8.669.669	11,28
Gastos en bienes corrientes y servicios	4.239.210	6,71	4.383.117	6,32	4.663.297	6,07
Gastos financieros	31.249	0,05	31.093	0,04	56.300	0,07
Transferencias Corrientes	50.625.007	80,10	55.719.373	80,28	62.097.473	80,75
Excedente corriente y fondos amortizac.	107.768	0,17	115.312	0,16	126.201	0,16
Inversiones Reales	1.040.000	1,64	1.040.000	1,50	1.080.000	1,40
Transferencias de Capital	—	—	—	—	93.631	0,12
Activos Financieros	24.000	0,04	24.000	0,04	59.000	0,08
Pasivos Financieros	44.739	0,07	47.932	0,07	52.828	0,07
Totales	63.205.570	100,00	69.405.399	100,00	76.898.399	100,00

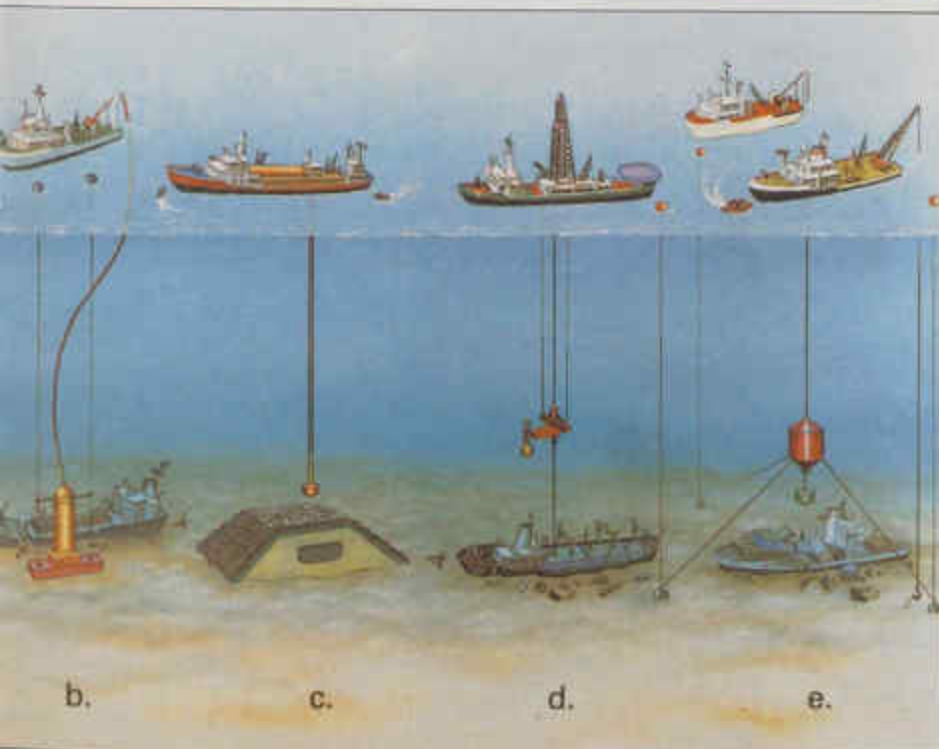
(*) Anteproyecto de Presupuesto.





LOS PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL





desplazamientos de las placas subcontinentales y los mecanismos biológicos que aparecen ligados a estos desplazamientos.

A sus 17 años de vida, el «Cyana» sigue siendo operativo. El reto de la investigación oceanológica obligaba, sin embargo, a descender más allá de los 3.000 metros asegurados por el ingenio de Cousteau. Había que llegar hasta las profundidades de las zonas dorsales oceánicas donde se halla el punto en que las placas penetran en los continen-

Arriba, a la izquierda, el «Cyana». A la derecha, un dibujo de lo que será el «Saga». Abajo, un dibujo que sintetiza los cinco sistemas de salvamento de cargas hundidas en cuya investigación ha trabajado el IFREMER.

FRANCIA

tes, determinando las transformaciones que sufre su configuración. Se impuso así inventar el «Nautil», un submarino de 8 metros y 18,5 toneladas que puede descender hasta los -6.000 metros, lo que significa que es capaz de alcanzar el 97 por 100 de los fondos marinos del planeta. El «Nautil» fue bautizado a finales de 1984, aunque los trabajos para su acondicionamiento no hayan cesado desde entonces, añadiéndole progresivamente nuevos elementos. El «Nautil» posee un brazo teleoperado por los pilotos de la nave, mediante el cual pueden trabajar, recoger muestras, etcétera. En realidad, es un verdadero taller-laboratorio capaz de funcionar a grandes profundidades.

El «Nautil» ha realizado operaciones de considerable complejidad. Entre ellas, destaca la investigación franco-japonesa bautizada con el nombre de «Kaiko» y realizada a lo largo de 1985. Tres hombres a bordo, a 4.600 metros de profundidad, colocaron, cimentándolos, diversos aparatos de medición sismográfica, capaces de anunciar movimientos telúricos con suficiente antelación como para que sean adoptadas las medidas de emergencia necesarias en superficie. Para países como Japón, situados en zonas potencialmente peligrosas desde el punto de vista sísmico, este género de operaciones preventivas son del mayor interés, como es fácil suponer.

El «Nautil» lleva asociados otros ingenios que facilitan su tarea. Así una nave-almacén, de la que puede obtener los elementos necesarios para la realización de los trabajos concretos en que se ocupa, o el «Robin», un pequeño vehi-

culo teleoperado a partir de la nave principal, controlado mediante un cable que le permite una autonomía de hasta 70 metros, y que facilita la observación de zonas a las que el propio «Nautil» no puede llegar, en razón de su difícil acceso.

Convertido en un auténtico taller móvil submarino, el «Nautil» tiene una autonomía próxima a los 10 kilómetros de desplazamiento. Aunque las inmersiones, por razones prácticas, suelen abarcar entre las seis y las ocho horas, tiene una capacidad de supervivencia submarina de más de una semana.

Además de estos submarinos habitados, el IFREMER posee varios elementos sumergibles inhabitados, controlados exteriormente. Es el caso del «Epaulard», robot autónomo capaz de sumergirse a -6.000 metros, cuya construcción fue terminada en 1980, del «SAR», sonar autónomo remolcado lateral que permite obtener imágenes acústicas de definición más que aceptable hasta también -6.000 metros y, en fin, del «Rate II», remolcado. Este último fue terminado en 1978, en tanto el «SAR» comenzó sus funciones en 1984.

Algunas de estas investigaciones, al igual que las costosas inversiones necesarias para su realización, pueden parecer un extraño lujo, un despilfarro propio de sociedades de la superabundancia. Ni lo uno, ni lo otro. Los investigadores del IFREMER se quejan de que

«en las actuales condiciones, no se invierte lo que sería necesario», y culpan a la crisis económica. A la vez, estas investigaciones muestran al primer análisis que su utilidad, si puede ser en ocasiones dudosa considerada a corto plazo, se refiere a campos que tal vez alcancen una trascendencia económica fundamental en un futuro nada lejano. Así, la investigación sobre la eventual explotación de los nódulos polimetálicos, que hoy todavía no es rentable a causa de la relación oferta-demanda del mercado internacional de materias primas estratégicas, pero que puede serlo en un porvenir cercano. Francia se ha preocupado por tener a punto la tecnología necesaria para emprender la explotación minera de los fondos marinos y por obtener la concesión de licencias que le permitan realizar esa obra a gran escala. Las inversiones investigadoras realizadas con anterioridad mostrarían entonces su extrema rentabilidad.

Otro ejemplo evidente de la rentabilidad posible del esfuerzo investigador es el que se refiere al trabajo desarrollado por los técnicos del IFREMER en el terreno de la recuperación de los pecios y las cargas de los navíos naufragados, recuperación que tiene una doble finalidad, económica y de combate contra los peligros de contaminación. Centrándose en los casos de accidente marítimo de resultados más difícilmente resolubles —aquellos en que mercancías

peligrosas y contaminantes van a parar a profundidades de cierta consideración— el IFREMER ha elaborado el proyecto de un aparato de reconocimiento rápido, capaz de dar datos precisos sobre la posición del barco siniestrado y de su carga en un plazo breve, y ha realizado el plan para la puesta a punto de cinco técnicas diferentes de rescate o neutralización de la carga, teniendo en cuenta los tipos de navío, de mercancía, de accidente, las características del lugar del siniestro, las corrientes marinas, etcétera. Lamentablemente, este interesante proyecto se encuentra actualmente bloqueado, por falta de financiación suficiente por parte del Estado francés. Los técnicos e investigadores franceses confían en que sean los organismos comunitarios correspondientes los que le abran la puerta de su puesta en práctica.

En marcha se encuentra ya, y éste en el plano de las certezas, el submarino autónomo de asistencia «Saga», cuya culminación está prevista para 1987. De 400 toneladas, capaz de servir de base a seis submarinistas trabajando entre seis y ocho días en profundidades de hasta 600 metros, permitirá realizar obras submarinas de dimensiones importantes en aguas de difícil acceso, sin asistencia alguna del exterior. En este caso la financiación no ha sido un problema insalvable: el «Saga» será de particular utilidad para el mantenimiento y las reparaciones que precisan las plataformas petrolíferas *off-shore* en aguas difíciles, como las del Mar del Norte. En tales condiciones —san Petrodólar por enemigo— todo es mucho más fácil. ■

J. O.

«En las actuales condiciones, no se invierte lo que sería necesario en investigación. Es culpa de la crisis económica», dice Jean-Paul Guinard.



FURUNO®

una gran familia que no cesa de crecer



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

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

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

Solicite amplia información al Representante para España:

MORRIS E. CURIEL IBERICA, S.A. Claudio Coello, 50/28001 MADRID/Tel. 435 95 20/Telex 22864

O al Distribuidor más próximo:

VIGO: Nautical 22 62 01/2 • LA CORUÑA: Radamar, 23 34 32 • GIJÓN: Edimar 35 34 51 • BILBAO: Nautical 435 15 08 • S. SEBASTIÁN: A. Quecedo 42 33 35 • TARRAGONA: E.N. Ortiz 21 07 43 • ALICANTE: Nautical 22 44 68 • S. PEDRO PINATAR: A. Miñana 18 06 01 • ALMERÍA: Queromar 25 68 32 • MOTRIL: J. G. Antón 60 08 00 • MÁLAGA: J. Hidalgo 21 49 07 • CÁDIZ: Electrónica Naval del Sur 65 37 60 • LAS PALMAS: Nautical 26 18 24 • MADRID: Nautical 457 05 42.



El actual Museo de la Marina de París, situado en el ala más occidental del célebre Palacio de Chaillot, es en su forma actual una obra relativamente reciente. Fue, en efecto, durante la época de la ocupación nazi de la capital francesa cuando el comandante

Vichot emprendió la tarea de acondicionar las naves del ala de Passy del Palacio, de repertoriar los modelos y objetos, de rehacer los inventarios, de crear la fototeca, de poner la biblioteca al día, de clasificar los documentos del fondo iconográfico, de instituir el servicio de documentación, etcétera. Esta tarea ingente culminó en 1972.



Pero la historia del Museo se remonta en realidad a tiempos mucho más pretéritos. Habría que empezar por aludir, en primer lugar, a la decisión del ministro Colbert, quien en 1678 impartió instrucciones a los intendentes de los astilleros de toda

Francia para que, a partir de entonces, realizaran maquetas a escala de cuantos barcos construyeran. Las más es-

Detalle de diversos motivos ornamentales del Museo. Abajo, busto de Ferdinand de Lesseps.



pectaculares de estas maquetas fueron enviadas a la Corte, donde despertaron la admiración de los nobles, algunos de los cuales se aficionaron a coleccionarlas, lo mismo que ciertos intendentes y administradores de los propios astilleros. Nacie-





El Museo de la Marina, en París «300 AÑOS DE HISTORIA»

Dicen sus promotores y responsables que encierra «tres siglos de la Historia marítima de Francia». Recorriendo las espaciosas salas del ala llamada de Passy, en el Palacio de Chaillot, donde se alberga el Museo de la Marina de París, la Historia cobra vida, en efecto. Se trata sin duda de un gran Museo: más de 18.000 maquetas y objetos de colección, 170.000 clichés en su fototeca, 42.000 documentos de todo tipo en sus archivos... HOJA DEL MAR lo visitó para sus lectores.



ron así algunas colecciones particulares de notable importancia. Entre ellas destacó la de Duhamel de Monceau, inspector general de la Marina, que para 1758 había reunido



una colección de tales dimensiones que ya no le cabía, literalmente hablando, en su casa del muelle de Anjou. Optó por regalársela al rey, quien ordenó su traslado al Louvre. Tal fue el comienzo del actual Museo francés de la Marina.

Aquella primera colección fue recibiendo añadidos (y también sufriendo expolios) con el paso de los tiempos. Su emplazamiento varió asimismo en sucesivas ocasiones, hasta que el 27 de diciembre de 1827 fue decidida, por real orden de Charles X, la creación del Museo de la Marina, al que fueron afectadas algunas salas del Louvre. Fue Amedée-Pierre Zédé, un inge-

niero de construcción naval, el encargado de ponerlo en marcha. Zédé trabajó con entusiasmo durante los años siguientes para recuperar piezas de interés dispersas por toda la geografía francesa, para ordenarlas y acondicionarlas. Mala suerte. El 29 de julio de 1830, cuando el Museo estaba a punto de ser abierto al público, éste optó por tomárselo directamente, sólo que por razones políticas. En su fervor revolucionario, la muchedumbre decidió llevarse algunos recuerdos del histórico asalto, destruir varias estatuas de personajes no del todo populares, realizar algunas pintadas sobre los cuadros y paredes... Zédé hubo de ponerse pacientemente de nuevo a la obra y el Museo fue finalmente abierto pocos meses después. Desde entonces y hasta 1943, aunque un tanto dejado de la mano de las autoridades del Louvre, más interesadas en las otras secciones del Museo, enriqueció incesantemente sus fondos en maquetas, piezas y documentos. A la hora de su nuevo emplazamiento en el Palais Chaillot, el inventario arrojó cifras sorprendentes: más de 18.000 maquetas y otros objetos de colección, 170.000 clichés de fototeca, 42.000 documentos...

En 1972, el Museo de la Marina fue declarado Establecimiento Público Nacional y

colocado bajo la tutela del Ministerio de Defensa. Según tal declaración, el Museo está encargado «de asegurar la conservación, la presentación, el enriquecimiento y la ampliación de sus colecciones en todos los terrenos de la marina, sobre todo en el de la Marina nacional, las marinas de comercio, de pesca, de investigación oceanográfica, de deporte náutico y de recreo». A juzgar por los resultados visibles, los encargados del Museo se han propuesto cumplir con el mayor celo el encargo recibido. No es exagerada su pretensión de haber logrado ofrecer al público «la



historia de tres siglos de Francia en el mar» ni la de contar con una de las colecciones más importantes del mundo en su género.

La labor de conservación y restauración de los objetos co-



realizaban estas cartas, el Museo abrió un taller de hidrografía, en el cual es posible asistir a las operaciones de impresión cartográfica al antiguo



leccionados es en este Museo, como en todos, de una enorme importancia. Un equipo de restauradores especialistas trabaja continuamente en ello. En las salas de exposición ha sido abierto un taller de restauración en el que los visitantes pueden ver cómo se efectúa este trabajo y apreciar las grandes dificultades que plantea. El Servicio Hidrográfico de la Marina francesa donó recientemente al Museo su colección de planchas grabadas —más de cien toneladas de placas de cobre— que servían en tiempos para la confección de cartas marinas. Como quiera que donó también la antigua imprenta en la que se

estilo. También ha sido instalado en el Museo el puente del buque «Ailette», de modo que los visitantes puedan contemplar los instrumentos de navegación y maniobra de un barco tal y como éstos son en realidad. En fin, en una sala de vídeo se proyectan ininterrumpidamente documentales sobre diferentes aspectos marítimos. En nuestra visita, pudimos contemplar uno de gran interés sobre la pesca de la ballena, cuyo enfoque conservacionista nos llamó poderosamente la atención.

Es imposible dejar constancia en las escasas líneas de un artículo de la enorme cantidad y variedad de las piezas materiales que son exhibidas en el Museo parisino de la Marina. Señalaremos con todo algunas que retuvieron particularmente nuestra atención.

Nada más entrar en el Museo se presenta una maqueta de dimensiones poco frecuentes. Es la reproducción del navío «Océan», de tres puentes y 120 cañones. La maqueta tiene seis metros y medio de largo y casi cinco de alto (!) y fue propiedad, al parecer, de un circo que durante el siglo pasado operaba en la zona fronteriza franco-belga. Los responsables del circo aprovechaban las dimensiones extraordinarias de la maqueta para hacer contrabando, aspecto éste que no acabó de ser del agrado de los aduaneros franceses, que se incantaron

del barco. Así es como fue a parar al Museo, que le añadió en 1975 el equipaje: un centenar de figuritas en escala 1/16, que aparecen realizando las funciones ordinarias de a bordo.

Algo más allá, y tras pasar por delante de las suntuosas maquetas del «Louis Quinze» y el «Soleil Royal», encontramos diversos modelos de galeras. Las galeras alcanzaron su mayor esplendor en Francia durante los reinados de Louis XIII y Louis XIV y constituían una muestra viva de las contradicciones de la época: por el exterior, belleza y lujo; abajo, la sordidez de los bancos a los que los galeotes quedaban amarrados, forzados a remar hasta el límite de sus fuerzas. Las galeras fueron un instrumento formida-



ble de guerra marítima y Francia las mantuvo hasta comienzos de nuestro siglo. Galeazas y jabeques dan paso a maquetas de diversos navíos de instrucción, algunas de gran tamaño (la del «Royal» tiene 4 metros 60 centímetros de largo, la del «Royal Louis» 5 metros). En su proximidad se encuentra la maqueta del «Achille», que fue hundido en Trafalgar por la Armada inglesa, lo que entrañó la muerte de 480 de sus tripulantes. Británicos y franceses siempre han rivalizado en honrar sus victorias sobre el otro, de modo que si uno llega a París por tren se encuentra con la estación de Austerlitz, y si a Londres, con la de Trafalgar. Aquí, por una vez, es la propia derrota la evocada.

Maquetas de increíble realismo, esculturas... y también notables pinturas, entre las que destacan las de Joseph Vernet, dos de las cuales reproducimos (sobre estas líneas, el puerto de Marsella; abajo, en el centro, el puerto de Dieppe).



El Museo de la Marina de París cuenta también con una interesante pinacoteca marítima. Entre los cuadros más interesantes están los de Joseph Vernet (1714-1789), que recibió el encargo de pintar, a lo largo de la década comprendida entre 1754 y 1764, 15 de los principales puertos de Francia. Dos de los cuadros resultantes se encuentran en el Museo del Louvre; los otros 13, en el de la Marina. El detallismo con que el pintor recogió la realidad de cada puerto, tanto en lo que se refiere a las instalaciones portuarias como a los personajes retratados, ha hecho que estas auténticas obras maestras de la pintura francesa hayan servido de fuente de información sobre su época. Los cuadros de los hermanos Ozanne, Nicolas y Pierre, así como los de los Roux (Joseph-Antoine y sus tres hijos) son asimismo de un notable vigor. Todos ellos poseen un indiscutible interés histórico-científico, al margen

de Ali, virrey de Egipto. Desde la antigua Tebas, en el alto Nilo, hasta París, el viaje representaba una compleja empresa, desde todos los puntos de vista. En el Museo se recogen las diversas fases por las que pasó: desde el desmontado del obelisco en el alto Nilo, el 31 de octubre de 1831, con el correspondiente traslado hasta el barco construido especialmente para la ocasión, hasta su llegada Sena arriba a París el 23 de diciembre de 1833. Aún tardaría largo tiempo en poderse erigir el monumento sobre la plaza de la Concorde: sería el 25 de octubre de 1836 y la multitud parisense se agolpó para contemplar el trabajo de marinos y artilleros. Uno de los símbolos de la Ciudad Luz quedaba en pie.

Otro hecho histórico de resonancias francesas está también detalladamente recogido en el Museo: se trata de la construcción del Canal de Suez, a cargo de Ferdinand De Lesseps. De Lesseps tiene un amplio recodo en el Museo y en él quedan recogidas las peripecias de aquella formidable obra de la ingeniería y portentosa aventura política y diplomática que fue la construcción del canal entre los dos mares. No vimos, a cambio, referencia alguna al otro gran proyecto de De Lesseps, el canal de Panamá, que se vio incapacitado para terminar y que a punto estuvo incluso de dar con los huesos del emprendedor diplomático en la cárcel, tras ser condenado por malversación de fondos.

El siglo XX tiene también una amplia representación en el Museo. Además de la presencia del puente del «Allette» —barco de guerra de modestas dimensiones similar a tantos que sirvieron a la Armada francesa en los años veinte y treinta—, se exhiben numerosas maquetas de flotas de superficie, aéreas y submarinas, anteriores, contemporáneas y posteriores a la II Guerra Mundial, incluyendo portaaviones y submarinos nucleares.

Pero, tal como ya anunciaba la declaración del Museo como Establecimiento Público en 1972, la vertiente militar es tan sólo una de las abarcadas por el Museo. Una larga galería de altos y elegantes



ventanales nos acerca así a la Historia de los puertos y los astilleros, de las plataformas de extracción petrolífera, del submarinismo —Francia es potencia puntera en este campo, como queda mostrado en otro lugar de este mismo dossier—, de la marina mercante, cuya evolución es presentada en toda una serie de espectaculares maquetas, entre las que hay una particularmente notable del «Normandie»... La navegación recreativa y deportiva ocupa asimismo un espacio importante.

La exposición se termina con una sección dedicada a barcos de flotas pertenecientes a culturas no-occidentales, en particular del Pacífico asiático, fruto en su mayoría de las excelentes dotes de observador del almirante Edmond Paris, que tomó del natural los apuntes necesarios, a lo largo de sus muchos viajes, realizados durante la segunda mitad del siglo XIX.

Las instalaciones del Museo de la Marina de París, situadas junto a las también apasionantes del Museo del Hombre, están a la altura de una ciudad más que pródiga en la conservación de las huellas del pasado. Son tres siglos de Historia marina los que quedan al alcance de la mano. ■ J. O.



Algunas obras pictóricas del Museo llaman la atención por su valor como documentos históricos, reflejo de gestas y realidades de épocas pasadas.

de su valor pictórico, puesto que reflejan con precisión navíos y escenas marítimas del siglo XVIII.

El Museo de la Marina del Palais Chaillot da cuenta detallada de un hecho histórico que tendría consecuencias perennes sobre la propia geografía parisina: el traslado del obelisco de Luxor, regalado a Francia en 1831 por Mehemet

motores marinos Caterpillar

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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



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

Caterpillar, Cat y  son marcas de Caterpillar Tractor Co.

Las barcasas
sobre el Sena,
los yates... El
cartel lo
anuncia: es el
puerto de los
Campos
Eliseos, frente
al gran
mecano del
señor Eiffel,
convertido hoy
en símbolo de
la ciudad,
algodonoso
entre las nubes
del otoño.





París es, por todo y para todo, un gran puerto de mar al que un extraño azar —en el terciario, dicen los geólogos— puso tierra por delante. La capital francesa, una de las más bellas, brillantes y cosmopolitas del mundo, reúne sin embargo todas las características que son propias de los puertos. Es un recorrido sentimental por el otoño parisino el que nos propone Javier Ortiz en las páginas que siguen.

Si Jacques Brel pudo decir que Londres no es más que las afueras de Brujas, la belga, perdida en el mar, de París bien cabría afirmar que no es sino un gran puerto marítimo al que un extraño azar puso tierra por delante.

Las grandes ciudades por-

tuarias no las hace tan sólo el mar. Quienquiera recorra las calles de Amsterdam, Marsella, Burdeos, Bilbao o Las Palmas, nota que pisa las proximidades de un puerto, aunque no haya llegado a ver las aguas del mar; aunque no llegue a verlas nunca. Las ciudades portuarias tienen sus señas de identidad propias: en sus edificios, en sus gentes, bañándolo todo. París cuenta con to-



El París monumental, en el jardín de las Tullerías, da paso a la imagen que evoca de modo inevitable la canción a la que dió letra Jacques Prévert e inmortalizó Montand: «*Les feuilles mortes se ramassent à la pelle...*»

A LAS ORILLAS
DEL SENA

**PARIS,
PUERTO
DE MAR**



El Sena, siempre el Sena, enmarcando la imagen de una de las ciudades más monumentales del mundo. Bajo estas líneas, un local artístico de amplias resonancias: el «Olympia». Actúa un grupo inglés de curioso nombre: «Los Comuneros».

das esas señales, y son bien visibles. Le falta el mar, es verdad. Nadie es perfecto.

La excusa la pone sin duda ese gran Sena navegable, alimentado a las puertas del este por el Marné, algo más allá por el Oise, afluentes poderosos. El Sena, perpetuamente transitado por grandes barcazas, permite a la capital de Francia contar con muelles, gaviotas, sirenas. El cosmopolitismo del ambiente, santo y

seña de París, refuerza la fórmula.

Los *parisi*, fundadores de la ciudad, formaban un pueblo de pescadores, y su impronta ha quedado en el escudo de la ciudad, cuyo principal motivo —flores de lis aparte— es un barco. Se instalaron en la isla de Saint Louis, y la isla sigue siendo el centro neurálgico de nuestro tiempo.

Hoy es martes sobre París, un martes de noviembre, y las hojas muertas siguen recogiendo con pala —pobre Prevert— en el jardín de las Tullerías, rojizas de puro otoño. El bar de la esquina se llama «El Corsario». Un poco más allá, la luz lechosa del neón da fe de la presencia de «El Atlántico». Nombres de barcos, de mares, de leyendas de ecos marineros llenan las calles a las orillas del Sena. «Muelle de las Molucas», reza el anuncio de la esquina. Un poco más allá, en el muelle de Saint Michel, junto a la fuente que hace dos décadas habitaban día y noche decenas de *hippies*, una librería ambulante





te exhibe sólo libros del mar, viejos libros de pasadas glorias. ¿Quieren ustedes más? Tomen entonces a esos dos viejos que se sientan abajo, a la orilla, junto a los barcos, fumando en pipa bajo sus gorras azules de visera. Es la imagen viva de los versos del de Orihuela: «En este campo estuvo el mar / Alguna vez volverá.» Lo estuvo, en efecto: dicen los geólogos que toda la cuenca del Sena fue hasta el terciario una gran bahía. Tal vez la ciudad siente aún el recuerdo de aquellos tiempos.

En el cementerio del Père Lachaise, a un paso del muro de los Federados, la tumba de Edith Piaf sigue, por años que pasen, cubierta de flores. Es el perpetuo homenaje de París a la que fue su cantante favorita, símbolo directo de sus gentes más humildes. Aún hoy, muchas máquinas de discos de los viejos bares tienen en su repertorio la canción obligada: «Milord», el tema que Moustaki compuso para Edith cuando no era sino el joven guitarrista que la acom-

pañaba en sus giras. Ella cantaba: «*Je ne suis qu'une fille du port, une ombre de la rue.*» Una chica del puerto. El puerto, una vez más.

París son, por supuesto, muchos París, y tan derecho al nombre tienen posiblemente las tristes calles de Barbès, donde los emigrantes árabes recrean su propia *cashba*, como el Pont Neuf o el Bateau Lavoir, repletos de recuerdos y de Historia. Pero son estos últimos, por suerte o por desgracia, los que han dado a la capital su propio sello de gloria. De la colina Montmartre para abajo, son estas calles las que buscaron todos los hijos de la fama: pintores, escultores, músicos, poetas.

La gran virtud histórica de París ha sido, del XIX para aquí, una virtud de tinte portuario: su capacidad para acoger y acrisolar a gentes venidas del mundo entero. Fue Napoleón Bonaparte probablemente el gran impulsor de la internacionalidad artística de París, tomada por su lado monumental. La bohemia

añadió el resto. Y, gracias a París, muchos Mozart no fueron relegados al olvido: París supo acogerlos, valorarlos y devolverlos a sus países de origen convertidos en gloria.

Es difícil saber qué parte de culpa tiene la melancolía del brumoso otoño, pero se diría que es ahí donde la ciudad ha sufrido sus principales heridas en estos tiempos que corren, duros para todos. Hay un aire de crispación flotando sobre el Sena, como si las bombas que han estallado durante los últimos meses aquí y allá no estuvieran colocadas en tal o cual edificio, sino en el alma misma de la ciudad, ahora agitada por las continuas sirenas, las patrullas, los controles.

Ha de ser circunstancial. La ciudad volverá a la calma, los trovadores a las calles, la paz a las miradas. Y París, ese gran puerto de mar al que tan sólo le falta la mar —nadie es perfecto—, será de nuevo y sin reservas la capital mundial de la libertad y la belleza. ■

Texto y fotos: Javier ORTIZ



París, a la entrada del invierno, adopta tintes inconfundibles. En la foto superior, apenas acierta a verse insinuada la silueta de la torre Eiffel, situada, sin embargo, a pocos cientos de metros, en medio de la fotografía.



Desde la villa histórica de Gernika hasta la marinera Bermeo, con las islas de Txatxarramendi e Izaro por delante —esta última popularizada por el cinematógrafo—, la ría de Gernika-Mundaka es uno de los parajes más interesantes de todo el País Vasco.

De belleza extraordinaria, constituye una reserva decisiva de la flora y la fauna del extremo oriental del Cantábrico. Hasta tal punto que un estudioso ha podido afirmar que esta ría «es a Euskadi lo que Doñana a Andalucía».



La ría de Gernika-Mundaka

UNA DOÑANA

SEGUN recoge el trabajo de Ibáñez, Olózaga e Iribar *Biogeografía de la Costa Vasca*, ésta «constituye un interesante campo de estudio para el investigador o aficionado a la biología marina». El interés de esta costa radica en su propia constitución: acantilados rocosos y desembocaduras de ríos, dos factores susceptibles de atraer a una rica variedad de especies tanto animales como vegetales. Ampliando la afirmación que Unamuno hiciera de Bilbao, po-

driamos decir que Euskadi, su costa, es «hija del abrazo del mar y la montaña».

Tal sería así la ría de Mundaka-Gernika, uno de los ecosistemas más privilegiados de todo el litoral cantábrico. A menos de 40 kilómetros de la capital vizcaina, enclavada en el corazón de la comarca de la Busturialde, la ría baña 13 municipios, desde la juntera Gernika hasta sobrepasar Bermeo. Un triángulo que arranca en Gernika, con la desembocadura del río Oca, y tiene sus vértices en los cabos de Matx-

ituako y Ogoño, con dos islas de importancia ecológica: la de Txatxarramendi y la de Izaro. Más de 15 kilómetros, con 23.000 hectáreas, que configuran un sorprendente paisaje de alto valor ecológico.

En este particular ecosistema han sabido crecer, desarrollarse y mantenerse en perfecta simbiosis la cultura rural y tradicional del País Vasco y un medio ambiente rico en especies animales y vegetales. Sin embargo, el tiempo, marcado con el sello de la industrialización y las concentraciones tu-

risticas, ha logrado poner la ría en una situación delicada.

En 1976, la UNESCO declaraba que «la sociedad humana es parte integrante de la biosfera y depende estrechamente de sus recursos. La protección de la Naturaleza es de importancia capital para los pueblos del Mundo». Es por esta razón por la que la propia UNESCO ha declarado recientemente a la ría de Gernika como «reserva de la biosfera de Urdaibai», legándola, por tanto, al beneficio y disfrute de toda la Humanidad, ya que en la actualidad,



PARA EL PAIS VASCO

las zonas húmedas que pueden salvarse del desastre son escasas y la ría de Gernika es una de ellas. A pesar de esta proclama, la falta de una protección legal eficaz, se hace, hoy por hoy, evidente.

Es difícil establecer el cuándo y el cómo del inicio de su deterioro. Sin embargo, hay una fecha reciente que no se debe olvidar. Fue en 1971 cuando la Diputación Provincial de Vizcaya lanzó el «Plan Especial de Aprovechamiento de la Ría de Mundaka». Este plan tenía dos vertientes clara-

mente definidas: el aprovechamiento de la zona como área de expansión industrial y su explotación desde el punto de vista turístico, con la creación de playas artificiales, urbanizaciones, puertos recreativos, etcétera. Los objetivos fundamentales del plan fracasaron, víctimas de su excesiva ambición, y no llegaron a producir el impacto que podrían haber tenido. Sin embargo, la industria ya instalada y un turismo floreciente empezaron a enviar a las aguas de la ría sustancias tóxicas industriales, así como resi-

duales urbanos, lo que contribuye decisivamente a poner en la cuerda floja todo el ecosistema.

Ante una situación que ya empezaba a ser preocupante, el Gobierno Vasco encargó a varios equipos de trabajo especializados en temas ambientales, fundamentalmente de las Universidades Complutense y Autónoma de Madrid, un estudio, que bajo la supervisión técnica del propio Gobierno Vasco, determinara la situación de la ría. Así salió a la luz, en 1982, el «Estudio ecológico del valle y

La ría de Gernika-Mundaka conserva características medioambientales que la convierten en un objeto de protección natural imprescindible. Por fortuna, son conscientes de ello los organismos competentes que, por lo menos, han dado los pasos necesarios para su estudio.



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.

estuario de la ría de Mundaka-Gernika», más conocido como Informe Aranzadi. El objetivo era la elaboración de un estudio completo que, desde diversas perspectivas, no sólo ecológicas, sino también geológicas, climatológicas, edafológicas, hidrogeológicas, limnológicas y cartográficas, apuntara hacia una mejor conservación del entorno natural del estuario. Paralelamente, el Gobierno Vasco, en declaración de intenciones, proclamaba su «deseo de uso racional de los recursos naturales y protección contra un desarrollismo en área de gran interés estético, cultural, productivo y sentimental».

Varias son las unidades que componen este ecosistema, entre las que cabe destacar las zonas de repoblación forestal, la campiña, los encinares cantábricos y los bosques de frondosas atlánticas, la marisma, el matorral, la línea de costa y los núcleos urbanos.

Las repoblaciones forestales que se han realizado en la zona se deben, en su mayor parte, a la tala anterior de los bosques autóctonos, como los robledales, o los castaños. La política de repoblaciones con especies no autóctonas ha sido criticada ampliamente, no sólo por grupos ecologistas sino por técnicos ambientales. En el caso de la ría de Gernika, esta política ha llevado a la desaparición de parte de los mamíferos, víctimas de la escasez de alimentos (insectos, reptiles o anfibios). No obstante, todavía es posible encontrar en estas zonas mamíferos como el zorro, la comadreja, el armiño o el visón europeo, especie en vías de extinción.

El resto de los bosques que rodean la ría de Gernika están compuestos por encinares cantábricos de *Quercus flex*, los bosques caducifolios de frondosas atlánticas y matorral, con sus brezales y helechos. Todo este conjunto, junto con el del macizo del Gorbea, forma, en opinión del botánico Emilio Guinea, «la comunidad vegetal más importante de toda Euskadi». Esta variedad y riqueza hace que sea posible encontrar en el lugar especies de

vegetación típicamente mediterráneas e incluso especies subtropicales.

La campiña de la ría de Gernika-Mundaka está delimitada por caseríos, praderas y cultivos. La razón por la que aparece como una unidad más en el conjunto de la ría se debe a la propia interacción entre el entorno y el hombre, que hace que éste pueda remodelar y transformar el paisaje. La típica expresión de esta interacción la constituyen los caseríos. El caserío puede considerarse como un ecosistema «maduro y estable». Quiere esto decir que no es dañino para la Naturaleza, puesto que ha sabido adaptarse y mantener el equilibrio desarrollo-conservación. Además, esta conservación no es sólo una característica particular del entorno natural, sino de la propia cultura y muy especialmente del idioma.

Pero es quizá la marisma y la línea de costa lo más impresionante de todo el conjunto. La importancia de la marisma es múltiple. Desde el punto de vista ornitológico, nos encontramos ante un auténtico paraíso, único en todo el País Vasco. Sirve de refugio a una gran cantidad de especies de aves migratorias. En años pasados

se han llegado a contabilizar 210 especies distintas de aves en toda la cuenca. Especies como la espátula, la gaviota reidora o el halcón peregrino, cuya presencia empieza a decrecer por el alarmante aumento de la contaminación de las aguas de la ría. Utilizando palabras del profesor Díaz Pineda, de la Universidad Complutense de Madrid, «Gernika (la ría) es a Euskadi lo que Doñana a Andalucía». Y quizá haya que tomar en consideración el símil más de lo que pudiera pensarse. En efecto, según recientes denuncias, el uso y abuso de insecticidas aumenta peligrosamente en la zona. Afirmen estas denuncias que «los baserritarras (habitantes de los caseríos), ante la proliferación y aumento de las plagas de insectos, recurren a métodos de desinfección y desinsectación del suelo por medio de insecticidas». Estos insecticidas se incorporan al ciclo vital a través de vectores naturales, como las aguas de lluvia, acabando, tras una trayectoria más o menos larga, en nuestros organismos. Pero, en el caso de la ría de Gernika, esta proliferación de insectos se debe, según el TEG, a «las matanzas de pájaros insectívoros que se vienen realizando año

Es la marisma y la línea costera lo más impresionante de todo el conjunto. Lamentablemente, la contaminación de las aguas, el marisqueo incontrolado, la ausencia de cría y nidificación y las desecaciones son otros tantos peligros en ciernes.

**«LA RÍA DE GERNIKA ES A EUSKADI LO QUE DOÑANA A ANDALUCÍA»
(PROFESOR DÍAZ-PINEDA)**





EN EUSKADI NO EXISTEN PARAJES NATURALES PROTEGIDOS LEGALMENTE

El Cabo de Ogoño (arriba) y la isla de Izaro (fotografía inferior) rematan la ría. El cabo de Ogoño es un gran paredón calizo de casi 300 metros de caída vertical al mar. Ambos son refugio para gaviotas y cormoranes.

tras año en la ría de Gernika». Efectivamente, los insectos, al no contarse con sus depredadores naturales, los pájaros insectívoros, proliferan de manera alarmante, lo que obliga al baserritarra a emplear peligrosos insecticidas. Esto trae el peligro de que los insectos se van haciendo cada vez más resistentes, lo que lleva al uso de productos químicos más agresivos.

La riqueza de la zona gira en torno a la marisma. Las marismas son ecosistemas que permiten la coexistencia de una gran variedad de formas de vida. A las terrestres o voladoras hay que sumar las propias de las aguas. Como escribió Emilio Flor, técnico de la Comunidad Autónoma de Cantabria, «los estuarios se caracterizan por la existencia de formas de vida ligadas al fondo (especies bentónicas), con otras capaces de nadar (especies nectónicas), junto con aquellas que flotan arrastradas por la corriente (especies planctónicas)». Estas últimas son de una importancia decisiva por su capacidad para fertilizar el mar, de aumentar a fin de cuentas su producción de especies biológicas. Un claro ejemplo, hoy desgraciadamente perdido e irreparable, lo constituye el estuario

del Nervión, en Bilbao. El hoy superpuerto del Abra fue, en otro tiempo, magnífico criadero de especies como la sardina. Afortunadamente, la ría de Gernika-Mundaka todavía lo es de especies como la lubina, la merluza, la dorada o la platija.

Algo parecido ocurre con los moluscos. Las condiciones de su enclave la facultaron desde hace siglos para la cría de determinados moluscos y crustáceos. El mejillón, la navaja, el cangrejo, la almeja o la ostra son ejemplos más que suficientes de su abundante riqueza. Incluso, fueron famosos los criaderos de ostras que florecían a ambas márgenes de la ría, y que llegaron a constituir una industria de importancia. Sin embargo, las técnicas rudimentarias, la falta de apoyo y la contaminación de las aguas, especialmente peligrosa en el caso de los moluscos, dieron al traste con estas iniciativas de las que ya sólo quedan las ostreras vacías, como monumento a un sueño interrumpido.

Los problemas con los que se enfrentan las marismas de la ría de Gernika son fundamentalmente cuatro: la contaminación de sus aguas, el marisqueo incontrolado (que además tiene

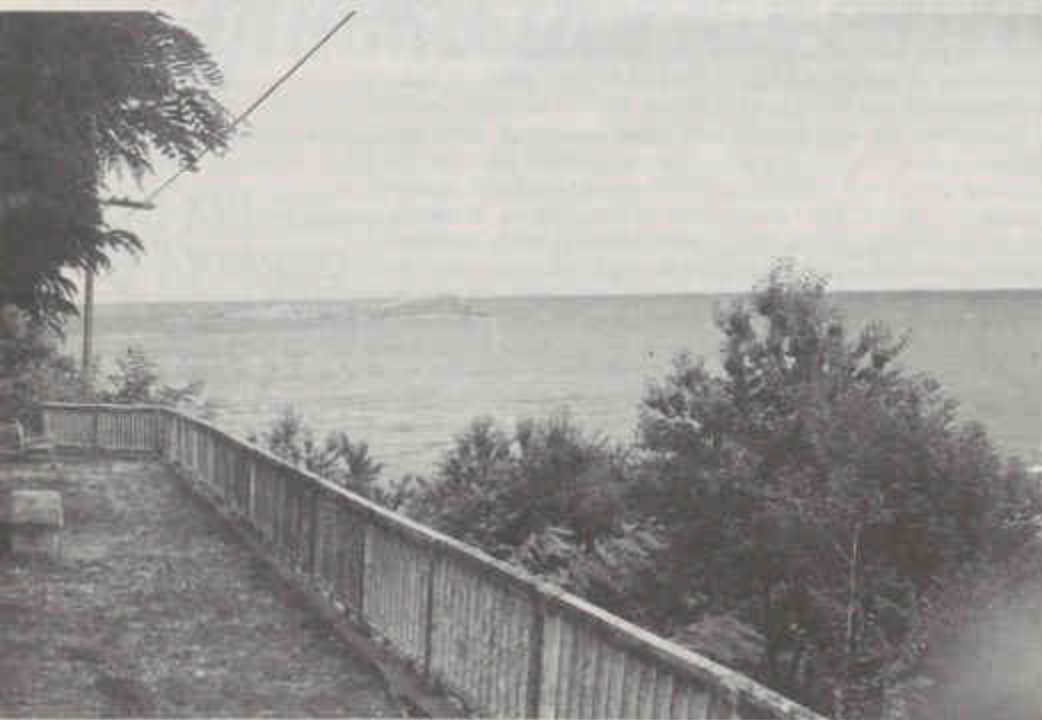
un efecto secundario de perturbación de las especies ornitológicas), la ausencia de cría y nidificación y las desecaciones. Ya hemos comentado los tres primeros problemas. Las desecaciones tienen otra complejidad. El marco legal en el que se desenvuelven no está claro. Por un lado, la mayor parte de las marismas son propiedad particular; por otra, no hay una ley de Protección de la ría que impida estas desecaciones. Por esta razón, es frecuente que zonas de la marisma se «alquilen» como vertedero de materiales de construcción o simplemente se rellenen, sin más explicación.

Siguiendo con el recorrido iniciado por este ecosistema, nos toca referirnos a la línea de costa. Se caracteriza por la existencia de un gran paredón calizo de casi 300 metros de caída vertical al mar: el cabo de Ogoño. En sus paredes así como en las de la isla de Izaro, se encuentran multitud de colonias de gaviota nidificante argentea y sombría, así como de cormorán molludo, ganso y alcatraz.

La línea de intersección de estas paredes con el mar está horadada por multitud de cuevas que el mar ha ido excavando en el transcurso de los siglos. En esas cuevas, que se aprecian en las bajamares, hay importantes colonias de percebes.

Es éste un paraje natural de riqueza envidiable, sobre el que urge una protección efectiva. En la Comunidad Autónoma del País Vasco no existen parajes naturales protegidos, ni como reservas de interés científico, ni como parques naturales. Esto lleva a los ecosistemas vascos a una indefensión ante el medio externo, que los pone en una difícil situación de supervivencia. Esfuerzos como el «Estudio Aranzadi», al que hemos hecho referencia, podrían ser una interesante base de partida para la protección del medio. No hay que olvidar que las medidas correctoras no sólo radican en el propio ecosistema sino, y más especialmente, en el entorno que lo rodea. ■

Juan de DAMBORENEA





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

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

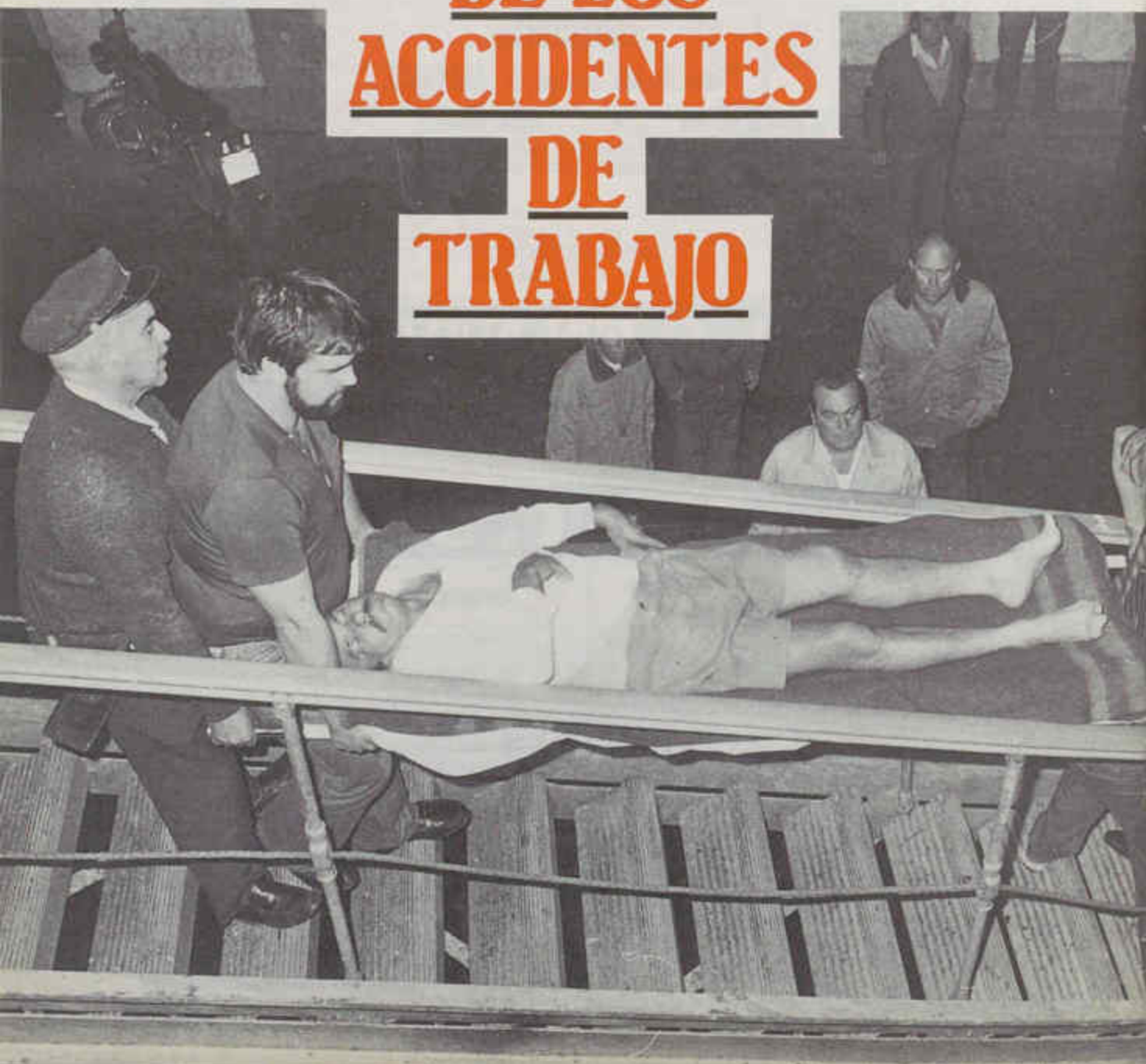
Tel. 363 96 61 - Telex 61018 NET

Delegación: MADRID - Tel. 275 80 04

El sector pesquero es, junto con el minero, el que integra la franja laboral más afectada por los accidentes de trabajo. Las estadísticas son elocuentes: 8,2 muertos y 15 inválidos permanentes al año por cada 10.000 trabajadores. Pero lo que las estadísticas no suelen reflejar es la tragedia humana que se agazapa detrás de cada accidente: para la víctima, si sobrevive; para sus familias, en todo caso. Sobre esta cara oculta

de la siniestralidad laboral habla el siguiente artículo del profesor Montero Llerandi, en el que resume la ponencia que él mismo presentó al II Congreso Andaluz de Sociología, celebrado en Sevilla en diciembre de 1983, y un largo informe que, bajo el título «Costes humanos del trabajo en la pesca», fue incluido en el número 134 de la *Revista de Estudios Agro-Sociales* (enero-marzo de 1986).

LA OTRA CARA DE LOS ACCIDENTES DE TRABAJO



LAS escasas valoraciones que se han hecho sobre el impacto social de los accidentes de trabajo tienden a centrarse en el número de jornadas perdidas, o en estimaciones económicas de las pérdidas que suponen los siniestros para el conjunto de la economía. Pero esto no es más que un aspecto del fenómeno. La OIT, en uno de sus informes sobre los accidentes de trabajo, reconocía que «en general, los accidentes de trabajo reducen en 1 a 2 por 100 la capacidad de trabajo total de un país, a lo que hay que añadir la suma de sufrimientos humanos, tanto

físicos como morales, que no pueden expresarse en cifras pero que se deben tener en cuenta al proceder a un estudio de los accidentes de trabajo». Siguiendo esta recomendación de la OIT, hemos intentado una aproximación descriptiva al coste humano que generan los accidentes laborales.

Entre 1979 y 1983 se produjeron en España 8.033 accidentes de trabajo mortales y 17.333 accidentes que ocasionaron algún tipo de invalidez permanente. Estos accidentes no se distribuyeron por igual entre la población empleada. Considerando exclusivamente los accidentes mortales que se

producen en el centro de trabajo, la incidencia siempre es mayor en el sector industrial que en la agricultura, y en este sector la incidencia de los siniestros mortales es más alta que en el sector de servicios.

Ahora bien, la comparación entre la incidencia de los accidentes mortales en los sectores agrícola, industrial y de servicios es puramente descriptiva, ya que estos tres grandes sectores tienen más carácter económico que laboral. Considerando todas las actividades económicas que se engloban en los tres sectores comparados, se observa que en la pesca se produce una tasa de ac-

cidentes mortales que sólo es superada por el transporte marítimo. Las minas de carbón, consideradas tradicionalmente como la actividad más peligrosa, tienen una tasa de mortalidad laboral prácticamente idéntica a la de la pesca: durante el período 1979-1982, por cada 10.000 trabajadores se produjo una media anual de 8,1 muertos en las minas de carbón y de 8,2 muertos en la pesca. En estos años, el conjunto de trabajadores empleados en la pesca (el 0,95 por 100 del total de la población ocupada en España) sufrió el 7,5 por 100 del total de accidentes mortales.





La tragedia que significa un accidente mortal o que origina invalidez permanente rebasa con mucho lo meramente económico, convirtiéndose en un grave problema que conlleva la pérdida del rol familiar y la marginación.

También los accidentes que ocasionan algún tipo de invalidez permanente tienen una incidencia significativa en la pesca. Entre 1975 y 1979 se produjo una media anual de 15 accidentes invalidantes por cada 10.000 trabajadores empleados en la pesca, mientras que para el conjunto de la población empleada en España la media fue de 3,4 accidentes invalidantes.

Los datos sobre la siniestralidad laboral en el sector pesquero justifican sobradamente el estudio de las consecuencias de los accidentes en los trabajadores y en sus familias.

La tragedia que supone un accidente mortal o un accidente que origina invalidez permanente rebasa con mucho lo puramente económico, convirtiéndose en un grave problema: pérdida de rol en la familia, marginación, etcétera. Lo que se pretende en este trabajo es establecer una aproximación a las diferentes consecuencias que traen estos accidentes para los trabajadores y sus familias.

El colectivo estudiado se limita a los trabajadores em-

pleados en buques pesqueros de la provincia de Huelva que sufrieron accidentes mortales o accidentes que les produjeron algún tipo de incapacidad permanente, y que tenían su residencia en esta provincia (*).

Entre las características más sobresalientes de la población accidentada destacan: 1) que un 92,5 por 100 tenía una familia a su cargo; 2) que un 43,5 por 100 de los casados tenían cuatro o más de cuatro hijos —este dato es muy significativo para valorar las consecuencias que puede tener el accidente en el grupo familiar, ya que la pérdida de ingresos que se deriva del accidente afectará más gravemente a las familias que tienen mayor número de hijos—; y 3) que el porcentaje de analfabetismo entre los accidentados alcanza el 32,5 por 100. La formación general recibida por los accidentados es muy baja: un 47,5 por 100 sólo ha aprendido a leer y escribir, y un 20 por 100 ha realizado estudios en la Escuela de Formación Náutica-Pesquera.

El primer impacto que su-

fre la familia de la víctima es de carácter emocional. La pérdida del marido o del hijo se hace más dolorosa por lo inesperado del acontecimiento. A los familiares se les anuncia la muerte como un hecho consumado. No hay un tiempo de ajuste a la idea de la muerte como sucede con los fallecidos por enfermedad, o con las personas ancianas que están próximas a su fin vital. El conocimiento súbito, por sorpresa, hace más difícil su asimilación.

Tras el anuncio de la muerte sobreviene un factor que va a ser determinante en el cambio del modo de vida de la familia: la disminución de los ingresos económicos. A lo reducido de las pensiones percibidas por las viudas debe añadirse que el tamaño medio de las familias es considerablemente alto. La media del número de hijos vivos de las víctimas era de 3,6, cifra que puede considerarse muy alta, incluso si se la compara con la media en Andalucía. No hace falta abundar en las dificultades económicas de la familia de la víctima, situa-

LA TRAGEDIA FISICA Y MORAL DEL ACCIDENTE REBASA LO MERAMENTE ECONOMICO



situación que puede calificarse de muy difícil, tanto por lo reducido de la pensión que va a percibir como por las dificultades objetivas y subjetivas que deben superar las viudas; un contexto cultural de escasisima tradición en el trabajo de la mujer fuera de la casa; analfabetismo; pocas ofertas de empleo.

Esto en cuanto a los fallecimientos.

Resulta difícil reflejar el sufrimiento físico y moral de las personas que padecen algún tipo de incapacidad laboral a consecuencia de un accidente de trabajo. Para aproximarnos a la repercusión física del accidente vemos algunos testimonios de cómo se producen los accidentes invalidantes.

—*Al pasar a la otra banda se me enganchó el pantalón en la 'toma de fuerza de la maquinilla' y me cortó el pie. La máquina no tenía coraza protectora. Luego, después de mi accidente, se la pusieron»* (flota artesanal).

—*Mientras metíamos el 'arte', yo estaba pendiente del 'cable' para que no me cogiera en el pescuezo. Yo tenía ese*

miedo. Al mover la pierna fue cuando pisé el 'pirigallo'. Con la fuerza del espesor del 'arte' y del 'pirigallo' se me vino la 'puerta' encima y me cogió entre el 'rodillo' y la 'borda'. Me cortó la pierna medio centímetro por debajo de la rodilla. El barco tardó tres horas en llegar a tierra. Cuando llegamos a tierra estaba medio desangrado; había perdido dos litros y medio de sangre» (flota de litoral).

—*A mí me ocurrió el accidente con el 'cable' de la 'bita de popa'. Ibamos a 'virar'. Antes de 'hacer el barco firme', fui a quitar el 'cable' porque 'estaba pasado del pescante a la bita'. Estaba un poco tirante y como no me atrevía a quitarlo con las manos, le puse el pie encima. En ese momento, el contramaestre 'le dio a la maquinilla' y entonces el 'cable' me cogió el pie contra la 'bita'. Iba 'virando la maquinilla' y el 'cable' pasando y cortando el pie. Yo empecé a dar voces, hasta que el patrón se dio cuenta y mandó 'parar la maquinilla'. Cuando aflojó el 'cable' me quedó la mitad del pie en un lado y yo me quedé así (mues-*

tra el vacío del miembro» (flota de altura).

—*Haciendo una 'costura' me clavé un pasador y me tuvieron 41 días en la mar con el pasador clavado. A bordo me dieron 'rojo' (mercurocromo) y unos polvos. Cuando llegué a tierra el médico me dijo que me iba a recetar pero que en la mano no se podía hacer nada porque 'los tendones estaban ya secos'. A los ocho meses me dieron por inútil. La mano izquierda me ha quedado inútil»* (flota de gran altura).

Pero esto no es más que el comienzo. Algunos pasarán varias veces por los quirófanos de los hospitales y tendrán largos periodos de convalecencia en su camino hacia la incapacidad definitiva.

Los testimonios presentados son suficientemente significativos para ilustrar el proceso de destrucción física y moral que se inicia con el accidente. Pero a la agresión física que sufre el cuerpo le sigue la reducción de los ingresos económicos. Los derechos a las prestaciones económicas varían según el tipo de lesión y las posibilidades potenciales que tiene el sujeto lesionado de volver a trabajar. La pensión media de los accidentados era, en el momento de la encuesta, de 26.000 pesetas, lo que supone casi el 50 por 100 del salario medio nacional en el año 1980. Los resultados obtenidos al preguntar a los accidentados en qué medida se encontraban satisfechos con la pensión que percibían fueron contundentes: un 95,2 por 100 se manifestó inequívocamente insatisfecho. El 80 por 100 de los encuestados expresó repetidamente que sus ingresos habían disminuido desde que cobraba la pensión, y un 57 por 100 subrayó la grave situación que padecía a causa de la insuficiencia de sus pensiones.

Desde la perspectiva de los accidentados, las consecuencias del accidente se centran, fundamentalmente, en la disminución de los ingresos para el mantenimiento de la familia, papel tradicionalmente asignado al hombre. Esta situación provoca frustración, inseguridad por el futuro, sufrimiento por «no poder soste-

ción que se ve agudizada a medida que pasan los años. El 89,5 por 100 de las viudas consultadas mostró su disconformidad con la pensión que recibían.

En resumen, además del sufrimiento que puede ocasionar la pérdida repentina del padre y del esposo, la muerte del pescador deja a su familia en una

ner a la familia como le gustaria». La situación para el accidentado se hace más aguda cuando las dificultades obligan a la mujer a trabajar fuera de la casa. Las bajas tasas del trabajo femenino extradoméstico pueden explicarse, en parte, por la actitud de la comunidad pesquera en general y de los hombres en particular. Hay como una especie de veto al trabajo de la mujer fuera de la casa. La actitud negativa hacia el trabajo extradoméstico de la mujer se refuerza cuando tiene que dejar al marido al cuidado de los parientes o de una vecina. El débil grado de formación cultural que se da en las comunidades pesqueras, especialmente entre las mujeres, es un dato que va a determinar, entre otras cosas, el tipo y las posibilidades de trabajo. Las ofertas de empleo son escasas y

poco cualificadas: encalar, servicio de limpieza y labores agrícolas.

Cuando el accidentado recibe el alta médica y se le califica el tipo de incapacidad laboral que padece, se enfrenta a su nueva posición: la de inválido. A partir de ese instante debe aprender el nuevo papel que se le asigna: un ser marginal. Apenas se han terminado de cerrar las heridas físicas cuando le llega el momento de tomar contacto con una realidad distinta, que percibe desde la nueva posición que le han asignado. Algunos se ocultan mientras pueden. Otros no consiguen adaptarse a su nueva situación. Sólo un 14 por 100 de los encuestados manifestó haber superado en conjunto los trastornos que se le produjeron a consecuencia del accidente. El resto sigue vi-

viendo el síndrome del accidente.

A la pregunta: «Después de recibir el alta médica, ¿ha conseguido encontrar su nuevo puesto de trabajo?», las respuestas se distribuyeron del siguiente modo: un 56,25 por 100 tiene un nuevo empleo; un 18,75 por 100 no ha conseguido encontrar ningún puesto de trabajo, y un 25 por 100 no lo intentó.

Las dificultades para encontrar un nuevo trabajo pueden resumirse en:

- 1) La incapacidad física que padecen, lo que merma sus potencialidades.
- 2) El bajo grado de formación cultural y profesional, lo que reduce las posibilidades de reconvertir profesionalmente a la población pesquera accidentada.

Entre aquellos que no han intentado buscar un nuevo

SOLO EL TRANSPORTE MARITIMO SUPERA A LA PESCA EN ACCIDENTES MORTALES

Los accidentes mortales alcanzan una dramática incidencia en el transporte marítimo. En la foto de arriba, a la izquierda, traslado de los heridos en el hundimiento del «Exotic». A la derecha, rescate de los naufragos del «Luchana».



empleo, entre los que lo han intentado pero no lo han obtenido, e incluso entre los que no podían buscarlo por el tipo de incapacidad que les habían dictaminado, es donde la frustración se hace más palpable: «El no poder trabajar me hace sentirme mal. Me aburro mucho y me siento inútil.» «Estoy desesperado y aburrido. Me paso el día pensando que no tengo nada que hacer y me canso más que cuando trabajaba. Me siento inútil.» «Lo más grave es no poder mantener a la familia y ver salir de casa a mi mujer para que podamos comer. Como me quedó una pensión muy pequeña, tengo necesidad de ir a trabajar. No puedo ir a la mar, pero puedo trabajar en tierra en otra cosa. Puedo trabajar en un kiosko o en el servicio de limpieza. Pero no encuentro nada. El accidente ha sido la ruina de mi fami-

lia. Antes vivíamos decentemente. Ahora todo son calamidades. Mi mujer tiene que ir a hacer la limpieza en otras casas, a encalar y cosas así, para poder mantener a la familia, porque mi pensión es de 18.000 pesetas al mes.»

Pero tampoco los que trabajan se sienten satisfechos. Los trabajos que realizan son marginales, proporcionándoles escasos ingresos económicos y ninguna satisfacción: «De vez en cuando, ayudo a repartir vino con una camioneta, sustituyendo a un trabajador enfermo. No es un trabajo fijo, porque fijo no encuentro nada.» «Trabajo de ayudante en la pescadería. Pero tengo que trabajar con cajas que son demasiado pesadas para mí (tiene amputada una pierna desde la rodilla). Me han querido echar varias veces. Con la pensión que me dan no puedo mante-

ner a mi familia. Me tienen que ayudar los parientes para sostener a mi familia. Me siento como menos hombre ante todos. Sólo salgo al trabajo y después me encierro en casa. No quiero ver a nadie.» «Estoy de guarda en una construcción y mi trabajo terminará cuando finalice la obra.»

En general, todos los accidentados añoran el trabajo en la mar; trabajo del que se han visto desplazados bruscamente. Un trabajo al que han dedicado prácticamente toda su vida laboral: un 80,9 por 100 llevaba trabajando en la pesca más de 20 años. Incluso se dan algunos casos de accidentados que siguen trabajando en la mar porque no encuentran trabajo en tierra.

La cadena de acontecimientos que genera un accidente mortal o invalidante en cualquier zona pesquera española no variará sustancialmente de lo que aquí se ha expuesto. Los daños físicos, morales y económicos que representa el accidente para el pescador y su familia tienden a ocultarse. Los accidentes suelen presentarse como una estadística de pérdidas que tiene el sistema económico en su conjunto. De esta forma se soslaya el coste humano, mucho menos ficticio y menos abstracto que el simplificado guarismo de las jornadas laborales perdidas. Año tras año, al presentar oficialmente las cifras de siniestros que se producen en España, se insiste en la reducción del número de accidentes, pero las tasas indican que no se producen variaciones reales. Se dice que los accidentes son «el coste del progreso», pero puede añadirse que son unos costes repartidos desigualmente, incidiendo con mayor intensidad en los sectores productivos donde se emplean las capas de población menos cualificadas cultural y profesionalmente (la pesca, la construcción, las minas, etcétera), y en las que el trabajo está peor retribuido, a pesar del riesgo laboral. ■

José-Manuel
MONTERO LLERANDI

NOTAS

(*) La información recogida en este trabajo ha sido extraída de una investigación empírica sobre las condiciones de trabajo en el sector pesquero de la provincia de Huelva, investigación que fue patrocinada por el Apostolado del Mar de Huelva. Se realizaron 19 encuestas a familiares de víctimas por accidente de trabajo, cuyos expedientes fueran resueltos en los años 1977, 1978 y 1979; asimismo, se hicieron 21 encuestas a trabajadores del mar que sufrieron un accidente a consecuencia del cual quedaron incapacitados para volver a trabajar en su profesión habitual, cuyos expedientes se resolvieron en los años 1977, 1978 y 1979. La información sobre el nombre y dirección de los accidentados o de sus familiares la facilitó el Servicio de Prestaciones Económicas del I. S. M., y se refería exclusivamente a aquellos que tenían su domicilio en la provincia de Huelva. El cuestionario aplicado tenía un total de 20 preguntas. El trabajo de campo se realizó durante los meses de enero a mayo del año 1980. La recogida de datos se completó con una serie de entrevistas en profundidad y reuniones de grupo con pescadores que habían sufrido accidentes invalidantes. El número de encuestas realizadas se distribuyó por localidades del siguiente modo: Huelva capital: 10, Lepe: 9, Isla Cristina: 9, Ayamonte: 5, Punta Umbria: 4, Cartaya: 1, La Antilla: 1, Punta del Moral: 1. Considerando el tipo de pesca, las encuestas se distribuyeron del siguiente modo: 75 por 100 entre tripulantes de la pesca industrial y el 25 por 100 restante entre trabajadores de la pesca pre-industrial. La pesca industrial incluye la flota de altura (buques de 100 a 250 TRB) y la flota de gran altura (buques de 250 TRB en adelante); la pesca pre-industrial engloba a la flota de litoral (buques de 20 a 100 TRB) y la flota artesanal (buques hasta 20 TRB). Un 47,5 por 100 de las encuestas se realizó a los familiares de las víctimas por accidente, y un 52,5 por 100 entre los que sufrieron un accidente invalidante (incapacidad permanente absoluta: 12,5 por 100, incapacidad permanente total: 37,5 por 100; incapacidad permanente parcial: 2,5 por 100). El número de encuestas realizadas según el año en que se produjo el accidente siguió la siguiente distribución: 1973: 1, 1974: 1, 1975: 3, 1976: 8, 1977: 22, 1978: 5. ■



Representantes de toda la industria marítima, de la construcción naval, de los puertos, de la industria pesquera, de la actividad *offshore*, etcétera, se reunieron entre los días 19 a 23 de noviembre en el marco de la muestra SINAVAL, que tuvo su sede, como ya es habitual, en la Feria de Muestras Internacional de Bilbao.



Bilbao, del 19 al 23 de noviembre

SINAVAL

LA VII edición de esta Feria, interrumpida desde 1983, contó con un total de 384 firmas expositoras, repartidas en 164 stands. Galicia, Asturias, Madrid, Barcelona y el País Vasco estuvieron representados por 221 firmas. El resto eran extranjeras, destacando, por el número de empresas presentes, las representaciones de Noruega, el Reino Unido, la República Federal Alemana, Francia, Italia, Estados Unidos, Suecia, Holanda, Austria, Bélgica, Dinamarca, Japón, Suiza, Corea del Sur, Portugal y Canadá.

La ocupación total neta de los stands fue de 5.635 metros cuadrados, llenando tres de los cinco pabellones con que cuenta la Feria Internacional de Bilbao.

El número total de visitantes durante los cinco días que duró la Feria fue de 8.500. Los días de más afluencia coincidieron con el fin de semana del 22 y el 23. Del total de visitantes antes mencionado, 5.223 fueron profesionales. De ellos 178 eran extranjeros, originarios de 31 países diferentes. Marruecos fue el que más representación tuvo, con 36 personas, incluida una delegación oficial; le siguió Francia, con 31; Portugal, con 24, y el Reino Unido, con 19.

Si bien los empresarios no facilitaron el volumen de negocios efectuado en el transcurso de la Feria, sí coincidieron en valorarla como «una muestra para auténticos profesionales». También la valoró muy positivamente su director general, Juan Garaiyurrebaso, quien en el balance final anunció que, a la vista de los resultados, Sinaval volvería a ser bienal y abrirá de nuevo sus puertas el 16 de noviembre de 1988. Sinaval se celebró por primera vez en 1974. En la última edición se contó con la presencia de 191 expositores.

La inauguración de Sinaval 86 fue presidida por el lehendakari vasco, José Antonio Ardanza, a quien acompañaron



La Muestra SINAVAL '86 ha recibido la visita de numerosos profesionales extranjeros (en la fotografía superior, una delegación marroquí) y ha dado ocasión para la presentación de las novedades de maquinaria y equipamiento marítimos.



los consejeros de Agricultura y Pesca, Félix Ormazábal; de Industria, José Ignacio Arrieta, y de Política Territorial y Transportes, José Ramón Estomba, así como el alcalde de la ciudad, José Luis Robles. Todos ellos departieron con los periodistas al término de su visita.

El titular de la cartera autónoma de Agricultura y Pesca, Félix Ormazábal, manifestó que este tipo de certámenes «son muy positivos, porque, al estar reunida la mayoría de los sectores relacionados con el mar, se posibilita una mejor visión de conjunto». Ormazábal precisó que la entrada de España en el Mercado Común ha provocado la estabilización de la flota pesquera que «tiene unos horizontes más claros y puede afrontar el esfuerzo de introducir nuevas tecnologías» y anunció que para los próximos tres años el Gobierno Vasco tenía previsto invertir 17.000 millones de pesetas en la construcción de nuevos barcos de tecnología avanzada.

Por su parte, el responsable de la Consejería de Industria, José Ignacio Arrieta, adelantó que el gobierno del que forma parte esperaba potenciar por vía presupuestaria el I + D (Investigación y Desarrollo) en todos los sectores del tejido industrial del que forma parte el pesquero, que cuenta en la actualidad con 780 embarcaciones, lo que supone el 18 por 100 del total de barcos con que cuenta España y el 22 por 100 de las capturas.

El alcalde de Bilbao, José Luis Robles, quien habló en representación del consejero de Política Territorial y Transportes, instó al Gobierno Central a «estudiar la posible ampliación del puerto autónomo de Bilbao antes de 1992, fecha en que se prevé la saturación de las actuales instalaciones. El dejar transcurrir sin reformas un período de cinco años puede suponer una pérdida de competitividad de nuestro puerto», dijo.

Sinaval 86 permitió exhibir

los últimos productos de los principales sectores de construcción naval (mercante y pesquera), equipos de propulsión, de cubierta, artes de pesca, reacondicionamiento y reparación, instalaciones frigoríficas, portuarias, plataformas *offshore*, elementos y servicios para apoyo de las mismas, etcétera.

Hay que resaltar el interés puesto de manifiesto por la organización de la Feria Internacional de Bilbao con respecto al sector pesquero al crear, hace meses, un Comité Técnico Asesor específico, independiente del Comité General de Sinaval. El mencionado Comité ha trabajado con cuatro prioridades: contribuir a la renovación y modernización de las flotas pesqueras, presentar los últimos avances relacionados con la investigación en pesca, promocionar los cultivos marinos y mostrar los últimos desarrollos de infraestructura y servicios terrestres.

Uno de los stands más visitados fue el llamado de «novedades», en el que se encontraban expuestos diversos productos de reciente aparición en el mercado. Entre ellos, un ordenador de control de batería, que permite el seguimiento simultáneo, por medio de un dispositivo de colores, del funcionamiento de tres baterías; un ánodo de sacrificio para protección catódica de cascos de buque, fabricado en zinc; un pirómetro de escape antivibratorio; una hélice fabricada en teflón que proporciona mayor propulsión, a la vez que ahorra combustible; trajes de agua para bajas temperaturas; loseas para cámaras frigoríficas, etcétera.

Si hubiera que seleccionar las novedades que más atrajeron la atención de los profesionales del sector habría que señalar, en primer lugar, las lanchas de salvamento Magnum-Duardi, que en número de cinco y a un precio de cinco millones la unidad, el Gobierno Vasco ha cedido a la Cruz Roja del Mar para facilitar sus tareas de salvamento marítimo.

También despertó mucho interés la exhibición de una planta containerizada de fabrica-

ción de hielo. Sus aplicaciones son diversas, ya que, además de poder embarcarse en buques pesqueros, puede destinarse a varios usos industriales. Prueba del éxito de este producto es que fueron varias las cofradías de pescadores del litoral español que se interesaron por adquirirla. Las ventajas de estos modelos estriban en que, a pesar de su reducido tamaño, pueden alcanzar una producción diaria de 10 toneladas, pudiendo almacenar hasta 25, igualmente en un día. La fabricación es automática.

Otra de las novedades que centraron la atención de los profesionales fueron los timones Vectwin que permiten la maniobrabilidad de los buques sólo marcha adelante. Se trata de un sistema compuesto por dos timones que, con una sola hélice, permiten la maniobra del buque prescindiendo de la marcha atrás. Es un sistema pensado esencialmente para remolcadores y buques de mediano porte.

Coincidiendo con la exposición, la Asociación de Ingenieros Navales de España celebró la XXVI Edición de las Sesiones Técnicas de Ingeniería Naval. Las Jornadas las abrió el profesor Luis de Mazarredo, quien presentó «*Algunas ideas sobre la Enseñanza de la Inge-*

nería Naval». A continuación, el doctor ingeniero naval Jesús María Porres disertó sobre «*Un nesting elemental*».

Importante expectación tuvo la Jornada Técnica sobre «*Cultivos Marinos*», que inauguró Guy Mace. Este expuso «*El estado de la acuicultura en Europa*». Ignacio Arnal habló, por su parte, de las «*Oportunidades de inversión en acuicultura marina*». El primero hizo un repaso a las variedades que más se están experimentando en Euro-



LOS ORDENADORES Y LA PRESENCIA DE TECNOLOGÍAS PUNTA FUERON LA GRAN ATRACCIÓN DE LA SINAVAL 86



El stand de «Novedades» fue uno de los que atrajo más visitantes. A la derecha, Antonio Bello, que presentó el Proyecto Vizcaya.

A la izquierda, los participantes en la mesa que presidió la Jornada de Acuicultura, que se celebró bajo los auspicios de la Feria.



EL INI PRESENTA SU PROTOTIPO PESQUERO PARA LOS AÑOS 90 EN COLABORACION CON LA INDUSTRIA FRANCESA

pa: el rodaballo, el salmón, la lubina y la dorada; el segundo, tras ofrecer una visión general de las posibilidades de desarrollo de la acuicultura marina en el litoral español, analizó con detalle la disponibilidad de recursos financieros para iniciar proyectos de cultivos marinos, especificando que las ayudas pueden proceder de la Comunidad Económica Europea, de la Banca privada, de la oficial y del CEDETI (Centro de Desarrollo Tecnológico e Industrial), que suele financiar

tecnología, fue presentado por José Manuel Poudereux, miembro de la División de Construcción Naval del INI. Al comienzo de su disertación, el ponente enumeró los pasos seguidos por los representantes españoles y franceses para la elaboración de este proyecto, que surgió a partir de la propuesta efectuada por el IFREMER (Instituto Francés para la Investigación y la Explotación del Mar) y que se ha desarrollado en el marco del Programa Eureka.

El presupuesto total es de 6.600 millones de pesetas, a pagar entre Francia y España. Las áreas de investigación sobre las que el proyecto Halios ha trabajado son la detección de pesca mediante modernos equipos, sistemas automáticos de palangre, maquinillas y equipos de arrastre, así como otros elementos, tales como la economización de la energía a bordo, los sistemas de navegación y comunicaciones, y la seguridad de las tripulaciones.

También en el marco de Sinaval 86, la Asociación Nacional de Fabricantes de Equipos, Material e Instalaciones para buques (INDUNARES) celebró su Asamblea General Extraordinaria. Su presidente, Fernando García Tomás, se lamentó de que, a pesar de la importancia que este tipo de industria tiene en la construcción naval (supone una aportación de un 70 por 100 en la fabricación de un buque), no se le ha dado la importancia debida y ha estado relegada a segundo plano. No obstante, García Tomás se mostró optimista de cara al futuro y afirmó que «el futuro de las construcciones auxiliares está en la exportación».

El día de apertura de Sinaval 86 fue presentada la *Guía Marítima del País Vasco*, que incluye extensa información y ordenación de datos sobre la costa y la navegación de litoral en Euskadi. Con esta publicación se pretende promocionar y aprovechar al máximo las posibilidades de los puertos pesqueros, sin olvidar la navegación deportiva. ■

bajo la fórmula de «capital a riesgo y ventura».

Otras conferencias fueron «Módulos de armamento», «El sistema singular», «Nuevas tecnologías en Construcción Naval» y «Métodos de predicción de los niveles de presión sonora a bordo de un buque». Pero las que mayor expectación levantaron fueron la titulada «Proyecto Vizcaya: buque bacaladero-congelador», que fue expuesta por los ingenieros navales Antonio Bellón y Gonzalo Pérez, y la presentación del *Libro Blanco del Proyecto Halios: el buque pesquero de los años 90*, que corrió a cargo del presidente de Asinave, José Manuel Poudereux.

El «Proyecto Vizcaya» es un nuevo tipo de bacaladero arrastrero congelador, que se presenta como alternativa para renovar la vieja flota bacaladera. Auspiciado por la Diputación de Vizcaya, que ha costeadado la cuarta parte del total (15 millones de pesetas), el proyecto Vizcaya nació en 1984 y, según explicó Antonio Bellón, se realizó tras numerosas consultas con los armadores, que demandaban un buque con capacidad de congelación y mixto, que pudiera faenar tanto como bacaladero como arrastrero.

El prototipo del buque pesquero de los 90, dotado de alta



La Asociación de los titulados náutico-pesqueros españoles realizó, a finales del pasado mes de octubre, su IV Pleno.

Los titulados náutico-pesqueros celebraron su reunión en Gijón, y en ella discutieron sobre el conjunto de problemas que afronta su colectivo, debatiendo asimismo sobre las perspectivas que se les ofrecen. José Manuel Muñiz Ríos y Roberto Díaz fueron reelegidos para la Presidencia y la Secretaría de la Asociación.



Celebrado en Gijón

IV PLENO DE

LOS titulados náutico-pesqueros pueden llegar a desaparecer del sector de Marina Mercante si se confirman las últimas medidas que pretenden llevar a cabo la Dirección General de la Marina Mercante», dijo el Presidente de AE-TINAPE, José Manuel Muñiz, en el discurso de apertura del IV Pleno de la Asociación.

Al acto, que fue presidido por el alcalde de la ciudad, José Manuel Palacios, asistieron también el director general de pesca del Principado, José Ignacio Cabrera Calvo-Sotelo; el director de la Escuela

la Marítimo-pesquera de Gijón, José María Corredoira, y el director provincial del Instituto Social de la Marina, Jesús Martín Morillo.

La formación de los profesionales del mar fue uno de los centros de interés de los congresistas reunidos en la Casa del Mar de Gijón. En efecto, la mayoría de las ponencias que se presentaron apuntaban a determinar cómo debe ser una buena planificación de la docencia. A su juicio, la clara delimitación de las competencias de cada una de las titulaciones obtenidas en

los Institutos Náutico-pesqueros y en las Escuelas Superiores de Marina Civil ayudarían radicalmente a mejorar las cosas. En este sentido, apuntaron que la Inspección de Enseñanzas Náutico Pesqueras debería emprender acciones de regulación de las actividades docentes y de renovación de los planes de estudio.

Precisamente de la renovación de los planes de estudios náutico-pesqueros habló el vicedirector de pesca del Gobierno Vasco y ex-director del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes, José

Ignacio Espel Fernández. Su tesis estuvo encaminada a defender la reforma de las Enseñanzas desde la perspectiva del ingreso de España en la CEE. Afirmó que, a pesar de ser el primer país europeo por su flota pesquera y el tercero a escala mundial, «los programas de estudios están obsoletos y la preparación de los profesionales con respecto a las nuevas tecnologías no existe en España, por lo que habrá que hacer una reforma considerable de las estructuras docentes antes de 1992, fecha en que la normativa será equiparada».

cional NAPE

OLA DE TITULADOS
UTICO PESQUEROS

R EL LUMBO



AETINAPE

Las continuas referencias a la decisión de la Dirección General de la Marina Mercante de apartar a varios cientos de titulados náutico-pesqueros, que actualmente trabajan en la flota, ponían de manifiesto la cuestión que estuvo en el ánimo de todos los asistentes a este IV Pleno Nacional de AETINAPE. Como no podía ser menos, también apareció en el capítulo de las conclusiones, que empezaban advirtiendo sobre la posibilidad de realizar un paro en la flota española, así como de la utilización de otras medidas de pre-

sión para evitar que tal medida siguiese adelante.

En concreto, la Asamblea General del organismo que agrupa a los titulados náutico-pesqueros españoles aprobó solicitar una entrevista urgente con el director general de la Marina Mercante, José Antonio Madiedo, y con el Inspector general de enseñanzas Náutico-Pesqueras, Fernando Pastor, para pedir a ambos explicaciones sobre la posibilidad de que se lleve a cabo la separación de sus puestos de trabajos a los cientos de titulados que prestan sus servicios

en la flota de cabotaje española, puestos que pasarían a ser ocupados por personal titulado en las Escuelas Superiores de la Marina Civil.

Tras la discusión de estas medidas se pasó al análisis de las conclusiones de las diferentes ponencias presentadas por las comisiones, haciendo hincapié en lo que AETINAPE viene reivindicando en su actividad diaria, que es la reforma de las enseñanzas como base para la reestructuración y la limitación de competencias del sector. También se hizo hincapié en la necesidad de que la Administración actúe con más interés en la mejora de las condiciones de vida

de los trabajadores del mar, potenciando las inspecciones en los buques pesqueros y aplicando la normativa internacional que regula las condiciones humanitarias de la navegación, como por ejemplo, el equipamiento sanitario de los buques, la formación física del marino o los sistemas de comunicación en caso de siniestro.

Además de aprobar estas conclusiones, el Pleno aceptó el informe de gestión presentado por la Junta de Gobierno y volvió a elegir para los puestos de presidente y secretario a José Manuel Muñiz Ríos y a Roberto Díaz, respectivamente.

Durante los días que siguieron a la celebración de este IV pleno, los titulados náutico-pesqueros continuaron con su campaña de sensibilización de la opinión pública para que su problema sea entendido. Según este colectivo, la historia de este conflicto se remonta a cuarenta años atrás, cuando la demanda de titulados de las Escuelas Oficiales de Náutica en el mercado internacional

era muy fuerte. Dada la diferencia de salarios, estos profesionales se enrolaron en buques extranjeros, por lo que el gobierno español se vio obligado a facilitar el acceso de otros profesionales de la mar para que ocuparan los puestos abandonados por los oficiales de Náutica.

Actualmente —señala AETINAPE— la realidad del mercado es bien diferente. Aquellos titulados fueron desplazados de los puestos que

«Los titulados náutico-pesqueros —afirma AETINAPE— han demostrado con hechos que son competentes.»

ocupaban por personas formadas en los respectivos países donde prestaban sus servicios.

Los náutico-pesqueros sostienen que desde que accedieron a los puestos que ahora reclaman los titulados de las Escuelas Oficiales de Náutica, la profesionalidad del sector de la Marina Mercante aumentó considerablemente y las personas que accedieron a puestos de responsabilidad sin título superior no desmerecieron en absoluto del resto de los mandos de la flota. De ahí que rechacen las acusaciones del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante de que son «intrusos».

El pasado día 12 de noviembre y como culminación a su campaña, unos 400 titulados náutico-pesqueros se encerraron en la Dirección General de la Marina Mercante hasta conseguir de su Director General, José Antonio Madiedo, un compromiso de apertura de negociaciones para solucionar el contencioso. ■

Concha H. CARAZO

MESA REDONDA SOBRE LA MARINA MERCANTE

La UGT de Marina Mercante organizó el pasado 30 de octubre una mesa redonda que, bajo el título «Presente y Futuro de la Marina Mercante española», buscaba analizar los principales problemas del sector. Un sector que, en opinión del citado sindicato, se encuentra en una grave situación.

La primera de las conclusiones de los participantes fue «la necesidad de que el sector hable de una forma concertada

sobre sus propios problemas», ya que, según explicaron los responsables de UGT-Marina Mercante, «creemos necesario, y desde luego posible, discutir juntos para alcanzar una plataforma común de soluciones y medidas de ajuste, que sea asumible por todos en beneficio de nuestra Marina Mercante».

A la convocatoria de UGT acudió con representantes del sector en un amplio abanico, desde la patronal ANAVE y empresas como AEDM, AESA, ANCAR, ANSERPETROL, CAMPSA, ENSIDESA y PYMAR, hasta el Banco de Crédito Industrial, la División de Construcción Naval del INI, la Sociedad de Gestión de Buques, abogados marítimos, las Compañías Transatlántica y Transmediterránea, y los sindicatos SEOMM y SLMM-CCOO.

El debate abordó el actual estado de la flota mercante española, la situación de la reconversión naval y de la política de construcción, la crisis portuaria y la reforma de la

OTP, el crédito naval y la política actual del BCI, las dotaciones españolas y la situación de empleo en la flota, la Administración marítima en el momento actual, los trabajos de la COMINMAR y las líneas de política marítima para la reorganización del sector.

Tras un intenso coloquio, en el que se registraron más de cien intervenciones, los participantes en esta mesa redonda llegaron a una serie de puntos de vista comunes. Entre ellos, la necesidad de que la Marina Mercante española cuente con unas bases de competitividad y unos instrumentos de política que permitan su supervivencia. Buena parte de los participantes consideró también que las soluciones apuntadas por el Plan de Flota son inadecuadas e insuficientes.

La mayoría de los asistentes se manifestó también a favor de incentivar y promover el uso de la bandera española, en contra del recurso a banderas de conveniencia, y afirmó

que un registro especial de Canarias podría aportar ventajas.

Hubo amplio consenso asimismo en relación a la necesidad de revisión de los cuadros mínimos de tripulaciones y de los pactos intersectoriales sobre contratación y condiciones de empleo. Sin embargo, no hubo la misma unanimidad en cuanto a la política de elevación de tarifas portuarias.

Finalmente, los reunidos acordaron pedir al gobierno que considere urgente la unificación de competencias marítimas, abordada en los trabajos de la COMINMAR, y la aprobación definitiva de la Ley de Ordenación de la Marina Mercante.

Los participantes volverán a reunirse el próximo mes de diciembre, de cara a encontrar unas líneas de política marítima de aceptación común, para elevarlas al Gobierno de cara a su estudio. ■



Entre otros, el secretario general de UGT-Transportes, Victoriano Sánchez; el secretario de UGT-Marina Mercante, Luis María Franco; el inspector de ITF, José Luis Gallardo, durante la mesa redonda.

PESQUEROS APRESADOS EN GUINEA BISSAU

Tres pesqueros españoles, el «Digna», el «Ángeles Bravo» y el «Txingurri I» con base en Vigo, Las Palmas y Pasajes, respectivamente, fueron apresados el 18 de octubre por una patrullera de Guinea Bissau y conducidos a un puerto de aquel país bajo la acusación de faenar en sus aguas territoriales. Los tripulantes han afirmado que estaban en aguas de Senegal, con licencias oficiales. Al parecer existe un litigio entre Guinea Bissau y Senegal por la zona en la que faenaban los pesqueros españoles, litigio que está pendiente de decisión por el Tribunal de La Haya.

Con posterioridad y en distintos juicios, celebrados el 30 de octubre y el 5 de noviembre, los armadores fueron multados con unos 140 millones de pesos guineanos (cantidad casi equivalente en pesetas), sin que sobre los tripulantes de los tres barcos pesara acusación alguna. No obstante, a la hora de redactar estas líneas, varios de los pescadores aún se encuentran en Guinea Bissau.

Un portavoz de la compañía Sánchez Guzmán, armador de los buques «Ángeles Bravo» y «Txingurri», declaró el día 9 de noviembre que, si el Gobierno no intervenía, la sanción podría dejar en el paro a más de 50 tripulantes de los tres pesqueros.

El embajador de España en Senegal, José Antonio López Zafón, ha establecido contactos con las autoridades de Guinea Bissau, con el fin de conseguir una reducción de las sanciones. Por su parte, el Ins-

OCTUBRE		
Fecha	Noticia	Medio
20-10	Ocho estibadores portuarios son detenidos en Santa Cruz de Tenerife cuando se manifestaban frente a los locales de la empresa Contenermar.	P. Nacional
20-10	Se celebra en Palma de Mallorca el XXX Congreso para la Exploración Científica del Mediterráneo, en cuya organización participó activamente el Instituto Español de Oceanografía.	P. Nacional
20-10	Los Ministros de Industria de la CEE acuerdan medidas de apoyo a los astilleros españoles.	P. Nacional
21-10	Una patrullera de la Armada española sorprende a 35 africanos desembarcando ilegalmente en una playa de Gran Canaria. El armador del pesquero «Mari Carmen Madre», en el que se habían trasladado, fue procesado y encarcelado.	P. Canaria
22-10	Un grupo de pescadores onubenses se encierra en el Ayuntamiento de Polos de la Frontera en protesta por la contaminación de la ría, que causa la muerte a miles de peces.	P. Andalucía
23-10	El armador vasco José María López Tapia dejó sin agua a Ceuta al no cumplir sus compromisos de transportar las cantidades que dicha ciudad necesita a diario.	P. Vasca
24-10	Los titulados náutico-pesqueros anuncian que paralizarán los puertos si la Administración no impide la sustitución de estos titulados por capitanes y oficiales de la Marina Mercante.	P. Gallega
26-10	Los pesqueros «Digna», «Ángeles Bravo» y «Txingurri I» son apresados por una patrullera de Guinea Bissau cuando faenaban en aguas que se disputan el mencionado país y Senegal.	P. Nacional
27-10	José Díaz Santos, de 49 años, resultó muerto por disparos de arma de fuego cuando mariscaba furtivamente en las proximidades de Rianxo en compañía de su sobrino Fernando González, quien también resultó herido.	P. Gallega
28-10	El Ministro de Agricultura Pesca y Alimentación despidió en Vigo a la primera expedición científico-pesquera española que va a la Antártida.	P. Nacional
28-10	Se aplazadas por tercera vez las conversaciones luso-españolas sobre el acuerdo de pesca en la desembocadura del Guadiana.	P. Nacional
28-10	Representantes de 80 navieras se reúnen en Las Palmas para buscar una bandera de registro especial como solución a la crisis que afecta a la Marina Mercante.	P. Canaria
29-10	Se reúne el Consejo General del Instituto Social de la Marina para aprobar la memoria del organismo en 1985 y presentar las nuevas publicaciones editadas por la Institución.	ISM
29-10	Comienza en Killarney (Irlanda) la Conferencia de regiones europeas periféricas-marítimas.	P. Nacional
30-10	Comienza la primera reunión conjunta entre representantes de la CEDE, el Ministerio de Trabajo, los sindicatos y la Coordinadora de Estibadores portuarios para estudiar el decreto-ley que suprime la OTP.	P. Nacional
30-10	Se inaugura en Madrid el II Congreso de la Marina Civil, patrocinado por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Este prolongó sus reuniones por espacio de cuatro días.	P. Nacional
30-10	Trabajadores de Marina Mercante pertenecientes al SLMM-CCDO protagonizan en Madrid varias concentraciones para protestar por la actuación de la Sociedad de Gestión de Buques.	P. Nacional
31-10	Finaliza sin acuerdo la primera reunión Administración-estibadores.	Agencia EFE
31-10	El Juzgado de Instrucción de Noya decreta la libertad sin cargos de Emilio Borrás, detenido días antes como presunto autor de la muerte del mariscador José Díaz.	P. Gallega
31-10	El buque de carga español «Mina Coto» embarranca en la playa San Juan de Nieva (Ávilés).	P. Asturiana
31-10	El pesquero gallego «Morriña» es apresado por las autoridades irlandesas cuando faenaban en aguas de aquel país. Es la tercera vez que este barco sufre un apresamiento.	P. Gallega
31-10	La CEE aprueba un programa para el desarrollo de la acuicultura en España.	Agencia EFE
NOVIEMBRE		
1-11	Tres trabajadores resultaron muertos al romperse una grúa en los astilleros de Cádiz.	P. Nacional
1-11	Eugenio Boubeta, capitán español, es absuelto de la responsabilidad en la muerte de un tripulante de un remolcador en Libia. Boubeta llevaba detenido en aquel país desde el 3 de julio.	P. Gallega
2-11	Los pescadores españoles pueden verse afectados al determinar el gobierno británico la ampliación a 200 millas de las aguas jurisdiccionales en las Islas Malvinas.	P. Nacional
2-11	El pesquero «Villa de Suances» se hundió en aguas santanderinas de Cochía a causa de un golpe de mar. Sus tres tripulantes consiguieron llegar nadando hasta la orilla.	P. Cantabria
4-11	UGT, CEDE y ELA-STV firmaron, junto con representantes del Ministerio de Trabajo, un acuerdo por el que antes de final de año se constituirán las cuatro primeras sociedades estatales portuarias.	P. Nacional

tituto Social de la Marina informó el día 15 que estaba dispuesto a repatriar a los tripulantes de los tres barcos, si las condiciones de los trabajadores no mejoraban y siempre que éstos lo solicitasen.

El ISM desplazó a Guinea Bissau al doctor Carlos Riestra, médico del Servicio de Sanidad Marítima del organismo, con el objeto de prestar asistencia sanitaria y comprobar las condiciones de vida de los tripulantes de los tres pesqueros. Según su informe, la situación sanitaria de los marineros era buena, excepción hecha de un caso de paludismo, que estaba bajo control.

Asimismo, el Instituto Social de la Marina cursó telegramas a los armadores de los tres buques, requiriéndoles para que tomaran las medidas

oportunas e hicieran desaparecer el estado de riesgo potencial que se podía derivar de las condiciones de vida de los tripulantes, y recordó a las empresas armadoras su responsabilidad a la hora de garantizar la integridad física y la seguridad e higiene a bordo.

A la hora de cerrar este número de HOJA DEL MAR, ha comenzado la operación de repatriación de las tripulaciones por parte del ISM, ocho de los cuales ya se encuentran en territorio español. ■

CONFLICTO EN LAS ENSEÑANZAS NAUTICAS

Durante los últimos treinta días, los titulados náutico-pes-

queros por un lado, y los alumnos de las Escuelas Náuticas y el colectivo de capitanes, jefes y oficiales de la Marina Mercante por otro, protagonizaron varias manifestaciones y encierros en distintos organismos oficiales y se entrevistaron con autoridades del sector en defensa de sus distintas reivindicaciones.

Como ya se informa en otro punto de este mismo número, los titulados náutico-pesqueros, que celebraron recientemente su IV Pleno Nacional en Gijón, manifestaron su oposición a la decisión de la Administración de sustituir a los titulados por capitanes y oficiales de la Marina Mercante procedentes de las Escuelas de Náutica, por considerar que ello supondría la pérdida de unos 800 puestos de trabajo.

Tras anunciar una huelga para el día 19 de noviembre, y después de que unos 400 titulados se encerrasen en la Dirección General de la Marina Mercante en Madrid, este colectivo, agrupado en AETI-NAPE, anunció que no llevaría a cabo la huelga, al haber llegado a un principio de acuerdo con la Dirección General de Marina Mercante, según el cual los titulados náutico-pesqueros podrán ser contratados para desempeñar las labores que normalmente realizan en los buques de carga, al menos hasta la primera semana de diciembre, en que todas las partes afectadas empezarán las negociaciones.

Por su parte, los alumnos y marineros procedentes de las Escuelas de Náutica también protagonizaron varias marchas y encierros y se entrevistaron con los responsables de la Dirección General de la Marina Mercante. Este colectivo hizo público un comunicado en el que se manifiesta a favor de la no admisión de los titulados náutico-pesqueros a



bordo de los buques mercantes, por considerar que no tienen la titulación apropiada, y piden una ley definitiva que clarifique enseñanzas y competencias.

La Dirección General de la Marina Mercante anunció que los estudios de náutica pasarán a ser universitarios, y explicó que por su parte existe la voluntad de negociar con todos, aunque también insistió en su intención de aplicar la ley vigente. Según esa Dirección General, el conflicto se basa en que cerca de 1.000 puestos de trabajo están siendo ocupados por personas que carecen de titulación necesaria; afirma asimismo que lo único que ha hecho su departamento es aplicar la ley vigente desde 1981.

Tanto representantes de los titulados náutico-pesqueros

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.

MIB, 4, MADRID - 2
Teléfono: 362 93 00 (línea directa)
Télex: 27718 y 27295
Telegramas: MARINORTE, MADRID

FLOTA PROPIA

SIERRA GRANERA	FRIGO 2.370 M3
SIERRA GRANA	FRIGO 2.370 M3
SIERRA GUADARRAMA	FRIGO 2.370 M3
SIERRA GUADALUPE	FRIGO 2.370 M3
SIERRA GREDOS	FRIGO 2.370 M3
SIERRA LUNA	FRIGO 2.470 M3

FLOTA GERENCIADA:

LÍNEAS REGULARES Y TRAMP	LARIETA	GNL	40.000 M3
DE MERCANCÍAS FRIGORÍFICAS	SANT JORDI	Enlente-GLP-GNL	5.000 M3
	ANAPOLA	Buque de Apoyo	5.000 BHP
TRANSPORTE DE GASES LICUADOS	AMATISTA	Buque de Apoyo	5.000 BHP
	GALANTE	Buque de Apoyo	7.200 BHP
BUQUES DE APOYO	GALLARDO	Buque de Apoyo	7.200 BHP

para servicios plataformas de perforación



como de los estudiantes de las Escuelas de Náutica fueron recibidos por el director general del Instituto Social de la Marina, Constantino Méndez, quien les expresó su deseo de que la solución del conflicto sea satisfactoria para ambos colectivos y la disposición del ISM en colaborar, desde su posición exterior al conflicto, a su más justo desenlace.

EL SLMM DENUNCIA «EL DESMANTELAMIENTO DE LA FLOTA»

Unos 150 trabajadores pertenecientes al Sindicato Libre

de la Marina Mercante, integrado en Comisiones Obreras, protagonizaron el pasado 30 de octubre diversas concentraciones en Madrid ante las sedes del Instituto de Crédito Oficial, el Banco de Crédito Industrial, la Dirección General de la Marina Mercante y el Ministerio de Trabajo para protestar por lo que consideran «actual desmantelamiento de la Marina Mercante».

Jon Azkue, portavoz del SLMM, afirmó que «el Plan de Flota no sirve para nada» y señaló que «en 1980 existían 890 buques, con un total de 7.400.000 toneladas de registro bruto, mientras que en la actualidad existen 583 buques, lo que supone 4.700.000 TRB». También aseguró el sindicalista que desde ese mismo año se viene produciendo un deterioro en el sector que ha llevado



UNA GRUA MARINA EN LUGAR DE CINCO PUNTALES

Como parte de la modernización del buque *Silva*, un armamento de 82 metros — una sola Grúa Marina sustituye a cinco puntales de carga. Puesto que la grúa puede girar en círculo completo y no hay de empalmes, puede cargar libremente, pudiendo cargar una zona total de trabajo mayor que la que pueden servir los puntales.



LA GRUA MARINA TAMBIÉN IDEAL EN PEQUEÑOS ARRASTREROS

Una grúa MAR en la cubierta desmontable o puede trabajar en bodega en todos los sectores.



LA GRUA MARINA AHORRA COMBUSTIBLE EN ARRASTREROS POR EL COSTADO TRANSFORMADO

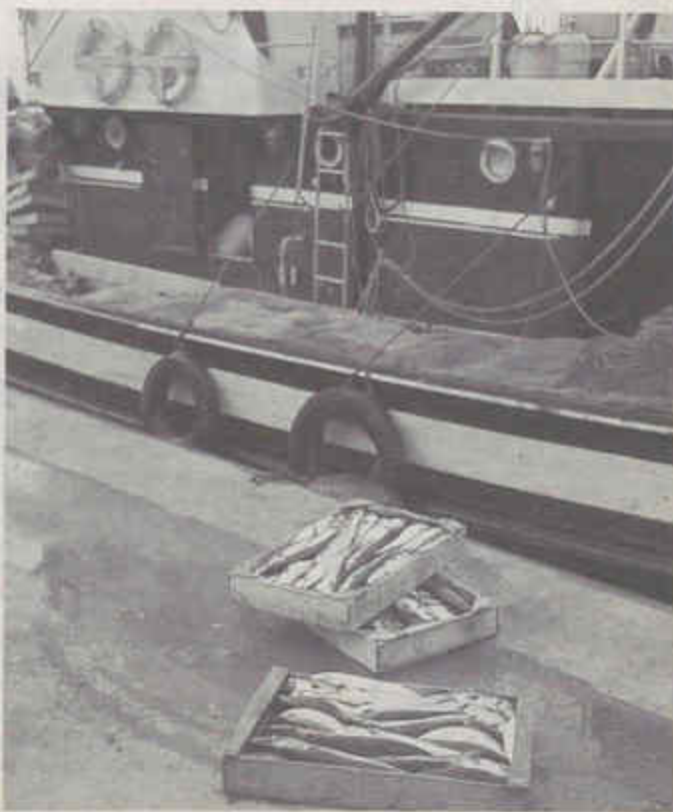
Con la Grúa Marina MAR a bordo, un arrastre por el costado puede convertirse en un arrastre por popa. Puesto que la grúa, instalada en el astillero de popa, tira del arto a lo largo del costado del buque, queda resuelto el problema de tirar la red. Los volantes para los cables de arrastre son situados en popa. Los ahorros de combustible alcanzan el 20 por 100. Puesto que la resistencia al oleaje es reducida, el buque que va a la deriva en las anteriores condiciones requiere una considerable compensación mediante el tirón.

Y, POR SUPUESTO, NO SOLO EN BUQUES PESQUEROS

La Grúa Marina MAR cumple a la perfección todas las tareas comunes de elevación en cualquier buque marítimo: carga de mercancía y material C. M., traslado de bultos, manejo de mercancía, o todo lo que a Vd. se le ocurra. Teléfono: 4000 5112. C/PA 1094. S.O.A. GRUA.



Ante de la Camerlano, 195. TORREJÓN DE ARDOZ (Madrid).
Tel. 875 18 80 (5 líneas). Telex: 42019 - Aparatos S.
FABRICA: Pol. Ind. Móstoles, C/E. n.º 88. Tel. 36 16 00 (5 líneas).
Apertado: 3020 - Zaragoza 18.



al despido de entre 4.000 a 5.000 trabajadores.

Por todo ello, el SLMM presentó un programa alternativo, que se fundamenta, entre otros, en los siguientes puntos: Creación de un Ministerio del Mar, que agrupe a Pesca, Marina Mercante, Administración portuaria y Aduanas; abolición de las leyes militares para el mar; puesta en vigor de una Ley de Ordenación de la Marina Mercante; potenciación de las empresas públicas como motores del sector; renegociación financiera y financiación de créditos para la adecuación de los buques a las tecnologías actuales; definición de las cuotas de mercado a cubrir por buques españoles; 100 por 100 del cabotaje nacional; adop-

ción de medidas económicas de apoyo, protectoras del transporte de mercancías; renegociación de créditos para los navieros que previamente presenten planes de viabilidad que garanticen el mantenimiento de los puestos de trabajo, y transformación de la Sociedad de Gestión de Buques en una empresa pública.

LEOPOLDO CAL, NUEVO SECRETARIO GENERAL DEL FROM

Leopoldo Cal, subdirector general de Acción Social del Instituto Social de la Marina, fue nombrado el pasado 5 de noviembre secretario general del Fondo de Regulación y



Leopoldo Cal, nuevo secretario general del FROM.

25 Salón Náutico Internacional

4º Sector Pesca

25 años con viento en popa y a toda vela exhibiendo las últimas novedades del mercado le esperan. No vaya a la deriva. Ponga rumbo al Salón Náutico y conozca las últimas tendencias del mundo de la pesca.



Barcelona
31 Enero - 8 Febrero 1987

Feria de Barcelona

IBERIA

Ordenación del Mercado de los Productos de la Pesca (FROM), organismo dependiente del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Leopoldo Cal Fernández es natural de Fene (La Coruña), tiene 33 años, es licenciado en Derecho por la Facultad de Santiago de Compostela y estudió Derecho Comunitario en la Universidad Complutense de Madrid.

El nuevo secretario general del FROM ingresó en el Cuerpo Técnico del Instituto Social de la Marina en mayo de 1977, desempeñando en primer lugar la Jefatura de Fomento Social en la Dirección Provincial de Huelva. Dos años más tarde se trasladó a El Ferrol para hacerse cargo de la Subdirección Provincial. En 1980 pasó a La Coruña para ocuparse de la Jefatura de la Seguridad Social y, posteriormente, fue nombrado director provincial en Ceuta, ciudad en la que permaneció un año, hasta que pasó a desempeñar el mismo puesto en La Coruña.

El 12 de abril de 1985 fue nombrado subdirector general de Acción Social en la Dirección General del ISM, en Madrid, y durante el último año y medio se ocupó de poner en marcha los programas de Sanidad Marítima, Empleo, Acción Formativa y Acción Social del ISM.

El 5 de noviembre se produjo otro nombramiento, también en el ámbito de la pesca. Rafael Morán fue designado para ocupar la Subdirección General de Ordenación de la Flota Pesquera. Morán tiene 48 años. Hasta ahora desempeñaba la Jefatura del Cuerpo de Inspectores de Comercio Exterior en Tarragona. Es un experto en temas pesqueros relacionados con la CEE y ha desarrollado funciones docentes en la Cátedra de Estructura Económica de la Facultad de Barcelona.

Fecha	Noticia	Medio
5-11	El pesquero gallego «Morriña», apresado en Irlanda, es condenado a pagar una multa de cuatro millones de pesetas.	P. Gallega
5-11	Se abre en Vigo la Conferencia de Regiones y Ciudades Portuarias Europeas.	P. Gallega
5-11	Leopoldo Cal, subdirector de Acción Social del Instituto Social de la Marina, es nombrado secretario general del FROM. Rafael Morán, Subdirector General de Ordenación de la Flota.	P. Nacional
6-11	Se hunde en el banco sahariano el pesquero alicantino «Pepe Garbier» a causa de una vía de agua. Otro pesquero, el «Paqui Asun» de Tarragona, solicita ayuda al «Esperanza del Mar», al registrar también una vía de agua cuando se encontraba en la misma zona.	ISM
6-11	El pescador Antonio López González muere al sufrir un accidente en el pesquero «Mar Gallega», que se encontraba faenando en aguas del banco sahariano.	ISM
6-11	Tres pesqueros onubenses son apresados por patrulleras marroquises cuando faenaban en aguas jurisdiccionales de este país. Los barcos retenidos son «Bahía de Calpe», «Samaritana III» y «Birbiricho».	P. Nacional
6-11	Las autoridades guineanas multan al pesquero «Digna» con 40 millones de pesetas.	P. Nacional
8-11	Los patronos del «Angeles Bravo» y «Txinguri», los otros dos barcos apresados por las autoridades de Guinea-Bissau, son multados con 120 millones de pesetas.	P. Nacional
9-11	El armador y los tripulantes del pesquero «Valle de Atxondo», cañoneado por una patrullera francesa en 1984, recibirán una indemnización de 100 millones de pesetas.	P. Vasca
9-11	Inaugurada en Cartagena la Semana del Cine Naval.	P. Murciana
9-11	Tres pescadores españoles resultaron heridos al chocar su embarcación —el palangrero «Bertan» con matrícula de Gijón— contra otro barco, de pabellón liberiano, a unas 30 millas de la costa de la isla francesa de Yeu. El barco liberiano se dio a la fuga.	P. Nacional
11-11	AETINAPE da un plazo de 24 horas al Ministerio de Transportes para que conceda respuestas a sus reivindicaciones. De no producirse ésta, anuncia una huelga para el día 19.	P. Gallega
11-11	Los titulados y alumnos de la Marina Civil piden una ley definitiva para los titulados mercantes y pesqueros, y realizan varias marchas en distintas ciudades.	P. Gallega
12-11	Comienza en Madrid la reunión del ICCAT (Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico). El coruñés Alberto González Garcés, del IEO, presidirá el Comité Científico de la citada Comisión.	P. Gallega
12-11	Unos 400 profesionales náutico-pesqueros protagonizan varios actos de protesta en Madrid que culminaron con el encierro en la Dirección General de Marina Mercante. Su titular, José Antonio Madieto, anuncia el inicio de negociaciones.	P. Nacional
13-11	AETINAPE anuncia que no irá a la huelga, tras alcanzar un principio de acuerdo con Marina Mercante.	P. Nacional
14-11	El Tribunal de Justicia de La Rochelle impone multas de uno y cinco millones a los pesqueros vascos «Kuko» y «San Eduardo», acusados de faenar ilegalmente y no respetar las normas sobre tamaños capturables.	P. Vasca
15-11	Los estibadores constituirán una Confederación Internacional. Esta fue la primera y más importante de las conclusiones a que llegaron los trabajadores portuarios de toda Europa, reunidos en Barcelona por espacio de tres días.	P. Catalana
15-11	El ISM anuncia que está dispuesto a repatriar a las tripulaciones de los pesqueros «Digna», «Angeles Bravo» y «Txinguri», retenidos en Guinea Bissau. Para ocuparse de su salud, el citado organismo ha enviado a uno de los médicos que este centro tiene en Dakar.	ISM
17-11	Comienza el bloqueo de la frontera fluvial portuguesa en Huelva por parte de los pescadores de esta ciudad ante la falta de un acuerdo pesquero para la zona.	P. Nacional
18-11	Cerca de 400 alumnos de las escuelas de náutica protagonizan varios encierros en Madrid. El Director General de Marina Mercante, José Antonio Madieto, anuncia la integración de estos estudios en la Universidad.	P. Nacional
19-11	Comienza en Bilbao el certamen Sinalval 86, que agrupa a expositores de pesca, construcción naval y offshore. El certamen dura cinco días.	P. Vasca
19-11	Comienza en Vigo un Simposio de estudio de pesquerías, organizado por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas.	P. Gallega
20-11	El remolcador de la Dirección General de Marina Mercante «Punta Suances» realiza su primer trabajo, al auxiliar al yate de bandera inglesa «Blue Largo».	Agencia EFE
22-11	La Magistratura de Trabajo de Barcelona conmina a la empresa portuaria Contenermar a que se abstenga de sustituir por otros trabajadores a los estibadores en huelga procedentes del censo de la DTP.	P. Nacional
24-11	El pesquero «Jomar», que estuvo a punto de hundirse a causa del fuerte temporal existente en el Gran Sol, volvió a su base en La Coruña remolcado por el «Monte Marín».	
25-11	Remigio Gutiérrez Ruiz, pescador de 54 años, falleció en las proximidades de Suances a causa del fuerte temporal reinante en la zona. El fallecido se encontraba recuperando las boyas desprendidas de los palangres cuando un golpe de mar lo arrastró.	P. Nacional

Fernand Braudel

«EL MEDITERRANEO»

EL 21 de noviembre de 1985 murió Fernand Braudel. Había nacido ochenta y tres años antes en un pueblo brumoso de la región del Mosa, al norte de Francia. Amó a su país «con la misma pasión, exigente y complicada, que Jules Michelet». Poco antes de morir, prologaba el primer volumen de *L'identité de la France*, una obra ambiciosa que no llegó a concluir, un pago de factura —otra más— a su tierra y a su gente, por las que había luchado en 1940, hasta que fue detenido por los nazis, aquel verano que —ironías del destino— se presentó «suntuoso, resplandeciente de sol, de flores, de alegría de vivir. Nosotros, los vencidos... éramos la Francia perdida, como el polvo que el viento se lleva de un montón de arena... La Francia profunda quedaba atrás de nosotros, sobrevivía, ha sobrevivido».

Bastantes años antes, este hombre, nacido entre las nieblas, se había enamorado del Mediterráneo. Fue en Argel, tenía poco más de veintidós años e iniciaba su trabajo, recién concluida la carrera de historia. Allí, bajo aquellos deslumbrantes cielos azules, empezó a descubrir lo que habría de ser uno de los temas centrales de su vida: se dio cuenta de que el pasado flota a nuestro alrededor, pesa sobre nosotros y que no es siempre un ancla pesada, sino también una bandera de salvación más allá de las convulsiones de los hechos absurdos, de los cataclismos de la guerra, de las tormentas de la política.

Braudel se enamoró de ese Mediterráneo que fue creciendo en su vida, desde las pri-

meras tardes argelinas. Su proyecto inicial de contar las relaciones de Felipe II con sus enemigos se abrió hasta convertirse en la más bella obra jamás escrita sobre nuestro fatigado mar (1), que le había seducido para siempre y a cuyo estudio habría de dedicar buena parte de su vida.

Como tantos otros compatriotas suyos —Lucien Febvre, Henri Pirenne, Pierre Vilar— empezó a desnudar la historia de guardarrropia, a descubrir que eran más importantes los pequeños gestos que se repetían durante siglos y siglos, sin que nadie les hubiese dado nunca importancia, que las supuestamente grandes guerras, con frecuencia pírricas batallas de inútiles resultados. Las grandes palabras se arrugaron entre las páginas de sus libros y la vida se mostró soberbiamente modesta.

Las velas ocuparon las líneas de su escritura, las olas repitieron su canción como música de fondo de sus textos y los hombres de las montañas se convirtieron en protagonistas de la Historia en su lucha por ocupar las llanuras cenagosas de la costa. Las naves transportaron aceites béticos, los pescadores echaron sus redes en el agua detenida de la laguna de Venecia, o en los canales de Djerba, y los grandes bosques fueron desapareciendo de las laderas montañosas, para ocupar —convertidos en buques— el centro inquietante de las aguas salobres.

Braudel no se dejó seducir por el escandaloso sonido de los tambores, ni por el papel

Hay líneas permanentes de la historia mediterránea que arrancan desde el segundo milenio antes de nuestra era. Hay tendencias y rutas que se renuevan en función de mecanismos de difícil definición. Fernand Braudel, fallecido el pasado año, fue un enamorado de su estudio, lo que le llevó a la creación de obras imprescindibles para el conocimiento del Mare Nostrum.

Por Rafael CHIRBES

Braudel no se dejó seducir por el escandaloso sonido de los tambores ni por el papel de los héroes de cartón. Puso en su lugar histórico a los héroes de verdad: comerciantes, pastores, campesinos, pescadores, piratas y soldados, constructores materiales de la historia diaria.





de los héroes de cartón, sino que puso en su lugar histórico a los héroes de verdad: comerciantes abriendo mercados en las riberas del Egeo, calafateadores, pastores, campesinos, pescadores, piratas y soldados.

Para quienes leímos a Braudel en la adolescencia, la historia se nos convirtió en un asunto de cada día y la aventura de los pastores que cambiaron la montaña por la llanura se transformó en cosa propia, porque el gran arco del tiempo estaba formado exactamente por arcos pequeños, que correspondían a movimientos de nuestros propios pueblos y familias: a los aragoneses de *Arroz y Tartana* abandonando a sus hijos ante el «gallo» del Mercado Central de Valencia; a los abuelos que dejaron las tierras secas

«HAY QUE INTENTAR VER EL MAR AL MODO DE ANTES, COMO UN MARAVILLOSO ENIGMA»

del interior para cultivar los arrozales del litoral.

Hay líneas permanentes que arrancan desde el segundo milenio antes de nuestra era. Hay tendencias y rutas. Braudel se ha esforzado en mirar ese mar desde el mayor número de ojos posible. Lo ha escrutado desde todos los pasados, desde el presente y, también, desde el futuro. Ha sido capaz de asombrarse, con una inocencia que sólo la madurez reflexiva puede dar, un poco de aquel modo que proponía

Brecht en su Oda a la dialéctica. El Mediterráneo —escribió Braudel (2)— «hay que intentar imaginarlo, verlo con los ojos de un hombre de antes, como una barrera que se extiende hasta el horizonte, como una inmensidad obsesiva, omnipresente, maravillosa, enigmática. Hasta ayer, hasta la llegada del vapor, cuyos primeros récords de velocidad nos parecen hoy ridículos —nueve días de travesía, en febrero de 1852, entre Marsella y el Pireo—, el mar ha permanecido inmenso,

a la antigua medida de la vela y de navíos sin destino, al azar de los caprichos del viento, que necesitaban dos meses para ir de Gibraltar a Estambul; al menos una semana —con frecuencia dos— de Marsella a Argel.

«Desde entonces, el Mediterráneo se ha encogido cada día un poco más, como una extraña piel de zapa. Hoy lo atraviesa el avión, de norte a sur, en menos de una hora. De Túnez a Palermo, en treinta minutos; apenas se acaba de despegar, cuando ya se ha cruzado el límite blanco de las salinas de Trapani.» ■

(1) *Le Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, publicada en 1949. Hay versión española —*El Mediterráneo en tiempos de Felipe II*—, publicada en el Fondo de Cultura Económica.

(2) Braudel y otros: *Le Méditerranée. L'espace et l'histoire*. Publicado en París, ed. Flammarion, 1985.

MAREGRAMA

HORIZONTALES

1. Seguido del 14 vertical, organismo francés cuyo máximo representante es Ambroise Guellec, entrevistado en este mismo número (seis palabras). 2. Verbo latino del que se deriva la palabra castellana «Occidente». Interrupción. 3. Cobalto. Falsedad. Cero. Para el plural. 4. Habitante de cierta isla del Norte. Este gorro francés es famoso entre los futbolistas. 5. Percibias. Existe. Cierta refrescante

fruto. 6. Al revés, siglas comerciales. Errante. Consonante. 7. Sufijo despectivo. Brutos. Reacción de repulsa. 8. Cada una de las partículas de los gametos sexuales. Oreja inglesa. Sirve para motores. Organización de Productores. 9. Magnetiza. Herida. Pequeña vela trapezoidal. 10. Río suizo. Dios. El propietario de un buque. 11. Consonante. Tonel. Aquilata, precisa. 12. Estudioso del medio ambiente. Ciertas cartas. Vocal. 13. Municipio de Pontevedra. Pasa por una línea determinada (el rumbo, por

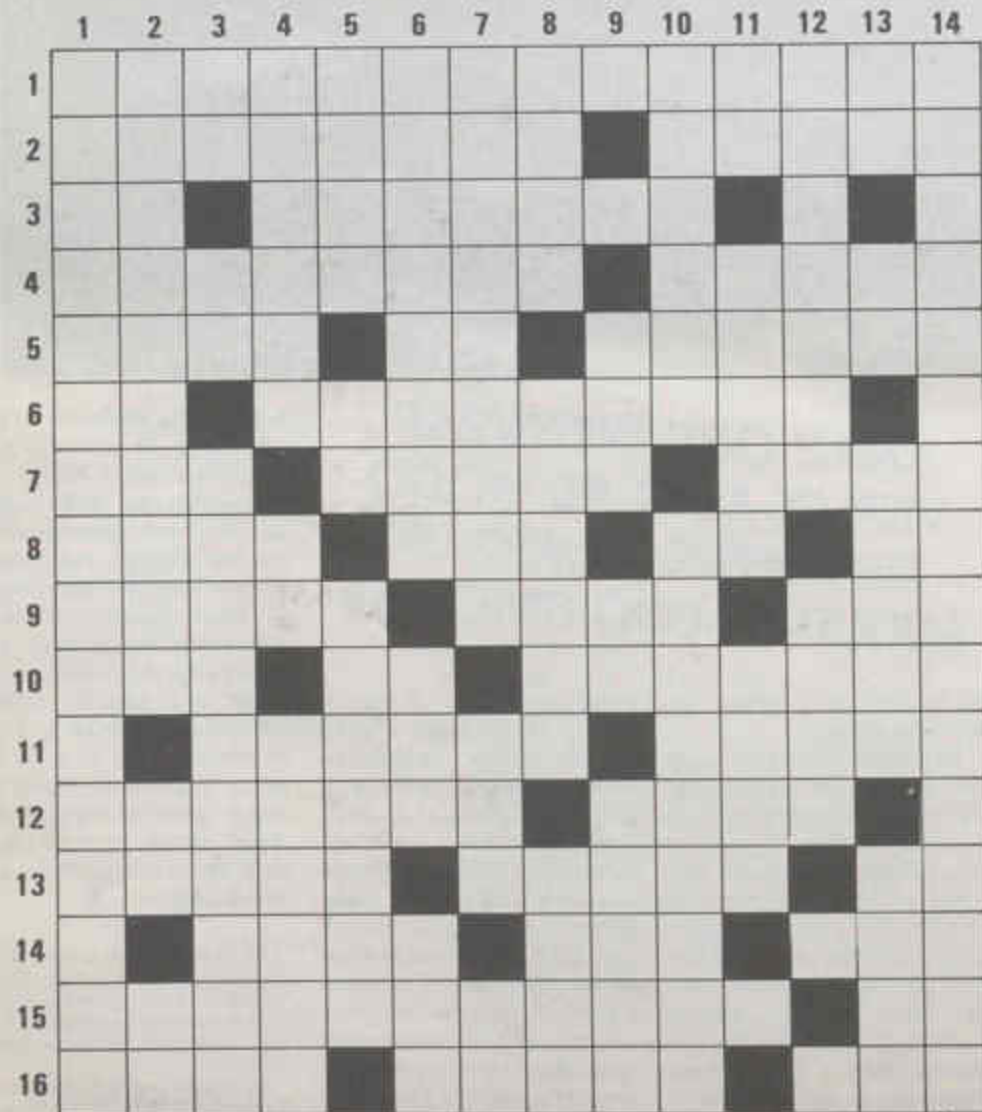
ejemplo). Siglas. 14. Consonante. Al revés, atraviesa. Erre que erre. Personaje bíblico. 15. Espolones de las galeras antiguas. Acorda. 16. Las gallegas son las más famosas. Extensiones de superficie. Entre esto y la Nada, Kant la hizo buena.

VERTICALES

1. A esta rama de las Ciencias Sociales dedica una sección cada número de HOJA

DEL MAR (tres palabras). 2. Conjunto característico de condiciones medioambientales. Negación. Ciento uno. 3. Doscientos. Nota. Exhibiera un estandarte. 4. Asonase o consonase. Preposición. Árboles betuláceos comunes en las umbrías y las orillas de los ríos. 5. Paraíso. Divinidad. En Cantabria, meces al niño en la cuna. 6. Aplicado al mar, aumentar el intervalo de tiempo entre olas cuya velocidad y volumen decrecen. En el argón. Siglas por las que son conocidas en Estados Unidos las Asociaciones de Padres y Maestros. 7. Dícese del tipo de pesca que se sitúa en las antipodas de la industrial. Al revés, máximo organismo ejecutivo olímpico. Conjunción francesa de difícil equivalencia en castellano. 8. Manifestáis cierto estado de ánimo. Pertenece al norte. Coloque cierto adorno. 9. Uno. Consonante. Exclamación en desuso. Abreviatura de señor. Suelta, afloja, baja. 10. Finalizan. Lechos incómodos. 11. Ut. Oías. Echa en cara. Plural. 12. Gordos. Al revés, siglas con las que se identifica una terrible enfermedad. Consonante. La misma. 13. Fonéticamente, te otorgue. La mitad de seis. Personaje antiguo, pero muy actual. La Santa está en Roma. 14. Ver 1 Horizontal. ■

NOTA: Efectuado el sorteo correspondiente al trimestre último entre los acertantes del Maregrama, ha resultado agraciada doña Ana M. Martín Tejada, de Sevilla, con un radio-cassette estereofónico. Si desea usted participar en el próximo concurso, envíe la solución de este Maregrama a HOJA DEL MAR (Maregrama), Génova, 24, 6.ª planta, 28004 MADRID.



SANIDAD MARITIMA

RECONOCIMIENTO MEDICO PREVIO AL EMBARQUE

A vintage computer monitor sits on a yellow sandy beach. The screen is black with the words "GARANTIA DE SALUD" in green, pixelated capital letters. Below the monitor is a matching keyboard. In the background, a blue sea meets a clear blue sky, with two large cargo ships visible on the horizon.

GARANTIA
DE SALUD



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