

# MAR

## ESPAÑA-C.E.E. HISTORIA DE UNA NEGOCIACION

**INFORME**  
Las multinacionales  
de la pesca

# CASAS del MAR

el mejor techo



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

**EDITOR:** INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA  
(Ministerio de Trabajo y Seguridad Social)

**DIRECTOR GENERAL:** CONSTANTINO MENDEZ

**DIRECTOR:** JOSE MARIA SULLEIRO

**REDACCION:** CONCHA H. CARAZO  
VIDAL MATE  
MARGA BOTIN

**SECRETARIA DE REDACCION:** MARIA DOLORES SANCHEZ

**HAN COLABORADO EN ESTE NUMERO:** JOSE MARTINEZ Edición  
RAFAEL CHIRBES: Cultura  
ANTONIO CUBERO: Deportes  
GERMAN GALLEGOS: Fotografía

**CORRESPONSALES:**

ALICANTE: JOSE MARIA GORDON BOUZA.  
ALMERIA: JOSE ASENJO SEDANO. ARRECIFE DE LANZAROTE: ALONSO GONZALEZ CORUJO.  
BARCELONA: FERNANDO LOPEZ-PEREA. BILBAO: MIGUEL ANGEL RODRIGUEZ VILLANUEVA y JOSE LUIS ALANA. CADIZ: JOSE LUIS VILLAPLANA. CARTAGENA: GONZALO VARELA y J. E. PEREZ MADRID. CASTELLON: FRANCISCO SEGARRA FABREGAT. CEUTA: FELIPE PEÑA VAZQUEZ. GIJON: JOSE MARIA AGUIRRE LOPEZ y RAIMUNDO RODRIGUEZ MORAN.  
HUELVA: FERNANDO RON GIMENEZ y SERAFIN GOMEZ ROJAS. LA CORUÑA: LEOPOLDO CAL FERNANDEZ. LAS PALMAS: RICARDO URQUIDI GÜEMES y JUAN FRANCISCO FONTE LUGO. ANTONIO NÓRES QUESADA y NARCISO GARCIA FERNANDEZ. MALAGA: DAVID LEON HERRERO. MELILLA: MARIO OTERO IGLESIAS. PALMA DE MALLORCA: BERNARDO ZULAICA y EMILIO MORANCHO. SAN CARLOS DE LA RAPITA: LUIS MILLAN ROCA. SAN SEBASTIAN: JUAN JOSE LIZUAIN. SANTA CRUZ DE TENERIFE: ANTONIO BETANCORT GONZALEZ. SANTANDER: RAFAEL PUENTE PINEDO. SEVILLA: GENEROSO MARTIN. TARRAGONA: LUIS VEGA FERNANDEZ. VALENCIA: JOSE MANUEL MASIP SEGARRA. VIGO: ANTONIO PIÑEIRO SALVIDEGOTIA. VILLAGARCIA DE AROSA: JOSE RAMON NUÑEZ RAMOS. COLABORADORES EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DE LA COSTA PENINSULAR E INSULAR.

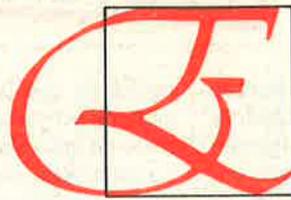
Distribución: Inagra, S. A.  
Vicente Caballero, 3 y 5, Madrid

Redacción y Administración: Calle Génova, 24  
Madrid. Teléfonos 419 84 61 - 418 89 61  
Télex: 23746-22107

Imprime: GRAFOFFSET, S. L. GETAFE (Madrid)  
Depósito Legal: M. 16.516-1973

Gabinete de información del ISM: Joaquín Vidal. Teléfonos 419 39 63 y 419 07 24

HOJA DEL MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en artículos y entrevistas que puedan publicarse. Sólo se considerarán como opiniones propias de HOJA DEL MAR aquellas que vayan firmadas por su director o en forma editorial.



EN las páginas que siguen, los responsables de la política pesquera española hacen un balance de su gestión a lo largo de los dos últimos años, y analizan la evolución del sector durante ese período de tiempo. Es indudable que hasta los sectores más distantes políticamente de este Gobierno han coincidido en que, desde 1967, esta es la primera vez que nuestro país cuenta con una política pesquera concreta, definida y con unos responsables dispuestos a llevarla hasta sus últimos objetivos.

**L**A contigentación de los caladeros, la ordenación y regulación de la flota y la actual política crediticia son sólo algunos de los frentes en los que la Administración ha actuado con firmeza durante este bienio. Casi un millar de barcos se han beneficiado ya de lo que se ha calificado como las mejores condiciones financieras que podrán lograrse en muchos años. La pesca de litoral ha conocido sus primeros decretos después de 22 años de abulia legislativa. Y la de altura ha encontrado, también por vez primera, una política crediticia global. Un censo de buques ha puesto orden en las distintas actividades y caladeros, y la comercialización de la pesca está experimentando ya los primeros efectos de las medidas de ordenación. Hasta la subida de los carburantes ha sido absorbida, vía subvenciones, para no encarecer los costes de operación en una flota que debe afrontar un

período de profundas transformaciones.

**E**N estas circunstancias, 1985 se presenta como un año en el que hay que realizar el proceso de ajuste y adaptación a las estructuras comerciales de la CEE. No todos los barcos podrán faenar simultáneamente. Sobran barcos. Y los primeros que sobran son los buques viejos, costosos e incapaces de operar en las actuales condiciones. La distancia hasta los caladeros más alejados, el consumo de combustible y el creciente nivel de tecnificación que exige la pesca moderna dejan fuera de toda posibilidad a esa parte de nuestra flota que ya ha cumplido con

## editorial

# NUEVAS TENDENCIAS

creces los veinticinco años de navegación.

**D**E esta manera, creemos que este es el momento más adecuado para que cada colectivo del sector se replantee su futuro. Es imposible que exista otro mejor en los próximos años. Creemos también que, en este proceso de transformaciones la comunicación puede resultar un elemento clave. El mar necesitaba una revista que pudiera recoger las nuevas tendencias, y hacia ese objetivo ha orientado el Instituto Social de la Marina todos sus esfuerzos en materia informativa.

# Cartas de los LECTORES

## UNA CRITICA

Sr. Director:

Aun considerando que la nueva etapa de la revista es francamente mejor (ahora nos leemos la revista entera), quisiera formularle una crítica amistosa y una sugerencia. En el número de diciembre, entrevistaban ustedes nada menos que a dos ministros y al portavoz del Gobierno. También entrevistaban a Nicolás Redondo. Y, además, opinaban todos los políticos que ocupan cargos relacionados con el mar. No me parece mal si lo que han intentado es recoger sus opiniones como balance del año (así lo dicen en portada), pero me parecería una lástima que en una revista atractiva y amena, como es ahora HOJA DEL MAR, sólo aparecieran los «oficiales», dejando fuera opiniones de otras gentes que también tendrían interés. Por lo demás, felicitarles por su trabajo.

Dionisio SANTA MARIA  
Huelva

## UN RECORDATORIO

Sr. Director:

Observé que, en el número 226 de la revista, daban ustedes bastante importancia a una carta firmada por una tal E. Fernández, de Pontevedra. En ella se explicaba el tradicional abandono que hay en las noticias que tienen que ver con la mujer y el mar. Sin embargo, he comprobado que, en el número que han publicado como Balance de 1984, no aparece una sola línea relacionada con el tema de la mujer. Una vez más, opinan los hombres sobre las cuestiones que más les interesan. Pero, como decía E. Fernández, detrás de los hombres del mar hay una legión de mujeres que están atravesando situaciones muy difíciles. Espero que no olviden sus buenos propósitos del número ante-

rior, aunque sólo sea porque en su redacción se observa que figuran dos mujeres por un solo caballero. Claro que, como siempre, el director es varón.

Marisa HERNANDEZ F.

## ELOGIOS

Sr. Director:

Soy profesional de la comunicación y, aunque mi relación con el mar es muy indirecta, siempre he estado interesado por los temas relacionados con el sector. Ha llegado a mis manos el número 227-228 de su revista y quiero felicitaros con toda sinceridad por el trabajo realizado. He obtenido una imagen más completa de la situación del mar leyendo un solo número de esa revista que con toda la prensa diaria de un año. Me permito expresar mi extrañeza por el

hecho de que la Administración, de propio abúlica y aburrida en sus relaciones con el contribuyente (salvo en materia impositiva), se haya tomado semejante esfuerzo de informar al ciudadano sobre lo que hace y piensa en materia marítima. Sólo una sugerencia que haceros: que la publicación no quedara restringida a los sectores marítimos y que, no sé por qué caminos, pudiera llegar a un ámbito más amplio que no tiene información sobre lo que sucede más allá en nuestras costas.

Luis LOPEZ  
Barcelona

Estimados amigos:

Sólo unas palabras para felicitaros por el trabajo que venís realizando en los últimos números de HOJA DEL MAR. La revista era buena, pero creo sinceramente que se

está mejorando. Supongo que esto cuesta un sacrificio y una gran voluntad de superación, que no puedo menos que agradecer como trabajador del mar.

Mis mejores deseos para todos en este 1985 que comienza, sobre todo en salud y trabajo, que es lo principal.

Vicente JUAN FORNER  
Vinaroz

## PUERTOS

Sr. Director:

He leído su excelente número correspondiente al mes de diciembre pasado. La verdad es que me parece sorprendente que se pueda escribir tanto sobre el mar en una sola revista. Desde luego, no podemos quejarnos. Todo lo que haga falta saber sobre pesca y Marina Mercante se puede encontrar en las páginas de HOJA DEL MAR. Vaya por delante mi felicitación. Sin embargo, quisiera aportar una sugerencia para que la revista fuera aún más completa. El mar no se acaba en la pesca ni en la Marina Mercante. Existen importantes grupos de personas relacionadas directa e indirectamente con la actividad marítima que no ven sus temas tratados en la revista. Por ejemplo, todos los que tienen que ver con puertos. ¿Se concibe el mar sin la actividad portuaria? Desde luego que no. Y se trata de una actividad llena de problemas, con gentes inquietas, que tienen muchas cosas que decir. Lo mismo se podría comentar de las industrias paralelas a la actividad marítima, pero creo que, para empezar, debían ustedes dedicarle un poco más atención a lo que sucede por esos puertos españoles, que son muchos y muy importantes.

J. SICILIA GOMEZ  
Cartagena

## CARTA DEL MES

### EL MUNDO ES MAS GRANDE

Sr. Director:

Quisiera, en primer lugar, agradecerles el trabajo que se toman para mantener informado a un sector que, desde hace no sé cuántos años, ha sido desatendido por los grandes y pequeños medios de comunicación. La nueva línea de la revista responde, en mi opinión, a lo que debe ser una publicación seria y presentable ante cualquier país del mundo desarrollado. Y a eso me quería referir precisamente. Aunque me parece encomiable el esfuerzo por reflejar la realidad española en cuestiones de Pesca y Marina Mercante, hecho en falta una mayor atención a los temas de internacional. El mundo no se queda reducido a nuestras fronteras y ya está bien de que nos consideremos una excepción, buena o mala, en el contexto internacional. Creo que debe ser precisamente su revista la que nos acerque a las realidades de nuestros vecinos para saber cuáles son sus circunstancias y cómo han solucionado sus problemas. No estamos solos en el mundo y sería buena política empezar a aprender de experiencias, aciertos y errores ajenos, antes de empeñarnos en equivocarnos nosotros solos.

J. M. ASPIAZU R.  
Bilbao

<b>EDITORIAL. NUEVAS TENDENCIAS</b> .....	3
<b>CARTAS DE LOS LECTORES</b> .....	4
<b>ULTIMAS NOTICIAS</b> .....	82

## REPORTAJES

<b>RELACIONES PESQUERAS CON PORTUGAL: Dos años de desacuerdos</b> .....	6
<b>BALANCE DE LA POLITICA PESQUERA: Un periodo de participación</b> .....	16
<b>PRORROGADO EL ACUERDO CON LA CEE: Se mantienen las capturas</b> .....	20
<b>ONDARROA: Un recodo en el Cantábrico</b> .....	28
<b>LONJA DE PESCADOS DE MERCAMADRID: Un escaparate en la madrugada</b> .....	40
<b>EL LENGUAJE DEL MAR</b> .....	52
<b>GOLFO PERSICO: Una herida en la OPEP</b> .....	66
<b>LA TENSA ESPERA DEL CAPITAN PECIÑA</b> .....	68

## ENTREVISTAS

<b>Raimundo Aragón Bombín: «LA EMIGRACION NO ES UN GHETTO»</b> .....	10
----------------------------------------------------------------------	----

## INFORME

<b>LAS MULTINACIONALES DEL SECTOR PESQUERO</b> .....	59
------------------------------------------------------	----

## LABORAL Y ECONOMIA

<b>LEY DE ORDENACION DE LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA: Un proyecto en discusión</b> .....	34
<b>NUEVOS PRECIOS DEL GASOLEO: El sector pesquero será subvencionado</b> .....	47
<b>SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR: Bajo el peso de la edad</b> .....	49

## SECCIONES

<b>DE COSTA A COSTA</b> .....	70
<b>CULTURA: La formidable agonía de las ballenas</b> .....	74
<b>DEPORTES: Butragueño, un mito sobre el césped</b> .....	76
<b>FOTOS DEL MES: La Europa que surgió del frío</b> .....	80

Febrero

EN PORTADA



1985 va a ser un año clave en las relaciones de España con la Comunidad Económica Europea. Hay que remozar viejas estructuras y crear otras nuevas que nos permitan una integración real y eficaz en los mercados internacionales de la pesca y el transporte marítimo.

N.º 229

El entierro de Juan Flores Guzmán, muerto por disparos de un guardia fiscal portugués, constituyó una manifestación de repudio ante la injustificable medida de terminar con la vida de un hombre por unas cajas de langostinos.



# DOS AÑOS DE

**EL DOLOR CRUZO AL OTRO LADO DE LA FRONTERA**



**A** CABA de dar comienzo el tercer año consecutivo sin acuerdo pesquero con el vecino país de Portugal. Durante este tiempo, 400 barcos españoles y 300 portugueses debieron abandonar sus caladeros habituales. Cerca de 50 embarcaciones resultaron apresadas por las autoridades lusas y otras 12 por las españolas. La cuantía de las sanciones económicas impuestas por el Gobierno portugués alcanzó techos de hasta 5,5 millones... Un desconocido clima de tensión ha presidido este bienio negro para las relaciones pesqueras entre ambos países, sucediéndose amarres de flota, severas declaraciones oficiales y hasta amenazas de invasión simbólica de las respectivas aguas...

El balance de los dos últimos años no puede ser más significativo, y parece difícil que se llegue a un acuerdo en 1985, a no ser que en las negociaciones desempeñe un papel mediador la propia Comunidad Económica Europea, a la que los dos países aspiran a entrar a primeros del 86.

Aunque las diferencias pesqueras con Portugal se han radicalizado en los dos últimos años, en los que ha sido imposible firmar ningún acuerdo, lo cierto es que las dificultades vienen de muy atrás. Las autoridades de Lisboa —tanto los socialistas actualmente en el poder como sus antecesores— siempre han tratado de reducir la presencia de barcos españoles en sus aguas, por considerar que no existe equilibrio entre las posibilidades de pesca de cada país en las aguas del otro.

# DESACUERDOS

La muerte de Juan Flores Guzmán, por disparos de la policía fiscal portuguesa, ha vuelto a poner de actualidad las relaciones pesqueras entre España y Portugal. Unas relaciones fruto de dos años de desacuerdos.

Nuestra flota es superior en medios y en preparación a la portuguesa, por lo que es muy diferente el interés que los pescadores de uno y otro lado de la frontera tienen por la firma del acuerdo.

Si se repasan los compromisos firmados en los años precedentes a 1983 se comprobará que la flota portuguesa en aguas españolas se ha ido reduciendo progresivamente. De un total de 431 embarcaciones lusas que faenaban en aguas españolas en 1979, se pasó a 201 en 1982 (a estas cifras hay que sumar 110 pequeños barcos que operaban en el área del Guadiana y otros 30 en la del Miño). Según las autoridades pesqueras españolas, esta reducción de licencias se debió más a la falta de interés de los propios pescadores portugueses que a restricciones impuestas por nuestro país.

Frente a estos efectivos, España acudía a los caladeros portugueses con un potencial mucho mayor, que siempre ha despertado temor en las autoridades de Lisboa. Entre las 6 y las 12 millas actuaba un total de 82 barcos españoles con 1.129 tripulantes. Y en las aguas situadas entre las 12 y las 200 millas, el número de embarcaciones llegaba el último año de acuerdo a 306, con 4.251 marineros a bordo. Sólo

48 de estos barcos procedían de puertos onubenses, mientras que el resto tenía su base en Galicia, la zona más afectada por la ruptura de las negociaciones.

A pesar de mantener un nivel relativamente alto, la presencia española en aguas de Portugal también ha ido decreciendo hasta 1982. En 1979 faenaban 431 barcos, cifra que aumentaría a 451 en 1980. En 1981 el cupo se vio reducido a 297 buques, y en

1982 volvió a subir a 380. Ello, sin tener en cuenta las pequeñas embarcaciones que desarrollaban su actividad en las dos zonas citadas del Miño y el Guadiana.

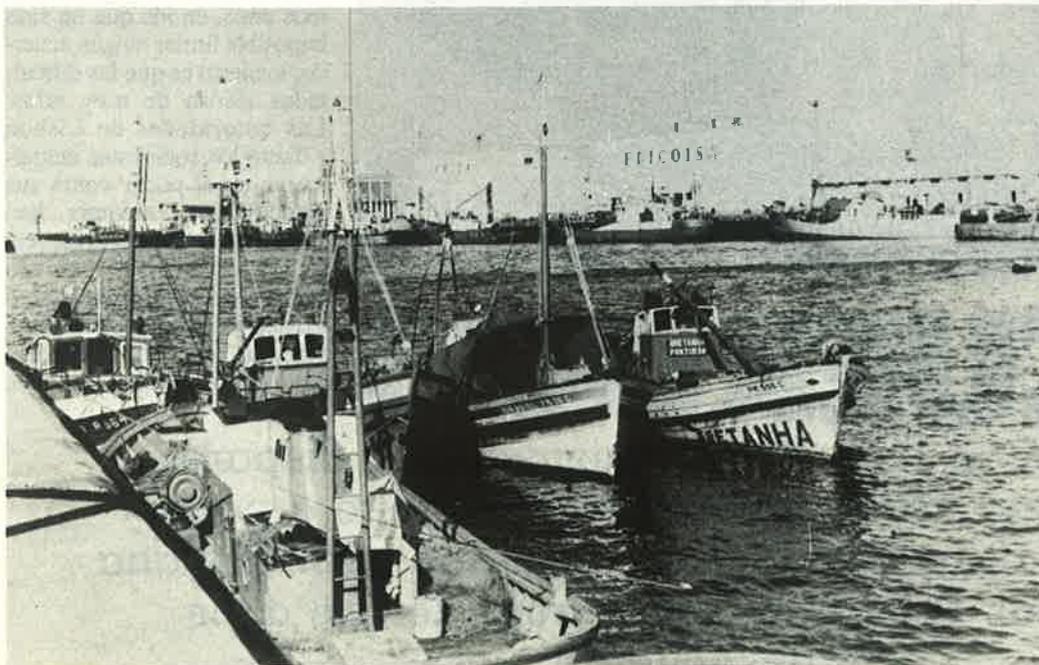
Desde diciembre de 1982, fecha en que caducó el último acuerdo con Portugal, las autoridades de los dos países han mantenido múltiples reuniones en el seno de la Comisión Mixta sin que haya sido posible el entendimiento. Las autoridades de nuestro país piden

una respuesta global para todas las zonas donde históricamente han faenado barcos españoles, mientras que los negociadores portugueses mantienen diferentes planteamientos, según se trate de las aguas comprendidas entre las 6 y las 12 millas o las que están entre 12 y 200.

A lo largo de estos dos años, las posiciones portuguesas han sido acogidas por el sector pesquero español con acciones de protesta, principal-

6-12 millas				PORTUGAL				12-200 millas			
Puertos	N.º barcos	T.R.B.	Tripulantes	Puertos	N.º barcos	T.R.B.	Tripulantes	Puertos	N.º barcos	T.R.B.	Tripulantes
Vigo .....	12	793	162	Nueva							
Marín .....	5	742	73	Ayamonte .....	41	4.062	497				
La Guardia .....	16	275	149	Isla Cristina							
Ayamonte .....	7	177	75	Vigo .....	48	6.873	799				
Riveira .....	4	210	58	Marín .....	9	1.713	138				
Carreira-Aguiño .....	11	496	193	La Guardia .....	44	1.973	504				
Redondela .....	11	275	145	Lugo .....	45	4.197	724				
Portonovo .....	7	232	114	Riveira .....	37	1.703	443				
Combarro .....	1	33	20	Muxia .....	11	810	108				
Cambados .....	8	315	140	Finisterre .....	6	432	76				
				La Coruña .....	3	374	44				
Total .....	82	3.543	1.129	Espasante .....	10	1.040	158				
				Carreira-Aguiño .....	24	1.001	298				
				Cariño .....	25	2.353	409				
				Algeciras .....	1	70	16				
				Guipúzcoa .....	1	116	19				
				Santofía .....	1	113	18				
				Total .....	306	26.830	4.251				

(\*) Se excluyen los acuerdos fronterizos del Miño y Guadiana, a los que no afecta el Convenio Hispano-Luso de 1969.



mente bloqueos simbólicos del comercio luso hacia España, pero que nunca han afectado de verdad al desarrollo de las conversaciones.

La ronda de negociaciones más importante entre ambos países tuvo lugar en noviembre del 83, y la última en marzo del 84. En algún momento se llegó a pensar en la posibilidad de acuerdos inmediatos, aunque nunca llegaron a alcanzarse debido tanto a diferencias económicas como al hecho de que las dos naciones ya se situaban en la perspectiva del ingreso al Mercado Común, horizonte de alguna manera contradictorio con un acuerdo duradero.

La última oferta portuguesa contemplaba la eliminación de la flota española dedicada a

la pesca de la cigala y una reducción importante de la merluquera. En total se hablaba de sólo 190 licencias, de las cuales, 24 correspondían a arrastreros; 22; a volanteros; 15, a trasmallo; 30, a cerco, y 100, a palangreros. Los representantes españoles rechazaron la oferta, así como la petición portuguesa de aumentar el número de arrastreros lusos en nuestras aguas y de que éstos pudieran sobrepasar el cabo de Finisterre, penetrando en un caladero excesivamente castigado y que ahora se trata de recuperar.

La posición española es la de llegar a un acuerdo con Lisboa, tratando de lograr un mayor equilibrio entre las actuaciones de ambas flotas, sin que ningún país salga perjudicado. Existe una serie de especies, como el pez espada, la caballa o el atún, que son interesantes para los responsables españoles, sin que, por su carácter migratorio, su captura afecte negativamente al caladero portugués. Por el contrario, en el caladero español hay especies como el jurel o el chicharro que, por precio y nivel de demanda, son de interés para los portugueses.

En base a estas líneas maestras, las autoridades españolas han intentado llegar a un acuerdo, aunque cada día que pasa parece más difícil el entendimiento sin la presencia de terceros países como observadores. Las reticencias portuguesas responden a diferentes tipos de razones. En primer lugar, a cuestiones de índole económica, por estimar las autoridades del país vecino que España gana más de lo que ofrece. En segundo término, existen razones políticas de soberanía nacional sobre las 12 millas, que podrían hundir sus raíces en litigios históricos entre los dos países. Finalmente, está el interés de Portugal de llegar a las puertas de la CEE sin la presencia de barcos españoles en sus aguas.

El contencioso pesquero hispano-portugués afecta a tres tipos de acuerdos, cada uno de ellos con su problemática específica. Por un lado están las aguas comprendidas



Todo el pueblo de Ayamonte, que sintió la solidaridad de sus vecinos portugueses de Vilareal de San Antonio, quedó sumido en la perplejidad y el dolor por la muerte de Juan Flores. Ahora, espera que las autoridades de Portugal hagan justicia.

## EL DOLOR CRUZO AL OTRO LADO DE LA FRONTERA

entre las 6 y las 12 millas, sobre las que se firmó un tratado en 1969 entre los gobiernos autoritarios de ambos países, con una vigencia de 20 años. Tras la desaparición del anterior régimen portugués, las actuales autoridades se han opuesto al mantenimiento de este compromiso, alegando que su derecho al mar les da la

exclusividad hasta las 12 millas, que pasan a ser consideradas como territorio nacional y deben ser abandonadas totalmente por los barcos españoles. Los responsables de pesca de Madrid, por su parte, se muestran disconformes con el planteamiento y reivindican la vigencia del citado acuerdo del 69. En algún momento se

llegó a rumorear una posible invasión simbólica de estas aguas por la flota hispana y la búsqueda del arbitraje de algún tribunal internacional. La realidad es que Madrid mantiene una posición prudente a este respecto y confía en la negociación.

Si en la zona anteriormente citada los problemas son, sobre todo, de índole política, en el caso de las aguas entre 12 y 200 millas pesan razones de tipo económico. Portugal está preocupado por su caladero y teme la presencia masiva de la flota española en él. De este lado, España está dispuesta a poner las cifras sobre la mesa y admitir una reducción de las licencias, aunque no en los porcentajes propuestos por Lisboa. La actividad en estas aguas está regulada por el acuerdo de 1979, denunciado unilateralmente por Portugal en septiembre pasado y que debía tener vigencia hasta septiembre del 86.

En tercer lugar, existen dos acuerdos zonales referidos a las áreas del Miño y del Guadiana, donde los pueblos ribereños venían faenando desde toda la vida y que un día quedaron sometidos a una normativa legal. En este punto, el país vecino propone acuerdos parciales frente a España, que plantea una salida para todo el bloque. El interés por estos caladeros es bastante menor y, en muchos casos, las embarcaciones dedicadas a esta actividad han sido reconvertidas con ayudas oficiales. Este no parece ser el principal punto de fricción.

La situación actual es de bloqueo en las relaciones pesqueras de los dos países vecinos, a pocos meses ya de la entrada teórica de ambos en la Comunidad Económica Europea. Aunque las autoridades españolas confían en que el acercamiento de la fecha de ingreso contribuirá a un mayor entendimiento en los meses venideros y no descartan la posibilidad de lograr un acuerdo con la Europa comunitaria como telón de fondo y parte mediadora en las conversaciones.

Vidal MATE

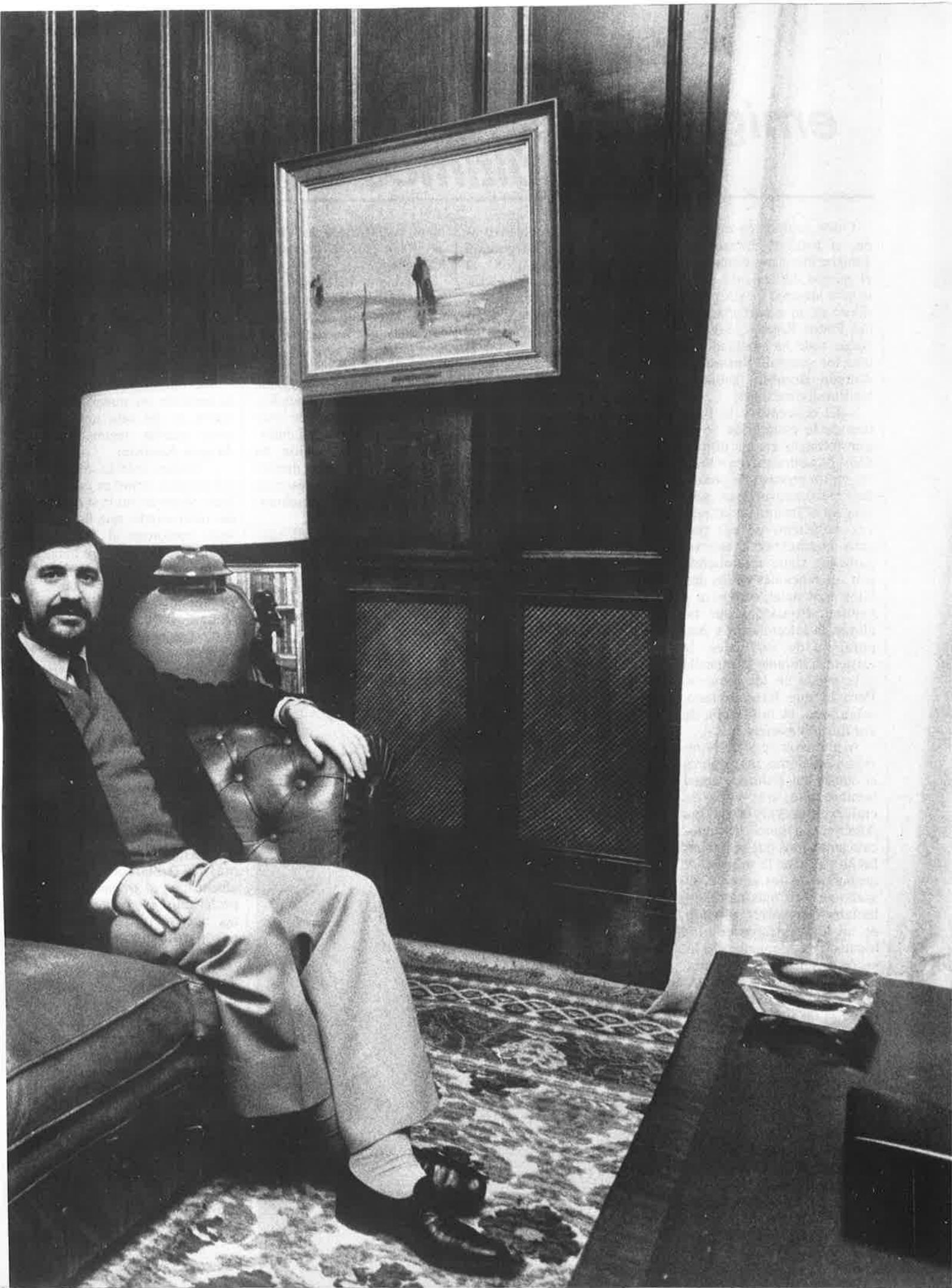
José María SULLEIRO

**A**QUELLAS filas de gentes que se iban. Aquellas pirámides de maletas de cartón, atadas con cuerdas, que se apilaban en los andenes de las estaciones. Aquellos trenes abarrotados, que cruzaban cansinamente por Port-Bou rumbo a países que estaban aún más lejos en la memoria que en los mapas. Al otro lado del mar estaban las Américas, y más allá de Figueras, Europa. Era el futuro, o un futuro al menos. Atrás quedaban familias, paisajes y recuerdos. Los fotógrafos de la época ganaban premios retratando las miradas de los emigrantes que se amontonaban sobre las buta-

percha de viejos vagones del ferrocarril. Después, con las divisas que venían de Alemania o Suiza, se hacían crueles películas en las que se exaltaban los valores de la tortilla de patatas, el indisoluble matrimonio con la casta novia pueblerina o la inefable torpeza de nuestros «paletos» en las limpias avenidas de París. En los patios de butacas de los cines, el personal patrio se reía con *Vente a Alemania*, *Pepe* o *Lo verde empieza en los Pirineos*. El *mal moral* reinaba en la Europa de las libertades. La España oficial festejaba los 25 Años de Paz. Inolvidables años sesenta.

# RAIMUNDO ARAGON BOMBIN: «LA EMIGRACION NO ES UN GHETTO»

El director general del Instituto Español de Emigración hace una exposición de los cambios experimentados por ese amplio colectivo de españoles que un día cruzó la frontera en busca de un futuro más prometedor. *Raimundo Aragón Bombín* habla también de los proyectos y realizaciones del organismo que dirige, así como de la emigración entre los trabajadores del sector marítimo.



# “El concepto de emigración se ha transformado en los últimos años”

Otros veinticinco más tarde, el Instituto Español de Emigración sigue estando en el mismo edificio, de arquitectura imperial y toldos amarillos, de la madrileña calle del Pintor Rosales. Sin embargo, todo ha cambiado. El director general, **Raimundo Aragón Bombín**, habla de las transformaciones:

—El concepto y la práctica de la emigración se ha transformado en los últimos años. Nosotros estamos todavía en un proceso de profundas reestructuraciones para adecuar el Instituto a las nuevas exigencias de ese proceso. Naturalmente, este organismo sigue cumpliendo con sus funciones en los ámbitos asistencial, educativo y cultural. Funciones que incluyen la información y preparación de los viajes, la asistencia durante la estancia y la ayuda en los retornos. Pero lo que ha cambiado, sobre todo, es la filosofía de esa función asistencial.

A primeros de siglo floreció en las tierras más pobres el sueño del *indiano*, aquel hombre que, tras años de emigración, volvía de las Américas a morir enriquecido junto a los que se habían hecho viejos en la miseria. A mediados de los sesenta, el sueño se hizo más modesto: bastaba con volver a bordo de un lujoso *Mercedes* matriculado en Alemania y, a lo mejor, instalar una mercería o un pequeño taller. Un cuarto de siglo más tarde volver ya no es un sueño:

—El horizonte de la emigración en 1960 era siempre el regreso, y se hacía una política que fomentaba la no integración del emigrante en el exterior. Las cosas han cambiado mucho. Las segundas generaciones, los hijos de los emigrantes, tienen unas viviendas distintas, están insertados en los países donde

trabajan. Nuestro objetivo es profundizar esa integración mediante la equiparación real de los trabajadores emigrados a los de su nuevo país de residencia, evitando que sean ciudadanos de segunda, víctimas de discriminaciones o xenofobias.

**Aragón Bombín** reconoce que no es tarea fácil, después de tantos años de fomentar solamente la mantilla, la peñeta y los Coros y Danzas de la Sección Femenina, gracias a los cuales recordaban nuestros trabajadores aquella per-

tinaz vocación de la Virgen del Pilar que no quería ser francesa.

—Todo el folklorismo y el paternalismo se ha terminado. Hay que rechazar la cultura de *ghetto*, el concepto de *ghetto*. Lo que se está haciendo es negociar seriamente con los países donde hay trabajadores españoles. Y, además, mantener muy vivos los procesos de información, de regulación de contratos y visados, mantener también una presencia real y eficaz en esos merca-

dos de trabajo. A través de las Casas de España, en colaboración con el Ministerio de Cultura y con el de Asuntos Exteriores, se está realizando una oferta unificada que trata de ofrecer una imagen real de la cultura y la civilización españolas.

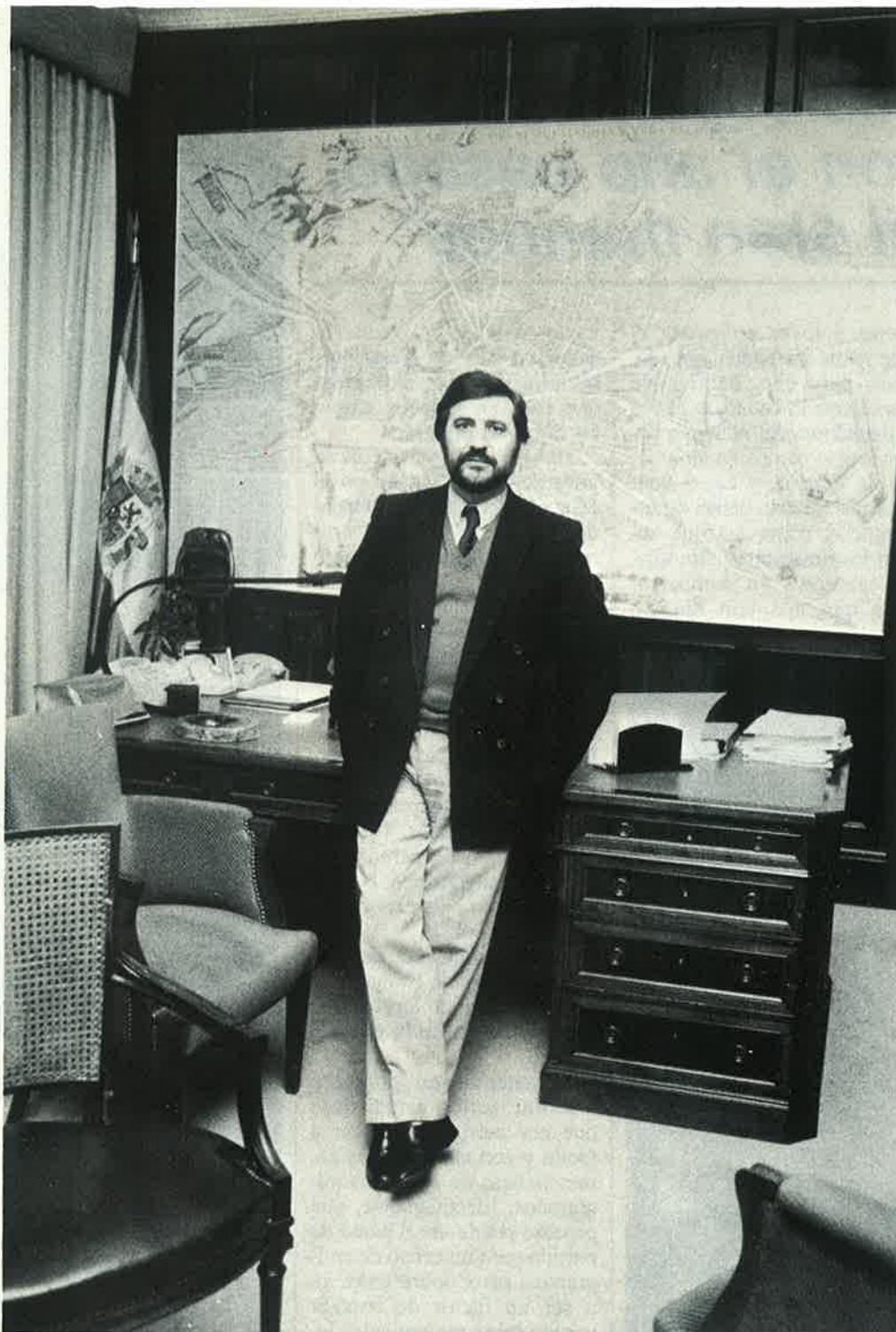
Sin embargo, romper el aislamiento en materia educativa no ha sido una empresa sencilla, según cuenta **Aragón Bombín**:

—Hemos sufrido muchas dificultades, como es natural. Para empezar, en la rotación del profesorado, que ha causado trastornos al personal educativo. Pero es que había algunos profesores que hablaban el español a duras penas. El proceso de racionalización se ha llevado a cabo con un control estricto de los contenidos y materias que se imparten en nuestros centros, para que sean útiles tanto de cara a un posible retorno como para el país de residencia.

Ahora, esfumados los alegres tiempos del desarrollismo, el retorno de los emigrantes está erizado de dificultades.

—Son más los que vuelven que los que se marchan. Además, la emigración actual afecta más al trabajador especializado. De cara al retorno, nuestra primera función es conseguir que la vuelta sea fruto de una decisión libremente adoptada y que se produzca en las mejores condiciones posibles. Para ello es prácticamente imprescindible que se trate de negociaciones colectivas, porque los casos aislados son mucho más difíciles de tratar. En lo que se refiere a la situación en España, lo que estamos haciendo es prever y actuar anticipadamente sobre las repercusiones que esos retornos producirán en nuestra situación interior. En esos retor-





## **A favor de la integración:**

**«LOS HIJOS DE  
LOS EMIGRANTES ESTAN  
INSERTADOS EN LA VIDA  
DE LOS PAISES DONDE  
ESTUDIAN Y TRABAJAN»**

## **RAIMUNDO ARAGON**

**Raimundo Aragón.  
Treinta y seis años.  
Palentino.  
Licenciado  
en Derecho  
y periodista.  
Inspector  
de Trabajo.  
Ex secretario  
general del Fondo  
de Garantía  
Salarial.**

nos participa activamente la Dirección General de Cooperativas para orientar la reinsertación hacia estas formas de trabajo.

De todos los trabajadores españoles que emigraron el año pasado, 8.500 eran marinos. Pese a lo difícil de ofrecer cifras absolutamente fiables en esta materia, según los datos del Instituto Español de Emigración ha sido 1983 el año con menos emigración en el sector marítimo. La media anual entre 1975 y 1979 fue de 11.000 marinos emigrados, mientras que durante los tres años siguientes la cantidad osciló entre los 10.000 y los 12.000 trabajadores del mar emigrados. Algunos de ellos, como los del *Izarra*, vivieron amargas experiencias bajo las llamadas *banderas de conveniencia* (práctica habitual de ciertas empresas, que ponen sus barcos bajo pabellón de países como Liberia y Panamá para eludir las legislaciones, más severas, de sus verdaderos países de origen).

—El Instituto Español de Emigración sólo puede actuar cuando la contratación afecta a trabajadores residentes en España y con empresas que tengan aquí una sede. En ese caso se estudia y se visa el contrato, tras comprobar la solvencia de la empresa y las condiciones legales de la contratación. Sin embargo, a pesar de esas precauciones, en el mar se pueden producir situaciones imprevisibles, y las empresas no siempre cumplen lo pactado, siendo muy difícil comprobar

# “De los españoles que salieron el año pasado, ocho mil eran marinos”

esos hechos. La única defensa posible pasa por una colaboración estrecha entre patronal, sindicatos, organismos profesionales y Administración.

Para Aragón Bombín, el mar tiene unas características tan especiales, que el mismo concepto de emigración se difumina:

—A pesar de que técnica-

mente sólo es emigrante el que reúne las condiciones legales para ello, habría que considerar la situación de los trabajadores del mar que hacen largas campañas muy lejos de España, y cuyas condiciones de vida tienen tantas carencias como las que sufren los emigrantes. Sin querer meternos en competencias que nos son ajenas,

vamos a tener en cuenta la situación de esos emigrantes sociológicos y psicológicos que son, en muchos casos, los hombres del mar.

Dentro de poco, con la integración de España en el Mercado Común, los trabajadores emigrados se convertirán en trabajadores comunitarios:

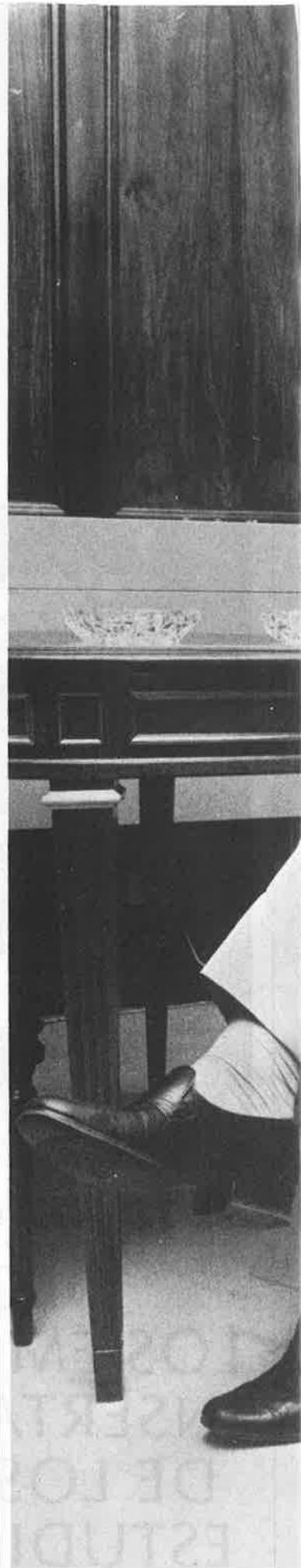
—Sólo existen algunas dificultades, como son las prestaciones familiares en la República Federal Alemana y la situación de Suiza, además del periodo transitorio en Luxemburgo. De todas formas, creo que se podrá llegar a soluciones aceptables en esos casos aislados. De cara al futuro, no se esperan grandes flujos migratorios. No vamos a ser un país exportador de mano de obra.

Entre los objetivos del Instituto Español de Emigración se encuentra el largamente deseado censo de la emigración:

—Tenemos en proyecto elaborar series estadísticas que nos permitan conocer a fondo y con exactitud las características de los flujos migratorios. Efectivamente, este proceso puede ser el punto de partida para un censo de emigrantes, pero, sobre todo, va a ser un factor de conocimiento sobre movimientos laborales de todo tipo, incluidos los *sumergidos*.

También está prevista la realización del *Libro Blanco* sobre los cauces de participación institucional de los trabajadores españoles en el sector, lo que constituía una vieja reivindicación social.

—Para ello, el Instituto Español de Emigración aportaría un estudio sobre los antecedentes históricos, un análisis de instituciones análogas en el Derecho Comparado y la convocatoria de una conferencia de expertos para elaborar la propuesta definitiva.





En esa propuesta podría encuadrarse, precisamente, el Consejo General de los Emigrantes Españoles, cuyo cometido sería el de asesorar en la elaboración de la política de emigración.

Otro de los objetivos, casi obsesión, de **Aragón Bombín** es la mejora de gestión en el propio Instituto:

—En ese camino se han hecho muchos esfuerzos, pero quedan otros tantos por hacer. Existe todavía una ausencia de planificación previa en cuanto a algunos objetivos, lo que supone que las necesidades van surgiendo espontáneamente y sin ningún tipo de orden o prioridad.

**«Se acabó el ghetto. Lo que se está haciendo es negociar seriamente con los países donde hay trabajadores españoles»**

Tenemos necesidad de determinar procedimientos administrativos y operativos que unifiquen y racionalicen la gestión presupuestaria del IEE. También tenemos que racionalizar y tecnificar los medios materiales y humanos, definir las estructuras periféricas del interior y en el extranjero... Como verá, hay mucho trabajo por delante, a pesar de lo que se ha conseguido.

Definitivamente, de aquella prodigiosa década de los sesenta sólo queda el amargo recuerdo de una España que quiso ser diferente a golpe de Decreto y un lejano eco de castañuelas con los que se exaltaba a una Virgen que no quiso ser francesa, y cuyo ejemplo no siguieron dos millones y medio de españoles. Precisamente, los dos millones y medio que justifican y hacen necesarios los cambios que hoy se realizan en el Instituto Español de Emigración. ■

Dos de los protagonistas de la nueva política para el sector pesquero, Carlos Romero y Fernando González-Laxe, hacen ahora balance de este bienio de Administración socialista. Los dos se muestran satisfechos del camino recorrido, pero avisan que el que falta por recorrer tampoco será fácil.

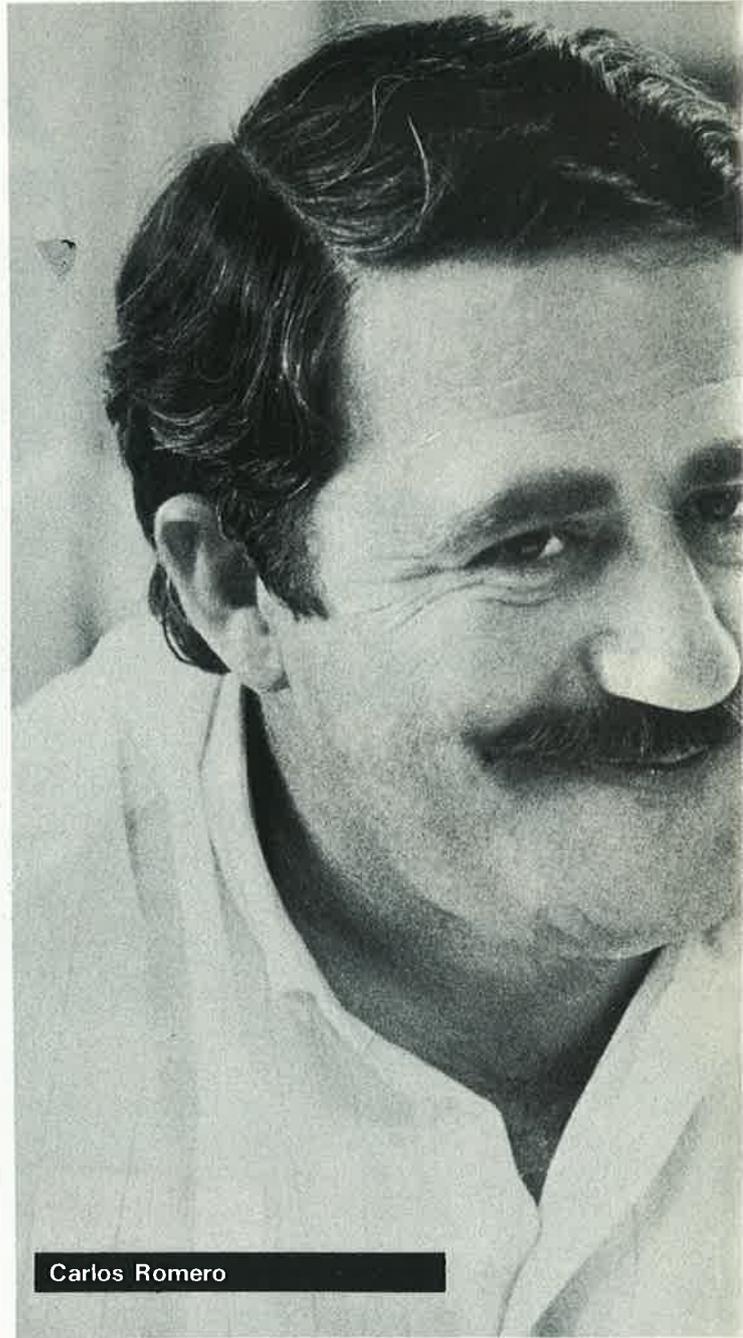
**N**O he renunciado a ninguno de los esquemas que sobre política pesquera defendí hace años desde la oposición. Estamos cumpliendo, de acuerdo con un calendario para este período legislativo, con todos los compromisos del programa, y el sector está respondiendo. Estamos haciendo una política pesquera con la participación de los hombres del mar.» El director general de Ordenación Pesquera, **Fernando González-Laxe**, hacía estas declaraciones a **HOJA DEL MAR** tras la presentación del balance del bienio socialista en el sector, en la que tomó parte junto con el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, **Carlos Romero**, y otros cargos del departamento.

Hace ahora dos años, cuando el consumo aparente de pescado por persona era de 37 kilos (tres veces superior al de vacuno y casi el doble que el de carne de pollo), el sector se encontraba ya afectado por una grave crisis, consecuencia de dos razones fundamentales: el cambio en las relaciones pesqueras internacionales, sector de donde procede parte importante de nuestras capturas, y el deterioro de los recur-

sos en los caladeros nacionales. A esta quiebra de las capturas en caladeros propios se sumaba la existencia de una mayor competencia internacional, reflejada en el hecho de que pasamos de una balanza comercial con superávit en 1978 a un saldo deficitario que en 1982 rebasaba ya los 25.000 millones de pesetas.

En este contexto, frente a un sector escasamente reglamentado y con problemas en cascada, la Administración socialista propuso un programa pesquero para el actual período legislativo basado en cuatro aspectos: Primero, la ordenación y recuperación de nuestra plataforma. Segundo, la consolidación y ampliación de caladeros internacionales. Tercero, la acomodación de nuestra flota a las necesidades actuales. Y, finalmente, la ordenación de los mercados.

Según el balance realizado ahora por el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, todos los objetivos previstos para este último bienio se han cumplido, aunque, en algunos campos de actuación, los trabajos siguen abiertos a próximas medidas. «*Hemos avanzado* —señaló **Carlos Romero**— *en la aplicación de una nueva política pes-*



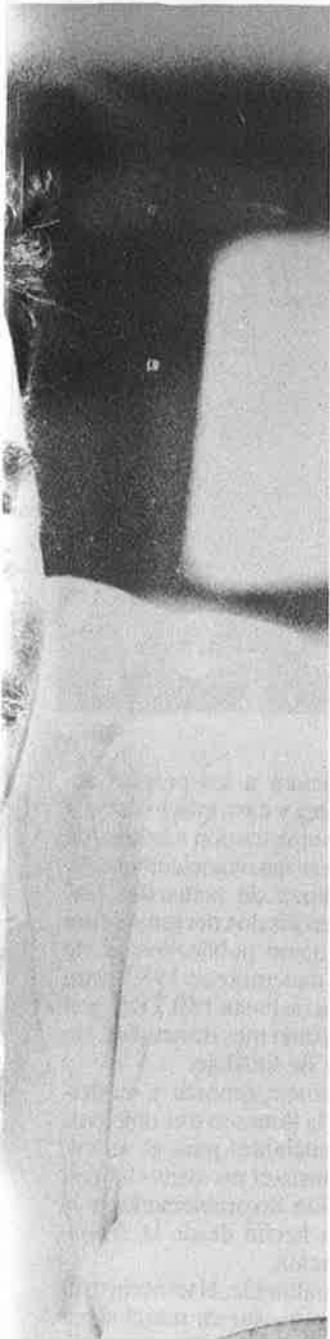
Carlos Romero

*quera. Pero lo importante es que lo hemos hecho de acuerdo con los hombres del mar. Hemos negociado en todos los puntos de la costa con armadores, cofradías y sindicatos. Hemos hecho todo por consenso, por medio de compromisos muy amplios y desde posiciones de corresponsabilidad. La Administración no ha avanzado sola y creo que esto es lo más importante.»*

Con este planteamiento de

base, la Administración ha puesto en marcha varios mecanismos para la ordenación del caladero nacional, preservando diferentes especies, potenciando recursos con especial atención para los inmaduros y marcando directrices sobre el futuro de los cultivos marinos con la ley aprobada en el Parlamento, de acuerdo a como figuraba en el calendario legislativo. La Administración aprobó, asimismo, un

# DE PARTICIPACION



Fernando González-Laxe

## **UNA POLITICA BASADA EN CUATRO FRENTES**

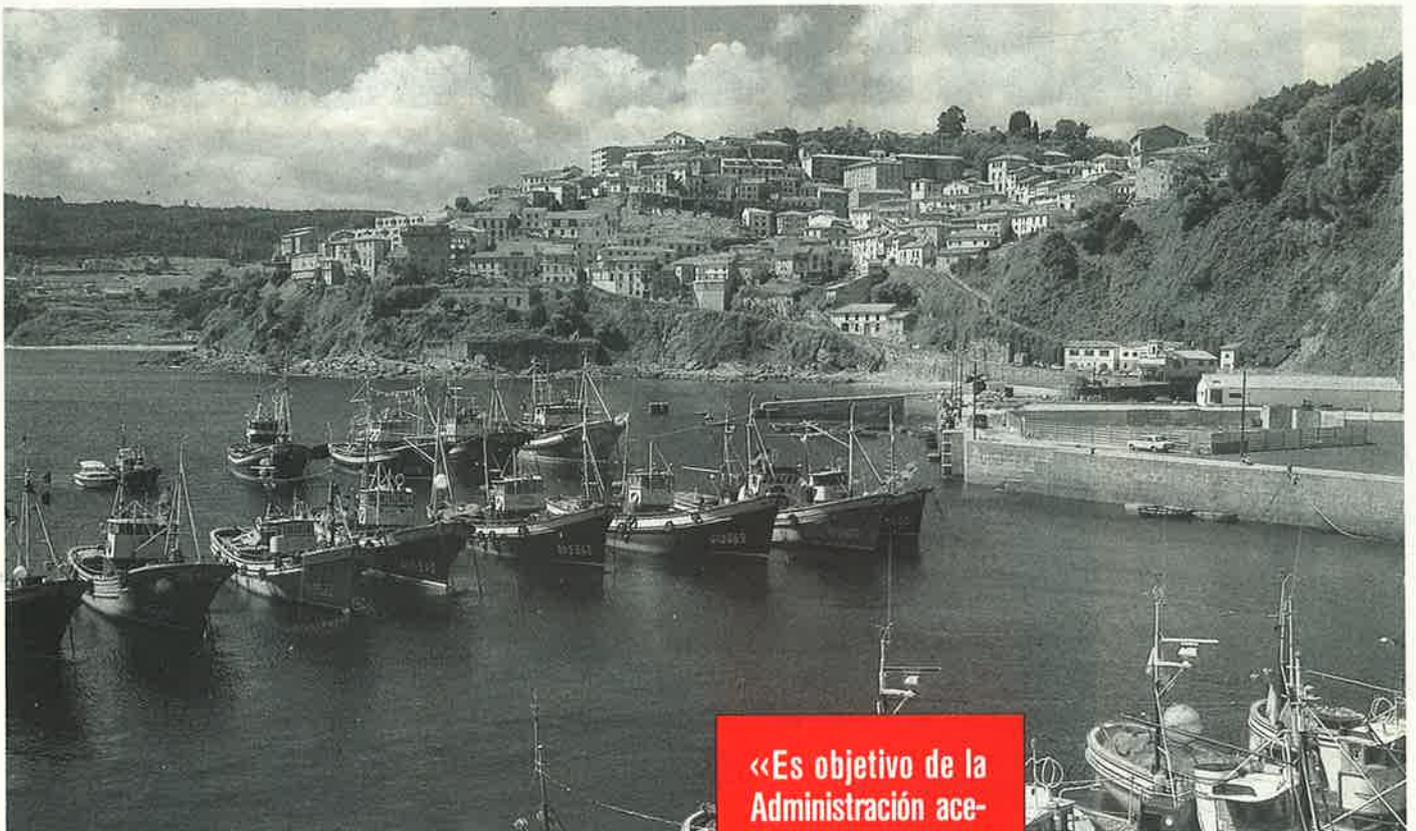
amplio paquete normativo referido a las artes de pesca, tanto de fondo como de superficie, tallas mínimas, vedas, etc., llevando también el control a los propios barcos que faenan en esas aguas, y ajustando los recursos pesqueros a las posibilidades de faenado.

La Ley de Cultivos Marinos se considera como un gran

**Primero, ordenación y recuperación de nuestra plataforma. Segundo, apertura y consolidación de los caladeros internacionales. Tercera, reestructuración de la flota. Y cuarto, ordenación del mercado pesquero.**

avance de cara a mejorar el aprovechamiento de nuestras costas. De acuerdo con esta Ley, la Administración desarrollará el Plan previsto para la acuicultura en los 7.900 kilómetros de costa. El objetivo para 1995 es lograr 600.000 toneladas de pescado, lo que significaría una cuarta parte de la previsible demanda en aquella fecha.

En opinión del ministro de Agricultura y Pesca, ya exis-



**«Es objetivo de la Administración acelerar la reconversión y modernización de la flota pesquera, de acuerdo con las necesidades de los nuevos caladeros», Carlos Romero.**

ten áreas de nuestro litoral recuperadas y otras con indicios de cambio en su tendencia de hundimiento. Durante este primer bienio se ha logrado ya un incremento considerable de la masa de alevines en diferentes especies, consecuencia de las campañas institucionales y de los reglamentos al respecto. Los desembarcos de la flota hasta el mes de noviembre de 1984 han crecido en 2.500 toneladas con respecto al mismo periodo el año anterior, el valor de la producción pesquera a la misma fecha había aumentado en 18.000 millones de pesetas y, finalmente, se redujo el déficit comercial pesquero en un 50 por ciento.

En el orden internacional, la política de Administración pesquera en los últimos años, con resultados positivos en unos casos y con más dificultades en otros, se ha basado en aumentar el número de caladeros, dando así más oportunidades a la flota y mayor capacidad de maniobra en las negociaciones. Actualmente, nuestra flota está faenando en 23 países, estimándose como

un dato positivo el hecho de que no se dependa únicamente de las relaciones con Marruecos o con la CEE.

Durante el periodo de Administración socialista, junto a los intentos frustrados de Canadá y Portugal, se ha desarrollado una larga serie de gestiones encaminadas a la firma o renovación de acuerdos pesqueros. Entre los nuevos acuerdos hay que destacar los siguientes: Acuerdo con la República de Seychelles para faenar 17 atuneros del 28 de octubre de 1983 al 27 de octubre de 1988. Rúbrica del acuerdo con Guinea Conakry, el 30 de abril de 1984, para 47 barcos, con duración hasta el 30 de abril de 1987. Acuerdo con Sao Tomé y Príncipe, el 30 de noviembre de 1984, con un año de duración. Acuerdo con Guinea Bissau, el 26 de septiembre de 1984, con vigencia de cinco años.

En cuanto a los acuerdos renovados durante estos dos años, destacaría el suscrito con Marruecos el 1 de agosto de 1983, en vigor hasta el 31 de julio de 1987.

En el conjunto de la política

exterior pesquera son relevantes las conversaciones con países africanos como Sudáfrica, Senegal, Cabo Verde, Mozambique, Madagascar, Tanzania, Mauritania, Ghana, Liberia y Sierra Leona, sin olvidar a los países de Sudamérica como Argentina, Uruguay, Ecuador, etc. Paralelamente se han realizado prospecciones pesqueras en otros quince países ante la posibilidad de nuevos acuerdos.

Esta política de caladeros, en función del nuevo orden en el mar, requiere una rápida adecuación de nuestra flota para que la misma tenga un carácter polivalente, lo cual

beneficiará a los propios armadores y dará más libertad a la Administración a la hora de plantear las negociaciones. A esta línea de actuación responden los dos decretos sobre renovación publicados: el de 21 de diciembre de 1983, para barcos de hasta 150 TRB, y el del pasado mes de octubre, sin límite de tonelaje.

Reducir, renovar y modernizar la flota son tres objetivos irrenunciables para el sector, que hasta el momento ha respondido favorablemente a la oferta hecha desde la Administración.

Finalmente, el tercer instrumento puesto en marcha por la Administración pesquera en estos dos últimos años está referido a la ordenación de los mercados, de acuerdo con las directrices vigentes ya en la Comunidad Económica Europea. El FROM ha dado pasos importantes en esta dirección, destacando sobre todo la aplicación de los precios mínimos de retirada para cuatro especies no suntuarias: la bacaladilla, el bonito del norte, la anchoa y la sardina.

Este conjunto de actuación-

nes referidas al mar, adoptadas desde una óptica de concertación, se ha complementado con una serie de apoyos y disposiciones institucionales, con ayudas al funcionamiento de las estructuras del sector, como cooperativas, cofradías, etcétera.

Tras hacer un balance optimista de este primer bienio, y con la certeza de que la ordenación del sector se va completando, lenta pero sólidamente, el ministro de Agricultura y Pesca esbozó los planes existentes para los próximos dos años, que respondan a unos planteamientos de continuidad con la línea emprendida y de reformas en las

---

**La ordenación de los mercados es uno de los objetivos preferentes del actual equipo de responsables del sector pesquero. Las actuaciones se están desarrollando, con resultados positivos, a través del FROM y de acuerdo con las directrices vigentes en la CEE.**

estructuras de funcionamiento. Se van a seguir los caminos ya iniciados en cuanto a la ordenación de los caladeros, y en cuanto a la política de negociaciones en cada puerto. Se seguirá también con las repoblaciones y con el plan de vigilancia sobre las zonas de inmaduros. Se tratará de ampliar los mecanismos de regulación de mercados a otros productos para lograr una máxima transparencia y mejor comercialización.

**Carlos Romero** apuntó, asimismo, la inmediata puesta en marcha de una reforma administrativa en el sector pesquero, continuando con la mejora de los mecanismos de

información sobre mercados, estructuras de informatización, etc., dando paso a una red periférica del Ministerio dedicada solamente a la pesca. En cada Dirección Provincial de Agricultura habrá un servicio dedicado únicamente al tema pesquero, con vistas a lograr un mejor servicio al sector. *«Es objetivo de la Administración —expuso el ministro— seguir y acelerar la política de reconversión y modernización de la flota de acuerdo con las necesidades de los nuevos caladeros.»* En lo que afecta al caladero nacional, el departamento pretende avanzar y profundizar en su ordenación. No habrá reducción de población activa, sino simplemente un cambio en su actividad a través de la potenciación de la acuicultura. Un reto de la Administración es poner en funcionamiento a las Organizaciones de Productores y lograr que en cada barco de nuestra flota exista información suficiente sobre todas las disposiciones relacionadas con el mar.

**Carlos Romero** cerró el balance de este primer bienio de la legislatura con palabras de esperanza en el futuro. *«Creemos en nuestra flota y nuestra acuicultura»*, dijo refiriéndose al futuro de nuestra plataforma marina. *«Hay que diversificar aún mucho más las zonas de pesca, abrirse mucho más hacia América, para obtener una mayor movilidad y posibilidades de negociación»*, expuso en cuanto a las relaciones pesqueras internacionales, sin ocultar su satisfacción por el final (*mejor de lo previsto*) de las negociaciones con la CEE para 1985. Y finalmente, echando un capote a nuestra flota, el ministro concluyó: *«No hay indisciplina general, sino algunos irresponsables que infringen las leyes y los convenios, perjudicando a todo el sector. Nuestra obligación, y la de todo el colectivo del mar, es corregir estas situaciones y hacer un llamamiento a la responsabilidad. Este es el camino más eficaz.»* ■



**“CREEMOS EN NUESTRA  
FLOTA Y EN  
NUESTRA ACUICULTURA”**

Vidal MATE

**S**EGUN estimaciones de la Administración, el mero hecho de que exista un acuerdo en vigor desde el primero de enero puede suponer para la flota española unos beneficios de varios cientos de millones de pesetas, al no tener que paralizar su actividad durante un periodo de negociaciones que nunca ha sido inferior a cinco semanas. Del mismo modo, se han evitado los enfrentamientos y apresamientos que habitualmente se producían en esas fechas.

Los problemas de la flota española en aguas comunitarias tienen su origen en la extensión a 200 millas de las aguas territoriales de los países europeos y en la limitación de capturas impuesta por la Comunidad Económica Europea, tanto a sus países miembros como, por supuesto, a terceros países que utilizaban sus caladeros.

La continuación del faenado de la flota española en estas aguas hacía necesario un acuerdo marco, que se negoció durante 1978, aunque no entró oficialmente en vigor hasta el 22 de mayo de 1981. El compromiso, que abarcaba un periodo de cinco años, debía desarrollarse cada año por medio de los convenios correspondientes. En el texto, ambas partes se comprometían a cooperar en favor del mantenimiento de las especies, planteamiento que se ha traducido en un recorte progresivo de las capturas, y que,

El pasado 10 de diciembre, las autoridades españolas y las comunitarias llegaron a un compromiso para la prórroga durante 1985 del acuerdo pesquero vigente en 1984, lo que supone 106 licencias y 7.900 toneladas de merluza. Por primera vez en mucho tiempo, nuestra flota en aguas del Mercado Común no debe comenzar el año con la incertidumbre de unas negociaciones en el aire ni ha visto reducirse sus cuotas de captura. El final de las negociaciones para el ingreso de España en la CEE marca el final de una etapa de grandes dificultades para el faenado de los barcos españoles en aguas comunitarias.

en el caso de la merluza, han caído desde las 14.600 toneladas de 1977 a las 7.900 de 1985.

Las autoridades comunitarias justifican la regresividad en las capturas autorizadas cada año en la aplicación del artículo tercero, apartado B del acuerdo, según el cual «**las dos partes se fijan como objetivo lograr un equilibrio satisfactorio entre las posibilidades de pesca de cada una en la zona de pesca dependiente de la jurisdicción de la otra parte**». Los países de la CEE alegan que existe un gran desequilibrio entre lo que pesca la flota de la CEE en aguas españolas y la española en aguas comunitarias. Frente a este planteamiento, las autoridades españolas interpretan que el equilibrio no debe referirse únicamente a las capturas, sino que en el mismo deben quedar incluidas las importaciones de pescado procedentes de la otra parte.

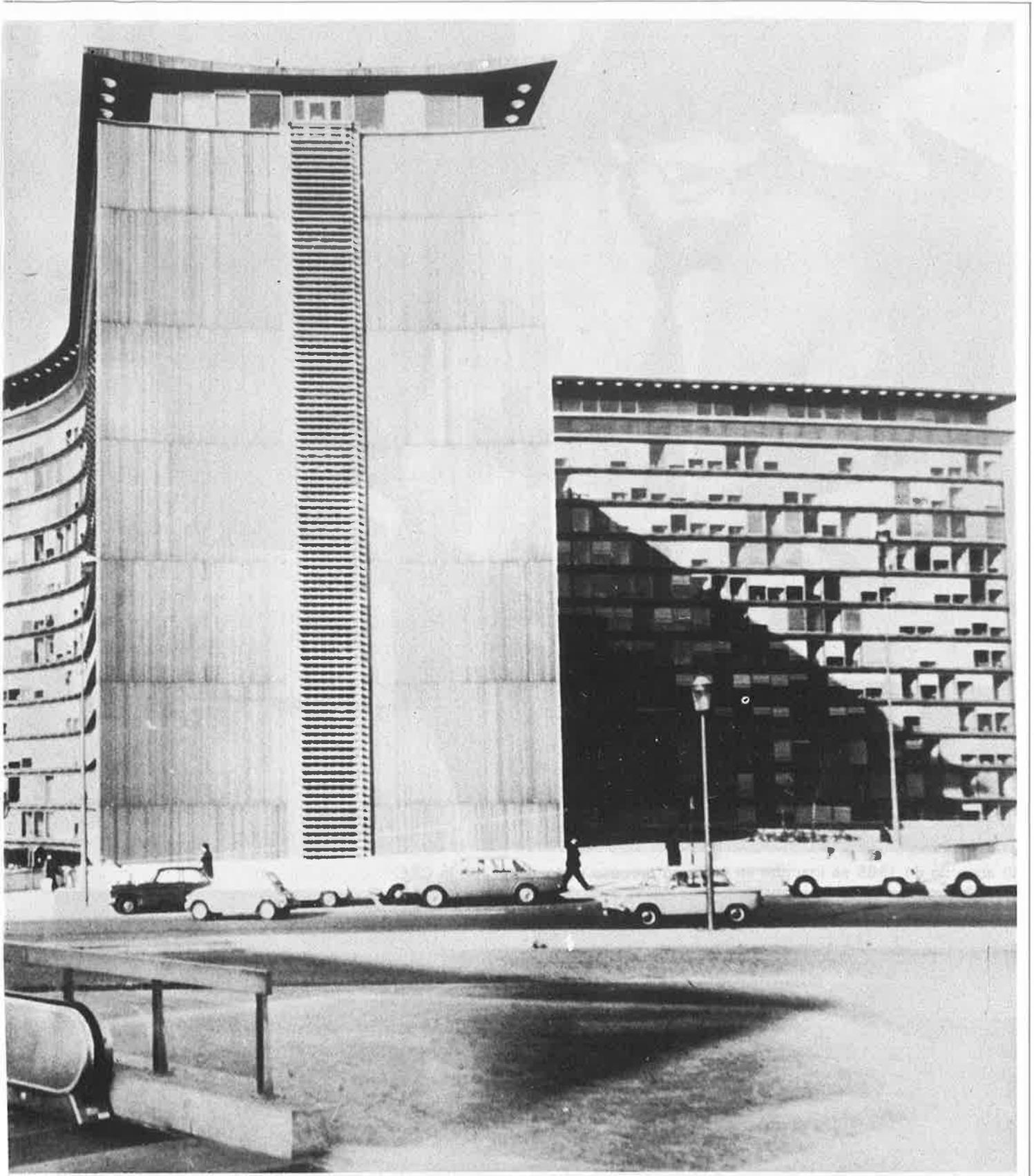
Las negociaciones para el acuerdo marco, desarrolladas en medio de este polémico clima durante el segundo semestre de 1978, estuvieron conducidas por **Salvador Sánchez Terán**, ministro de Transportes en aquel momento, **Leopoldo Calvo Sotelo**, ministro para las relaciones con la CEE, y **Victor Moro**, subsecretario de Pesca.

La firma del acuerdo marco estuvo precedida por amarres masivos de la flota española a lo largo del mes de agosto, con órdenes y contraórdenes emanadas de la propia Adminis-

**PRORROGADO EL ACUERDO  
PESQUERO CON LA CEE**



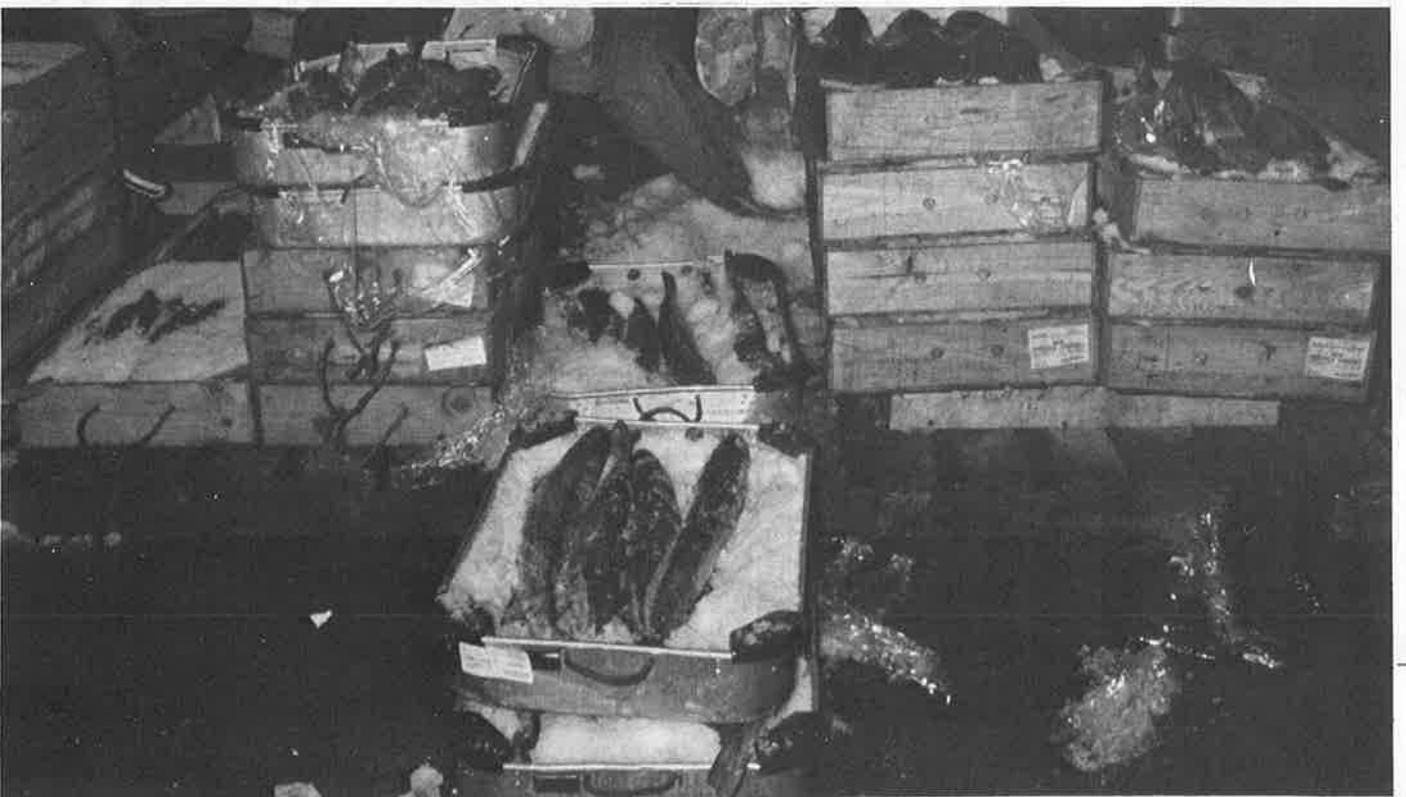
**SE MANTIENEN**



# LAS LICENCIAS



El acuerdo de 1985 se inscribe en un largo proceso negociador con la CEE.





## NUMERO DE LICENCIAS Y CUPOS DE CAPTURA EN AGUAS DE LA CEE

Año	Licencias barcos merluceros	Cupo merluza (Tm)	Cupo especies asociadas (Tm)
1979	200	15.500	31.000
1980	168	11.870	23.740
1981	142	10.500	21.000
1982	114	8.500	17.000
1983	111	8.300	17.085
1984	106	7.900	16.260
1985	106	7.900	16.260

La lista de barcos con derecho a faenar cada año en la Comunidad Económica Europea para la pesca de la merluza coincide con el número de licencias concedidas, excepto en los años en que la firma del acuerdo se ha hecho posteriormente al 1 de enero. En estos casos, los barcos autorizados son superiores al número de licencias, con el fin de compensar las semanas de inactividad sufridas por nuestra flota. Este es el caso de 1982, con 114 licencias y 130 barcos autorizados; 1983, con 111 licencias y 130 barcos, y 1984, con 106 licencias y 118 barcos. En la campaña de 1985, al iniciarse sin problemas el 1 de enero, el número de barcos será igual al de licencias, es decir, 106.

Por lo que se refiere a otros tipos de pesca, el número de licencias se ha mantenido estabilizado durante los últimos años con 40 permisos para sardineros en la zona VIII y 10 licencias para palangreros en la zona VIII (en ambos casos las embarcaciones no deben superar las 100 TRB). Para la pesca con caña y con embarcaciones no superiores a las 50 TRB, las licencias en la zona VIII se han mantenido en 50. Las licencias para la pesca de la anchoa en la zona VIII se han mantenido en 160. La actividad de pesca de la anchoa como cebo vivo en la zona VIII se ha elevado en los últimos años a 120 licencias. Finalmente, para atuneros en las zonas VI, VII y VIII no se fijaron limitaciones de buques.

### LICENCIAS DE MERLUCEROS POR ZONAS DE PESCA DE LA CEE

Año	Zona	N.º de Barcos
1979	VI	31
	VII	87
	VIII	82
1980	VI	26
	VII	73
	VIII	69
1981	VI	22
	VII	62
	VIII	58
1982	VI	19
	VII	60
	VIII	51
1983	VI	18
	VII	57
	VIII	48
1984	VI	18
	VII	54
	VIII	46
1985	<b>TOTAL</b>	<b>106</b>

tración ucedista. El nuevo acuerdo fue criticado en aquellas fechas por diversos sectores que entendían que el mismo suponía una renuncia a las ventajas contenidas en anteriores tratados, como el de Londres de 1964 o el firmado con Francia en 1967.

Hasta este momento, las relaciones entre ambas partes habían estado regidas por la prudencia de los pescadores españoles y la tolerancia de la CEE. Quizá por ello, la obtención de 240 licencias para el primer año del acuerdo fue presentada como un importante logro español por **Victor Moro**, artífice de la negociación. Pero esta mejora relativa

sólo iba a durar un año en manos de los pescadores españoles.

El inicio de las negociacio-

nes para el convenio de 1979 sufrió un retraso de varios meses. La CEE prorrogó las condiciones de 1978 hasta el

31 de marzo del año siguiente, manteniéndose en ese periodo un total de 240 licencias para unas capturas medias por tri-

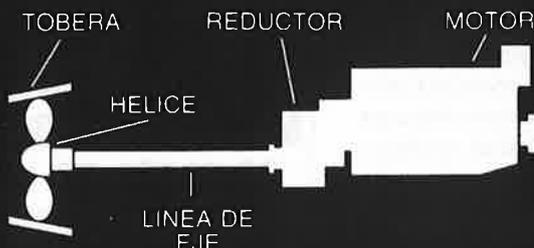
de 45 a 1000 cv

# Reflexione

## SOLO BAUDOIN le OFRECE :

CONCEPCION  
FABRICACION  
GARANTIA  
DE TODO EL CONJUNTO PROPULSOR

UNA RED DE POST-VENTA DE  
VERDADEROS PROFESIONALES  
QUE CUBRE TODA LA  
GEOGRAFIA ESPAÑOLA



### ¿ PARA QUE ?

PARA INCREMENTAR LA VELOCIDAD  
PARA ECONOMIZAR COMBUSTIBLE  
PARA AUMENTAR LA TRACCIÓN

### ¿ PARA QUE ?

PARA ACONSEJARLE EFICAZMENTE  
PARA UN ENTRETENIMIENTO MINUCIOSO  
PARA INTERVENIR RAPIDAMENTE  
PARA PONER AL DÍA SU MOTOR

### ¿ COMO ?

#### POR la CONCEPCIÓN :

- Motor : inyección directa, optimización de la sobrealimentación, etc...
- Reductor-inversor : gran relación de reducción (7,3/1 y 9/1), dispositivo de marcha lenta :
- Helice de paso variable,
- Tobera.

**POR la ADAPTACIÓN** de elementos homogéneos para cada casco : motor, reductor, línea de ejes, helice, tobera.

**POR el MONTAJE y el ENTRETENIMIENTO** de los elementos : normas precisas de montaje (accesibilidad, ventilación, diámetro del escape, juego de la línea de ejes) verificación por ensayos sistemáticos, seguimiento a través de la Red.

### ¿ COMO ?

#### POR su COMPETENCIA TÉCNICA :

Regularmente formados en Marsella, periódicamente informados por el Centro Móvil de Formación, cotidianamente en contacto con los Inspectores Técnicos de los Distribuidores y los Agentes que conocen su conjunto de propulsión como la palma de su mano.

**POR su DISPONIBILIDAD :** disponibilidad de los hombres, disponibilidad de las piezas de repuesto en sus talleres, garantizándole la disponibilidad de su barco.

**POR su OMNIPRESENCIA :** allí donde esté, siempre habrá cerca de usted un servicio BAUDOIN dispuesto a intervenir.

**POR la UTILIZACIÓN de REPUESTOS ORIGINALES :** que incorporan a su motor todas las modificaciones, todas las mejoras, que constantemente estudia nuestro Departamento de Investigación, mejoras adaptables a todo motor BAUDOIN para que usted tenga su motor al día, como si saliese hoy de nuestra fábrica de Marsella, para que le duren más sus repuestos.

MOTEURS BAUDOIN  
165, Bd de Pont-de-Vivoux  
13010 MARSEILLE - FRANCE  
Tél. (91) 79.90.91 - Télex : MOBOD A 410.944 F

BAUDOIN ESPAÑOLA :  
Paseo de la Habana 17 Quinto A - MADRID 16 -  
Tel 411.50.66 - 411.51.17  
Telex : 46062 DNP



Europe Publi-Service Monaco

mestre de 4.500 toneladas de merluza y 9.000 de especies asociadas. El año 1979 supuso la cota más alta de capturas, con 15.500 toneladas de merluza, de las cuales, 1.500 correspondían al cupo de 1978, que no pudo cubrirse en su totalidad debido a las dificultades surgidas en la negociación.

Al igual que el anterior, el acuerdo para 1980 estuvo precedido de una largo proceso de conversaciones iniciado en noviembre del 79 y concluido en febrero del ejercicio siguiente. Las autoridades comunitarias pusieron sobre la mesa un documento internacional sobre la reducción de las existencias de mer-

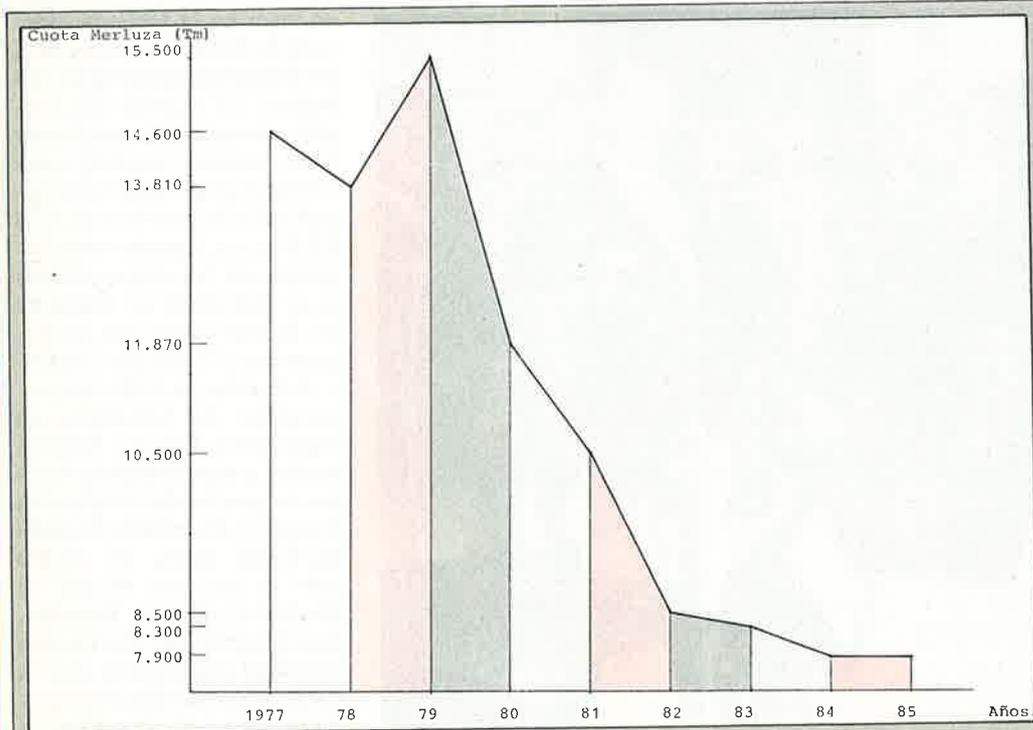
luza en aguas de la CEE, cuya interpretación por parte de los países afectados suponía un drástico recorte en el volumen de capturas. Bruselas proponía bajar la cuota española de las 15.500 toneladas de 1979 hasta solamente 8.000 Tm. Por su parte, el Gobierno de Madrid pidió una interpretación del citado documento al Consejo Internacional de Exploración de los Mares, por entender que la CEE hacía un uso incorrecto de los datos contenidos en el mismo. Las posiciones se mantuvieron alejadas hasta las primeras semanas de 1980, lográndose al fin un acuerdo sobre la base de 168 licencias y un cupo de 11.870 toneladas de merluza.

**Las relaciones pesqueras con Europa siempre han sido tortuosas. Hoy es uno de los capítulos que más dificultad entraña de cara a la CEE.**

El clima de tensión provocado por las pretensiones comunitarias de reducir drásticamente las cuotas de captura

marcó las negociaciones para la campaña de 1981, iniciadas en los últimos meses del año precedente. En esta ocasión, la CEE planteó una primera oferta de únicamente 70 licencias frente a las 168 del año anterior. La propuesta fue rotundamente rechazada por las autoridades de Madrid. El nuevo año empezó sin acuerdo y, una vez más, las conversaciones se prolongaron hasta la segunda quincena de febrero. El compromiso se concretó finalmente en 142 licencias, cifra inferior a las obtenidas para 1980 pero muy por encima de las 70 ofertadas inicialmente por los negociadores de la Comunidad. El sector pesquero rechazó este acuerdo en primera instancia, aunque terminó por aceptarlo, habida cuenta de las posiciones imperantes en el seno de la CEE.

A finales de 1981, la Comunidad Económica Europea obligó a retirarse de sus aguas a la flota española por entender que ésta había llegado ya al techo de capturas marcado para ese año. Los merluceros que operaban en la zona VIII quedaron amarrados desde el mes de noviembre. El entonces subsecretario de Pesca, **Miguel Aldasoro**, pidió a Bruselas una prórroga para estos barcos, pero los negociadores comunitarios respondieron con la amenaza de mayores restricciones, siempre argumentando el peligro de agotamiento de sus caladeros. El sector pesquero español reaccionó duramente contra la política de importaciones de pescado y mantuvo la flota amarrada durante las conversaciones de la primera quincena de enero. El resultado final de esta ronda de negociaciones fue interpretado en medios oficiales como altamente positivo, mientras que el sector pesquero lo recibió con realismo: 3.500 toneladas de merluza y 114 licencias. La progresiva regresión del número de licencias impuesta desde 1977 llevó ya a un gran número de armadores a considerar la necesidad de afrontar un plan serio de reconversión de la flota para



El gráfico es suficientemente expresivo respecto a la aplicación del principio de «regresividad» comunitario en relación con las capturas españolas en esas aguas. Las limitaciones autoimpuestas por los propios países miembros de la CEE para la pesca en aguas comunitarias se han aplicado también a terceros países, como es el caso de España.

Durante este período, el techo de capturas de merluza está situado en 1979 con 15.500 toneladas, si bien 1.500 tonela-

das correspondían a cuotas del año anterior. Salvo este incremento, la tónica de los últimos años ha sido la de una caída permanente hasta 1985, año en que se ha logrado el mantenimiento del volumen de capturas de 1984 con la adhesión a la CEE como negociación principal.

Las capturas de las especies asociadas es, generalmente y salvo muy pocas excepciones, el doble de las toneladas de merluza.



Víctor Moro, subsecretario de Pesca en 1978, negoció el acuerdo marco.



Aldasoro tomó el relevo de las negociaciones en 1980. Le tocó la peor parte.

adecuarla a la nueva situación del mar.

De cara al acuerdo para 1983, la nueva Administración socialista llegó a Bruselas con la propuesta de mantener las condiciones del año anterior; es decir, 114 permisos y 8.500 toneladas de merluza. De entrada, España pidió una prórroga del acuerdo vigente en 1982 hasta llegar a un nuevo compromiso. La respuesta de la CEE fue negativa en un principio, por lo que muchos barcos prefirieron vol-

ver a puerto y amarrar en espera de una clarificación de las relaciones que garantizara su seguridad durante el faenado en aguas comunitarias. Los armadores pidieron a la Administración que adoptase medidas contra las importaciones de pescado comunitario al tiempo que requerían planes de emergencia en apoyo del sector.

La CEE retrasó su respuesta a la petición de prórroga, llegándose finalmente a un compromiso interno que

suponía el mantenimiento del acuerdo de 1982 hasta el 31 de marzo del 83. A pesar de la resistencia que ofrecieron países como Gran Bretaña e Irlanda a los planteamientos españoles, la CEE aceptó finalmente conceder 111 licencias y 8.300 toneladas de merluza, cifras que se aproximaban bastante a nuestras demandas, pero que mantenían la línea descendente de los últimos años. Paralelamente, la Administración socialista señalaba su voluntad

de poner ya en marcha los mecanismos necesarios para la reconversión de nuestra flota en base a directrices que se publicarían en 1984.

De cara a 1984, la Comunidad Económica Europea hizo una primera oferta a España cifrada en sólo 95 licencias y un volumen de capturas de 7.000 toneladas. Este planteamiento fue rechazado por la Administración, que prefirió el amarre de la flota durante esas fechas a efectuar excesivas concesiones a Bruselas. Las conversaciones se desarrollaron durante las primeras semanas de 1984. El 14 de febrero se daba a conocer el nuevo acuerdo: 106 licencias y 7.900 toneladas de merluza. Las citadas licencias, al entrar en vigor en la segunda quincena de febrero, supusieron la posibilidad de faenar para 118 buques. El acuerdo fue acogido con optimismo, en primer lugar porque suponía unas concesiones sensiblemente superiores a las previsiones de la CEE y, en segundo término, porque en las negociaciones ya se marcaban las líneas de las futuras relaciones de España con el Mercado Común.

A lo largo de 1984, los responsables del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, y especialmente el director general de Ordenación Pesquera, **Fernando González-Laxe**, quien ha estado todo el año con un pie en Madrid y otro en Bruselas, han desarrollado una intensa actividad negociadora ante la CEE. Fruto de ella, y por primera vez en muchos años, el acuerdo de 1984 ha sido prorrogado para todo 1985 en las mismas condiciones de licencias y capturas, llevando la tranquilidad a la flota española. Las negociaciones con la CEE han dejado ya de contemplarse desde la óptica de compromisos anuales e inciertos, para enmarcarse en el clima de entendimiento que corresponde a las relaciones de un organismo internacional con un tercer país que está prácticamente a las puertas de la adhesión. ■

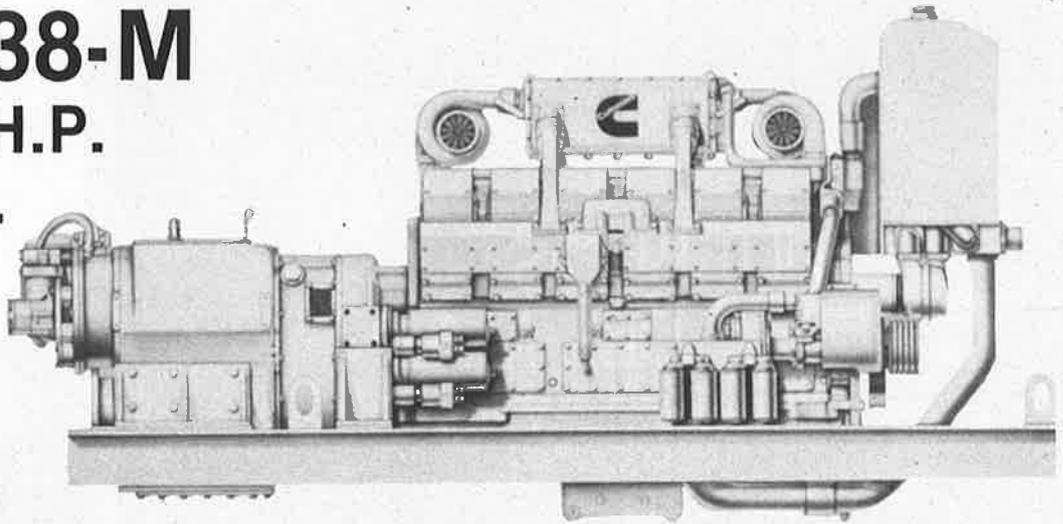
Vidal MATE

**Motores Cummins  
Diesel Marinos**



**GAMA DE POTENCIAS DE 42 KW = (56 BHP) A 1.194 KW = (1.600 BHP)**

**KTA-38-M  
1045 B.H.P.  
779 KW.**



**SOLIDOS — COMPACTOS — LIMPIOS — ALTAMENTE FIABLES**

- 36 Puntos de Servicio en España.
- 3.000 Puntos de Servicio en el Mundo.
- Disponibilidad de recambios, 94% en 24 horas.
- Ahorro de combustible demostrado.
- Avanzada tecnología, sencillez de construcción y robustez.



**DISTRIBUIDORES GENERALES PARA ESPAÑA:**

**Cummins Venta y Servicio, S.A.**

C/ Torrelaguna, 56  
28027 MADRID

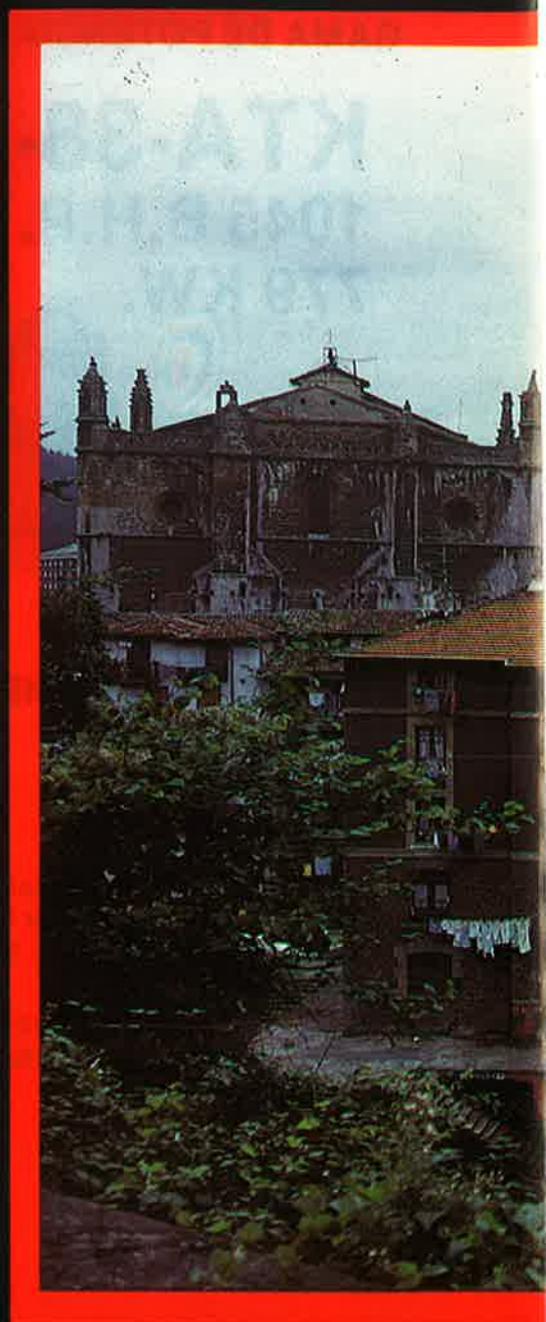
Tels.: 267 20 00 (5 líneas)  
Télex: 22668 motor e

Dirección telegráfica: Cumspa

O N

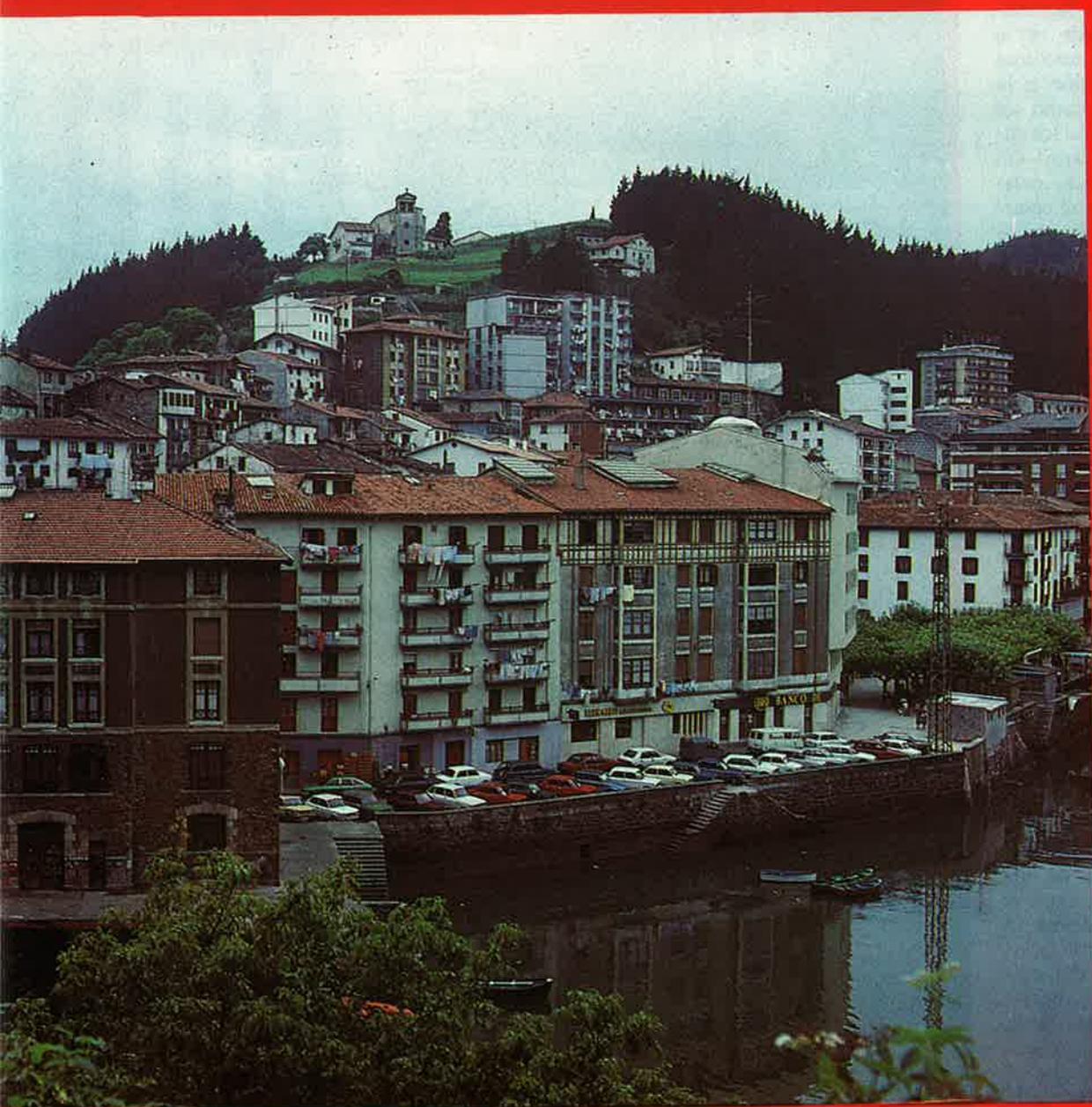
PUEBLOS  
DEL MAR

**UN  
RECODO  
EN EL  
CANTABRICO**



Casas, hombres y mar son casi una misma cosa en Ondárroa. Sus gentes toman del viejo y severo Cantábrico todo lo que tienen, y a él entregan sus mejores esfuerzos. Un pueblo que, desde hace siglos, pesca, navega y calla.

# D A R R O A

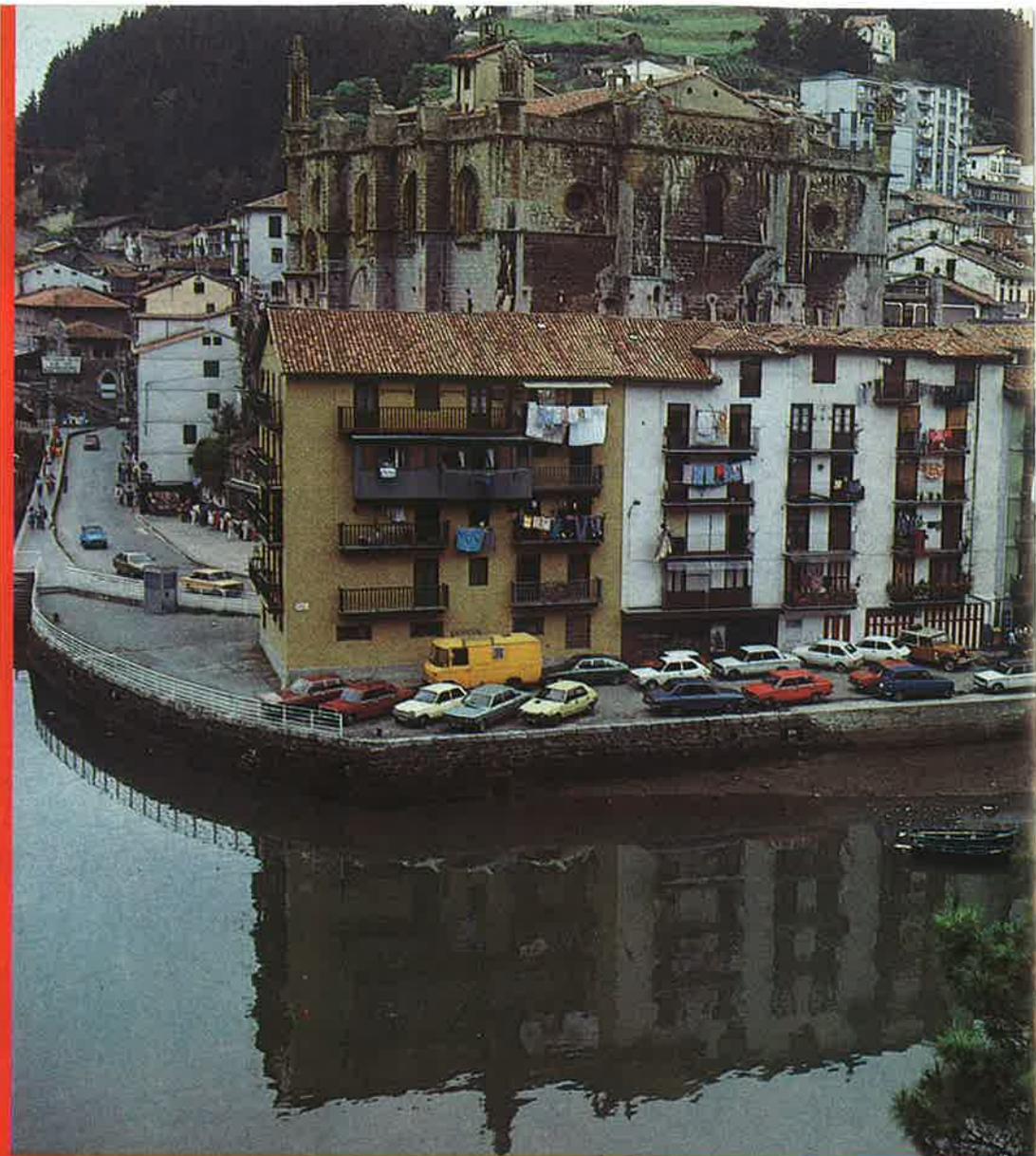


Ondárroa es una  
de esas poblaciones  
que casi pueden  
visitarse desde el mar.  
Sobre el resto  
de los edificios  
destaca  
el viejo templo  
de Santa María.

**N**AVEGANDO hacia el oeste, nada más doblar el cabo Machichaco, ya se ven las luces de Lequeitio. Y un poco más allá, en un recodo del Cantábrico, apoyadas sus espaldas sobre la frontera Guipúzcoa, está la villa de Ondárroa. Sin embargo, poco se puede ver o presentir desde la nocturna oscuridad que se ciñe a la superficie del mar como un manto de olvido. Sólo los rítmicos destellos del faro —un fognazo blanco cada ocho segundos— indican al marinerero que allí, tras la negrura del farallón, siguen estando las casas y las calles tal como las vio por última vez —empequeñecidas en la vista, pero inmóviles en la mirada del recuerdo— el día que se hizo a la mar. Volver a Ondárroa de noche es volver al generoso corazón de una ciudad marinera.

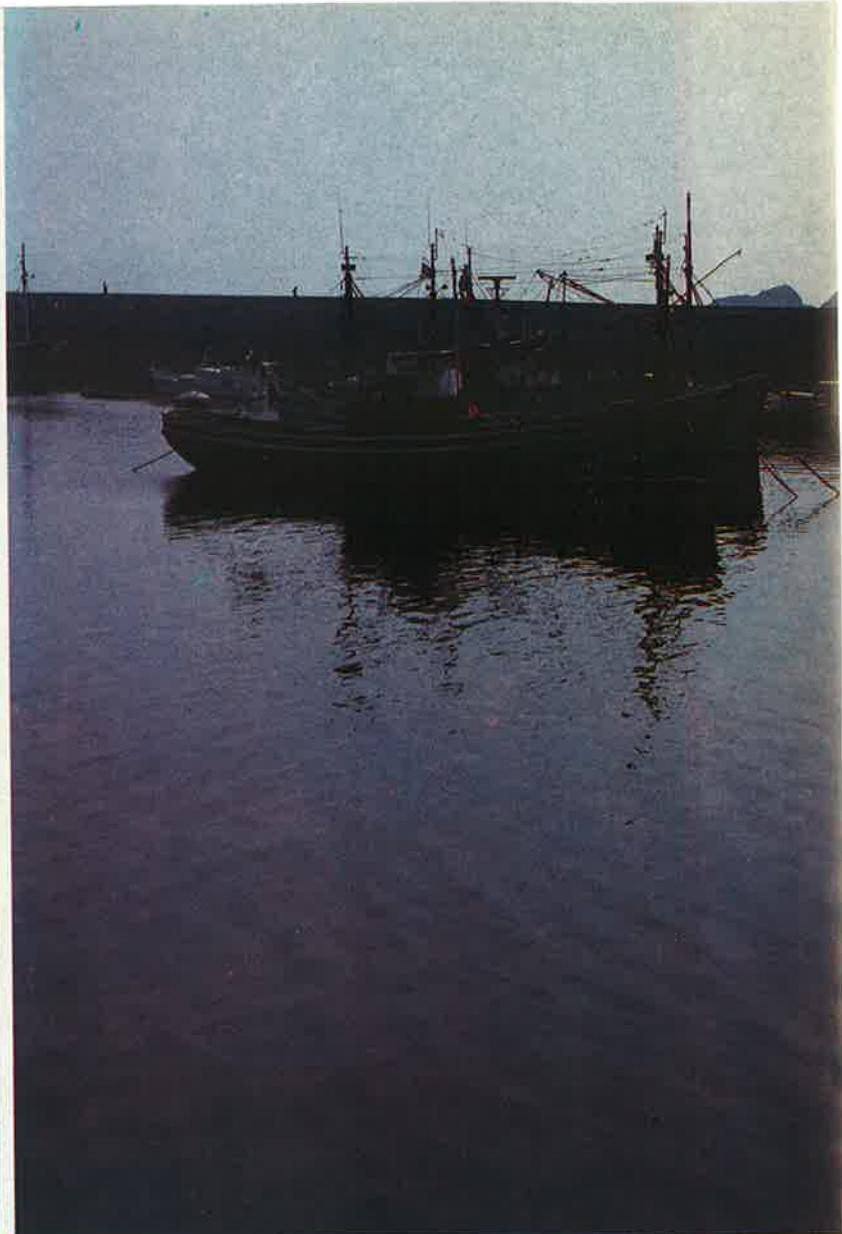
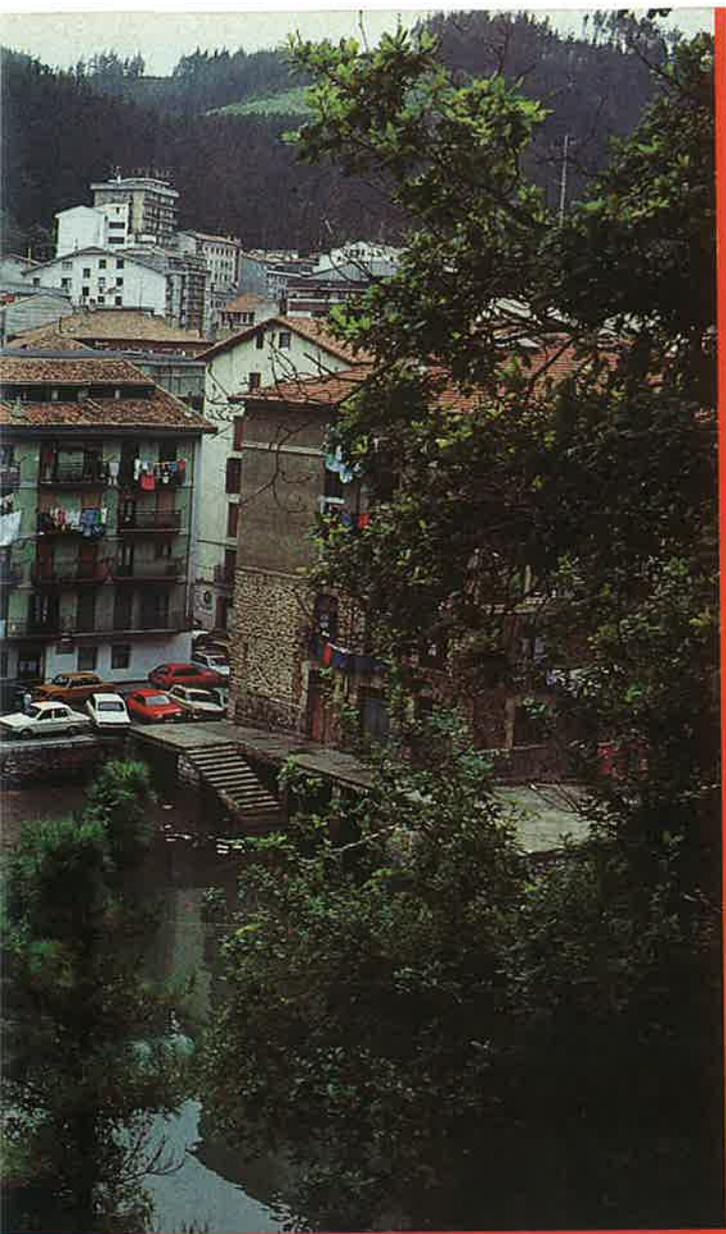
Ya de madrugada, con el frío entre dos luces y aproando hacia la bruma, se distingue la silueta del faro levantándose sobre el morro de la bocana. Más allá puede verse la familiar estampa del dique de Arrigorri, y al final de la curva de cemento, la punta de Barracomuturra. En el antepuerto desembocan las aguas del Artibay, un río tan suavemente modesto que no figura en las enciclopedias y que prefiere desaguar discretamente a espaldas de los turistas que ocupan, bajo el dudoso calor del mediodía, la playa de Arrigorri, protegidos del aire por el dique del mismo nombre. Hasta la misma playa llegan los ruidos de la dársena de Eguidazu, sobrevolada tantas veces por el sonar de las campanas de la iglesia de Santa María, que, desde el siglo XI, vigila los ecos del mar y el ritmo de sus mareas.

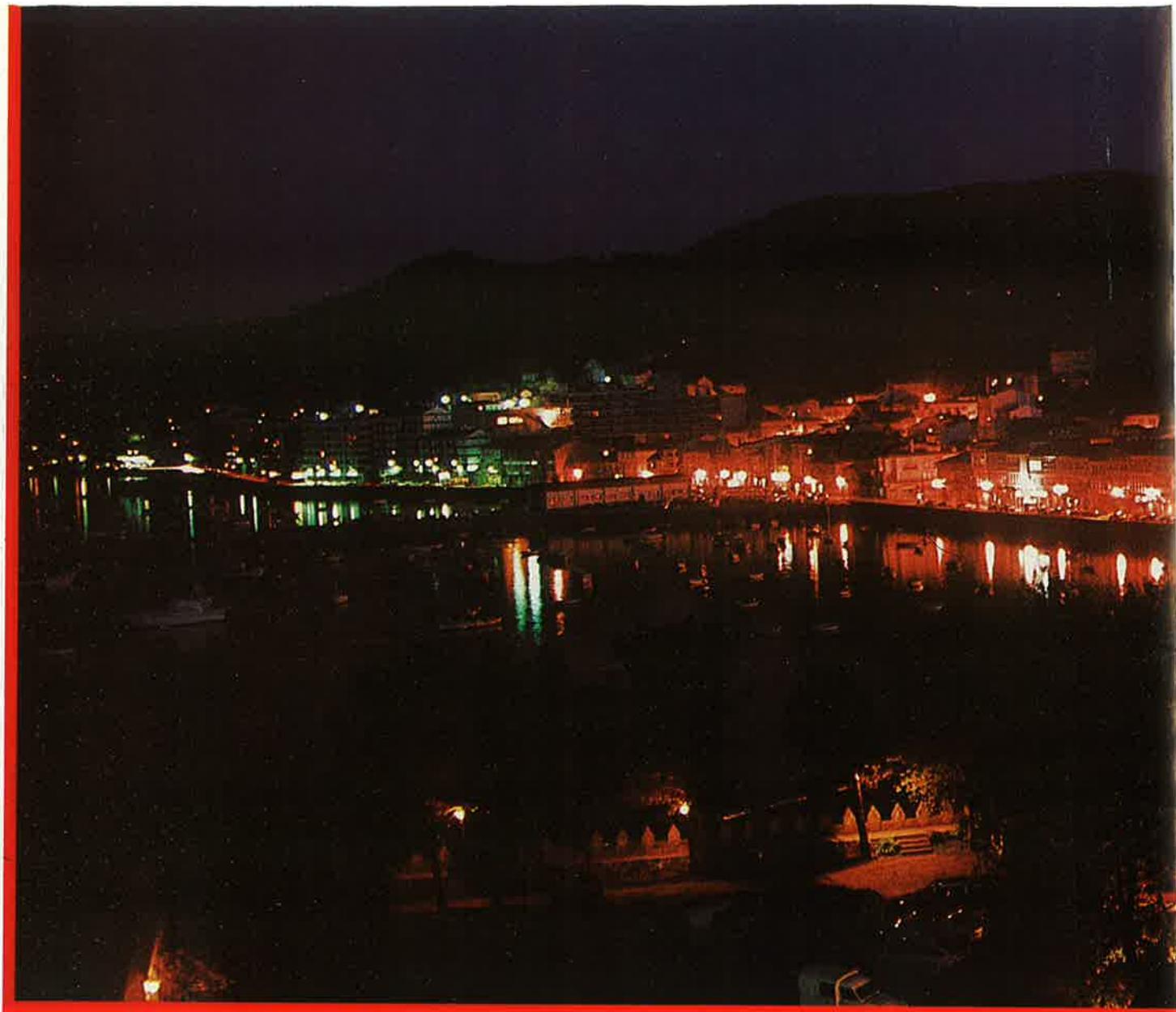
Todos los expertos están de acuerdo en que el puerto es demasiado pequeño para albergar la flota pesquera de Ondárroa, una de las más importantes en la pesca de arrastre. Y están de acuerdo también en la dificultad de su acceso debido a la barra. Pero los viejos pescadores aseguran que hay pocos puer-



Al atardecer, los ruidos del trabajo se van apagando y sólo queda el leve entrecocar de las pequeñas barcas o el quejido de la madera con que se construyeron sus hermanos mayores, los arrastros.

**Los viejos pescadores conocen bien sus aguas  
y aseguran que hay pocos  
puertos como éste en cuanto a resguardo.**





Cuando los barcos permanecen amarrados, en el puerto de Ondárroa, apenas queda sitio para un alfiler. Los expertos están de acuerdo: es demasiado pequeño para una de las flotas arrastreras más importantes del Cantábrico.



*En Ondárroa, desde siempre, las gentes pescan, navegan y callan.*





**Volver a Ondárroa de noche es volver al generoso corazón de una ciudad marinera.**

tos como éste en cuanto a protección y resguardo.

Al caer de la tarde debe el viajero, si es curioso, acercarse hasta la curva de ballesta que traza el Artibay antes de adentrarse su cauce por la Busturia, rumbo a las vides y manzanos de la Vizcaya interior. O bien, si el viajero es de carácter melancólico, pasear sin rumbo por el muelle, escuchando el roce de las pequeñas barcas o el quejido de la madera con que se hicieron sus hermanos mayores, los arrastreros. Maderas que fueron pintadas un día con los vivos colores de otras tierras, y que con el batir de las olas contra el casco han ido acomodando el gris del cielo que se mece sobre el muelle.

Y ya al filo de la noche, perderse por las calles de la



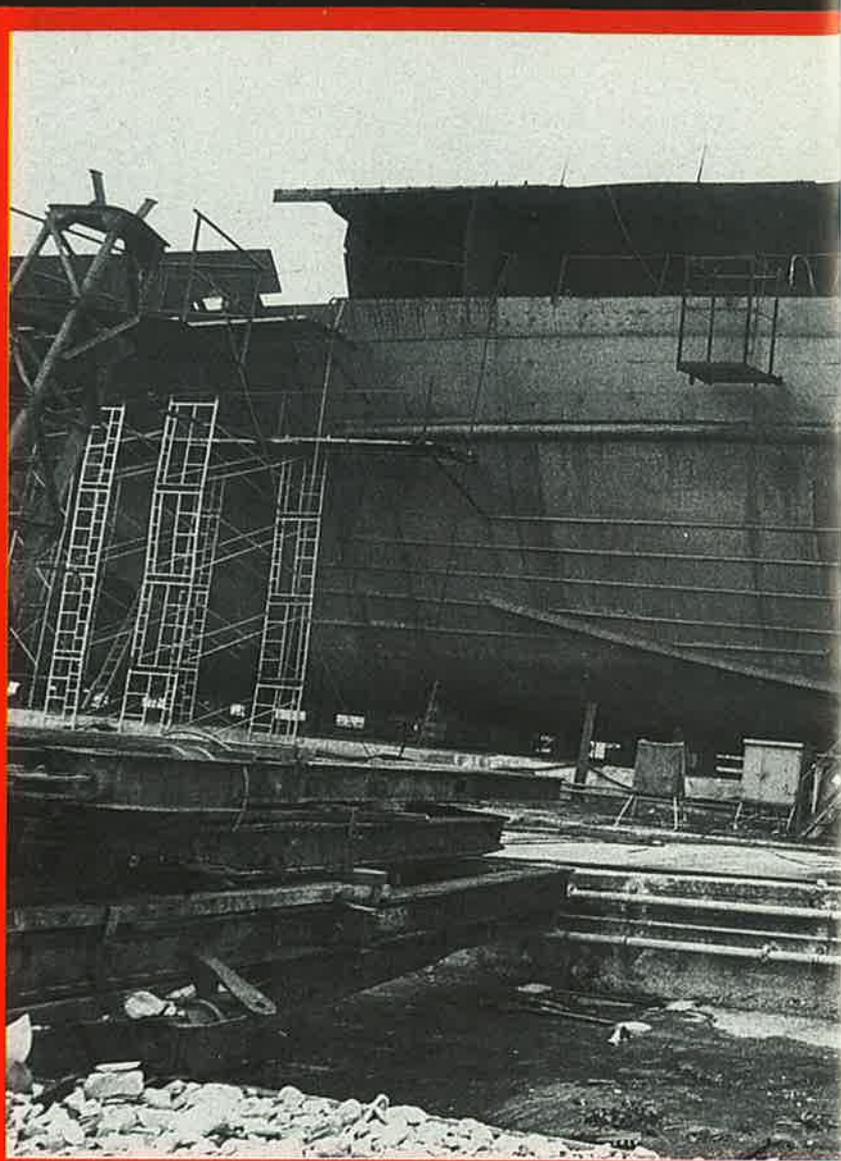
**Las embarcaciones ponen la nota de color que el cielo se empeña en negar a la villa.**

villa, una ciudad seria y sin aspavientos de miriñaques, des poblada de señoritos, afectuosa desde el silencio que poco a poco va llenando sus recodos, para dejar escuchar la severa voz del Cantábrico. Un silencio que recuerda a Unamuno: «Tú eres, para los otros, el enigma y el misterio. Porque tú, corto en palabras pero en obras largo, hablas poco. Haces en silencio. Nuestras palabras, palabras de hierro, palabras de hacer y no palabras de decir.» En Ondárroa, desde siempre, las gentes pescan, navegan y callan.

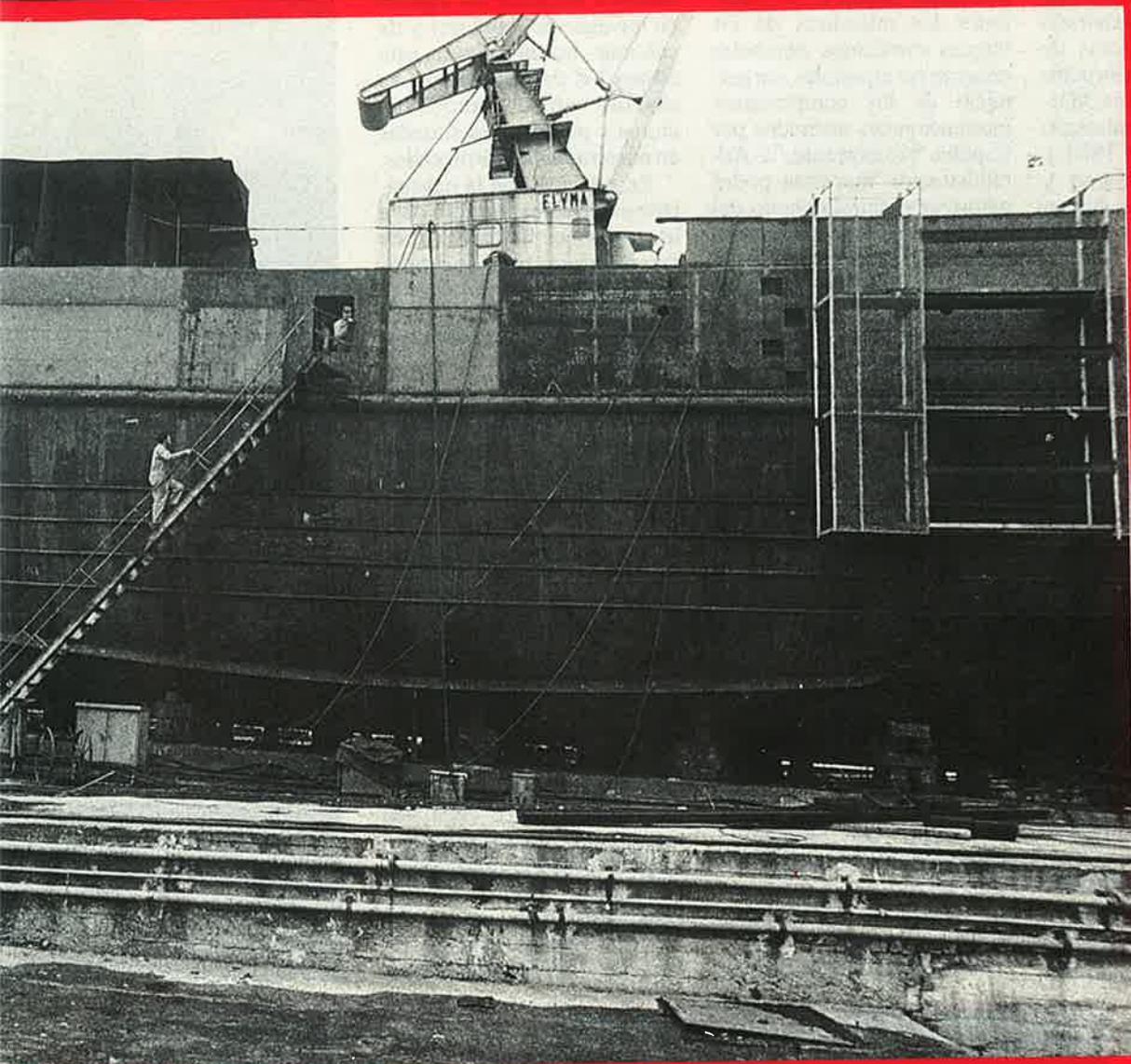
Fotos: Benjamín Alcázar y Maite Gallardo (Triciclo)



**ORDENACION  
DE LA MARINA  
MERCANTE**



**UN  
PROYECTO  
EN  
DISCUSION**



En apoyo a los astilleros, el proyecto de ley exige que la construcción de los buques mercantes se realice en astilleros españoles, aunque faculta al Gobierno para acordar lo contrario en función de las necesidades del momento.

A finales de 1985 podría estar aprobada la Ley de Ordenación de la Marina Mercante. De momento, ya está redactado el borrador, que, entre otros aspectos, contempla la elaboración de planes quinquenales de flota, así como medidas de apoyo a la construcción naval. Un proyecto que pretende frenar la crisis por la que atraviesa el sector y con el que muestran su desacuerdo las organizaciones sindicales.

**H**ASTA el momento se han elaborado tres borradores de ley para reestructurar la Marina Mercante. El primero fue redactado por UCD en abril de 1981 y los otros dos, en marzo y mayo de 1984, sin que hayan supuesto cambios sustanciales de uno a otro.

El último borrador, integrado por treinta y ocho artículos, define en una primera parte los distintos tipos de buques, empresas navieras y navegaciones.

El título segundo se refiere a la política económica del transporte marítimo, que se orientará a lograr la existencia permanente de una flota mercante española gestionada de un modo eficaz y competitivo. Asimismo, institucionaliza la necesidad de que por parte del Gobierno se establezcan planes quinquenales de flota que definan el tamaño y tipo de la misma, así como las medidas a adoptar para su cumplimiento.

La explotación naviera, recogida en el título tercero, y, más concretamente, la contratación extranjera, regulada en el artículo 7, es uno de los temas que más polémica ha

suscitado. Según el borrador, todos los miembros de los buques mercantes españoles deberán ser españoles, sin perjuicio de los compromisos internacionales asumidos por España. No obstante, la Administración marítima podrá autorizar el enrolamiento del número de tripulantes extranjeros que discrecionalmente considere oportuno en cada caso, a excepción del capitán y oficiales, que deberán ser siempre españoles.

En el mismo apartado se exige la cobertura obligatoria de los riesgos normales derivados de la explotación de los buques mercantes, de acuerdo con las pautas admitidas en el mercado internacional.

Como apoyo al sector de la construcción naval se exige que la construcción de los buques mercantes se realice en astilleros españoles, facultando, sin embargo, al Gobierno para que en los planes quinquenales pueda acordar lo contrario.

También se faculta al Ejecutivo para que prohíba la exportación de buques en los casos en que resulten afectadas las necesidades mínimas de flota que señala la ley.

Se reserva a los buques de

bandera nacional los tráficos de navegación interiores y de cabotaje, asimilándose a esta última los transportes que se efectúen entre el territorio nacional y plataformas situadas en nuestras aguas territoriales.

En relación con la navegación exterior, el borrador de la ley reconoce la libertad de mercado para buques extranjeros siempre que se cumplan los convenios internacionales de seguridad y prevención de la contaminación. Se regula igualmente la participación de las navieras españolas en las conferencias de fletes cuyos buques escalen en puertos españoles.

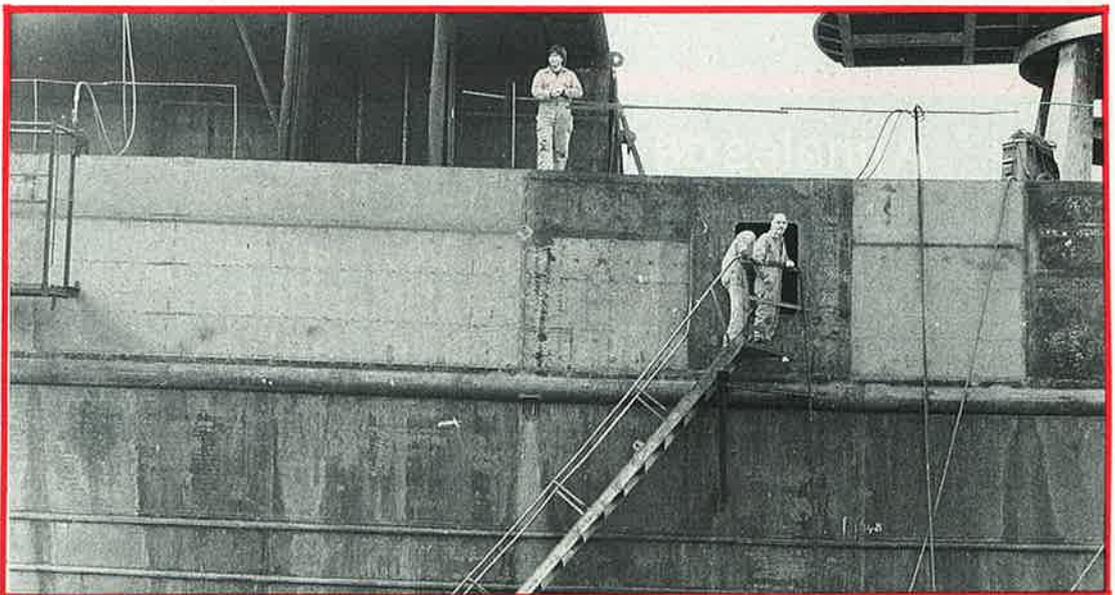
Finalmente, se aborda la reforma de la administración marítima, creándose los cuerpos especiales superior y auxiliar de servicios marítimos, así como el de celadores de puerto, integrándose en el superior el actualmente existente de ingenieros navales.

La necesidad de una normativa que regule la Marina Mercante se hace cada vez más urgente. Para el subdirector general de Planificación de la Marina Mercante, **José Luis Gabaldón**, artífice del proyecto legislativo, la Ley de Ordenación (LOMM) será un



«Como novedad, la futura ley introduce un artículo sobre planes quinquenales de flota que definan la magnitud y calidad de la misma, así como las medidas a adoptar para su consecución y mantenimiento.»

José Luis Gabaldón,  
subdirector general  
Planificación  
de la M.M.



## **LAS MAYORES CRITICAS SURGEN EN LOS CONTRATOS A EXTRANJEROS**



capítulo incluido en la Ley General de Transportes. «La futura ley —dice— favorecerá la actividad de los astilleros y, en consecuencia, la demanda de buques por parte de los armadores. Se introduce, como novedad, un artículo sobre planes quinquenales de flota que definen la magnitud y calidad de la misma y las medidas a adoptar para su consecución y mantenimiento.»

A pesar de reconocer que hasta ahora ninguna ley había recogido el plan de flota, UGT y el SLMM disienten del contenido de este artículo por considerar que sólo se refiere a petroleros y graneleros y no al tráfico de carga general, «que es el más importante». «Además —aseguran— tanto en la elaboración del plan como en el resto de la ley debería colaborar todo el sector y no exclusivamente la Adminis-

tración y los armadores. La participación de las centrales ha sido nula al no haberse admitido una sola de nuestras contrapropuestas.»

Las bases sobre las que se elaboró el borrador también han levantado suspicacias y polémicas entre las partes interesadas. Tanto patronal como sindicatos, sobre todo estos últimos, discrepan de las consideraciones técnicas que han llevado a la realización del proyecto. Luis María Franco, responsable de UGT para la Marina Mercante, manifestó a HOJA DEL MAR su desacuerdo con el borrador por considerar que beneficia principalmente a los armadores. Sin embargo, el director general de ANAVE, Fernando Casas, declaró a esta revista que su organización no había participado en la redacción del proyecto.

El punto que ha provocado

mayores discrepancias entre los diferentes sectores afectados es la contratación de tripulantes extranjeros en buques de bandera española. Según José Luis Gabaldón, en el borrador se exige la obligatoriedad de la nacionalidad española de todos los integrantes de la dotación, salvo una única excepción muy restrictiva, que se refiere a una parte de los tripulantes subalternos extranjeros en los buques que efectúen navegaciones extranacionales durante un año ininterrumpido. En este caso, podría accederse a la contratación de extranjeros previo estudio y autorización caso por caso de la Dirección General de la Marina Mercante, a la vista del informe de explotación económica presentado.

Por su parte, tanto UGT como el SLMM se oponen tajantemente a que los marineros extranjeros puedan embarcar

en buques de bandera española. «El paro en el sector —alegan— se sitúa ya por encima del 36 por ciento. Si al hecho de que cada día se amarran más barcos añadimos la contratación extranjera, el desempleo aumentará más todavía.»

Los representantes de los sindicatos insisten en que el borrador es exclusivamente económico, que proporciona una gran libertad a las empresas para obtener mayores beneficios y que lo último que hace es ordenar la Marina Mercante.

El director general de ANAVE, Fernando Casas, opina, por el contrario, que el borrador, en principio, está suficientemente desarrollado. «Es necesario —dice— establecer cuanto antes un marco legal y hacer una flota en base a los recursos que tiene el país. Estamos en una etapa de con-

# El mercado español de fletes

La flota española está compuesta en la actualidad por 1.102 buques de más de 100 toneladas de registro bruto (TRB), de los cuales 706 son mayores de 300 TRB.

Según un estudio reciente, un carguero de 10.000 toneladas posee la misma capacidad de transporte que 1.000 camiones pesados, consume la décima parte de combustible para trayec-

tos iguales y emplea 70 veces menos personal. Tampoco el ferrocarril puede competir, ya que para transportar la misma mercancía se precisarían 20 convoyes de 30 vagones cada uno. El tráfico aéreo queda descalificado por su limitación de carga y carestía.

La importancia del transporte por vía marítima es fundamental para España, ya que el global

de su comercio lo realiza por mar, situándose así en el segundo lugar entre los países europeos que utilizan este medio.

Las dos terceras partes de las mercancías que anualmente mueve el comercio interior y exterior en nuestro país son transportadas por mar. En 1983, el 84,8 por 100 de las importaciones españolas y el 78,3 de las exportaciones se efectua-

## EVOLUCION DE LA FLOTA ESPAÑOLA

### FLOTA MERCANTE

TOTAL AL 31-12-1983 .....	1.109 buques con 6.613.190 TRB
TOTAL AL 31-10-1984 .....	1.102 » » 6.373.954 »
DIFERENCIA .....	- 7 buques con - 239.236 TRB

MESES	BAJAS		ALTAS		DIFERENCIA		SOLICITUD	
	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	Nuevas construcciones	TRB
Enero .....	—	—	5	10.307	5	10.307	2	2.870
Febrero .....	5	5.885	2	5.825	-3	65	—	—
Marzo .....	5	77.322	2	640	-3	76.682	1	105
Abril .....	2	1.086	3	5.093	1	4.007	2	354
Mayo .....	6	18.601	4	55.435	-2	36.834	2	600
Junio .....	9	23.621	1	- 255	-8	23.366	—	—
Julio y agosto .....	2	7.628	6	13.312	4	5.684	—	—
Septiembre .....	3	200.267	2	3.429	-1	196.838	—	—
Octubre .....	5	11.691	5	10.759	0	932	—	—
<b>TOTALES.....</b>	<b>37</b>	<b>346.101</b>	<b>30</b>	<b>105.055</b>	<b>-7</b>	<b>241.046</b>	<b>7</b>	<b>3.929</b>

Fuente: Federación de UGT de la Marina Mercante, con datos de la Dirección General de la Marina Mercante.

solidación de una flota de dar servicios competitivos a nivel internacional.»

La seguridad es otro tema que mantiene enfrentadas a las distintas partes. La Administración señala que en el proyecto se reconoce la libertad de mercado para buques extranjeros, siempre que cumplan los convenios internacionales de seguridad y prevención de la contaminación y actúen en base a una competencia

### Hay que hacer una flota competitiva a nivel internacional (Fernando Casas, ANAVE).

leal. Mientras, UGT considera que la defensa ecológica de la costa es importante, pero que no se toca para nada la se-

guridad del equipamiento de los buques, factor que incide directamente en la seguridad de los trabajadores del mar.

**Fernando Casas**, por su parte, se muestra de acuerdo

con que el proyecto no aborde este punto: «Sería un disparate que la seguridad estuviera recogida en la ley; para

eso ya hay convenciones internacionales suscritas por España», afirma.

Una posibilidad que los sindicatos estiman positiva, de cara a potenciar la coordinación en el sector, pasaría por la creación de un Ministerio del Mar o de una Secretaría de Estado para Asuntos Marítimos dependiente del Ministerio de Transportes. Tal vez esta medida, junto con otras, contribuiría a fomentar la flota

ron por vía marítima. Durante el mismo año, España importó 94,7 millones de toneladas de productos; de esa cantidad, 80,3 millones llegaron por mar.

En cuanto a las exportaciones, que ascendieron a 50,7 millones de toneladas, 39,7 salieron también por mar.

No obstante, estas cifras, que a primera vista parecen positivas para el sector, no lo son tanto.

Únicamente el 13 por 100 de las exportaciones se lleva a cabo en barcos de bandera española y el resto se efectúa en buques extranjeros, al resultar más barato. Por lo que se refiere a las importaciones, el 50 por 100 se realiza en embarcaciones españolas. De este porcentaje, el 37 por 100 corresponde a la importación de petróleo y grano, cuyo tráfico es obligatorio hacerlo

en buques de bandera española, quedando, por tanto, para otras mercancías solamente el 13 por 100 restante. Por todo ello, el déficit en la balanza de fletes con el exterior durante 1983 fue de 51.000 millones de pesetas.

Según fuentes sindicales, la crisis en el sector viene arrastrándose con mayor incidencia desde la década de los setenta no

sólo por el aumento de los precios de los crudos, sino también por su débil infraestructura, la mala gestión empresarial y la falta de coordinación administrativa. Además, el reparto de las competencias marítimas en trece Ministerios ha contribuido a fomentar la desconexión. ■

Marga BOTIN

## CAUSAS DE LAS BAJAS

MESES	N.º buques	EXPORTACION			HUNDIMIENTO			DESGUACES			ABANDONO			CAMBIO LISTA		
		N.º	Edad	TRB	N.º	Edad	TRB	N.º	Edad	TRB	N.º	Edad	TRB	N.º	Edad	TRB
Enero .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Febrero .....	5	3	16	4.353	2	20	1.532	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Marzo .....	5	3	11	71.860	—	—	—	2	24	5.462	—	—	—	—	—	—
Abril .....	2	1	6	394	—	—	—	1	24	692	—	—	—	—	—	—
Mayo .....	6	5	18	16.643	—	—	—	11	24	1.958	—	—	—	—	—	—
Junio .....	9	4	16	20.232	3	12	1.438	2	23	1.951	—	—	—	—	—	—
Julio y agosto .....	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	26	6.638	1	14	990
Septiembre .....	3	2	16	200.139	—	—	—	1	28	128	—	—	—	—	—	—
Octubre .....	5	4	12	10.170	—	—	—	1	20	1.521	—	—	—	—	—	—
<b>TOTALES .....</b>	<b>37</b>	<b>22</b>	<b>13,6</b>	<b>323.791</b>	<b>5</b>	<b>16</b>	<b>2.970</b>	<b>8</b>	<b>23,8</b>	<b>11.712</b>	<b>1</b>	<b>26</b>	<b>6.638</b>	<b>1</b>	<b>14</b>	<b>990</b>

TOTAL BAJAS BUQUES..... 37  
TOTAL T.R.B. .... 346.101

Causa	Edad media	N.º buques	%	TRB	%
EXPORTACION .....	13,6	22	61,11	323.791	93,55
HUNDIMIENTO .....	16	5	13,88	2.970	0,86
DESGUACE .....	23,8	8	22,22	11.712	3,38
ABANDONO .....	26	1	2,78	6.638	1,92
CAMBIO LISTA .....	14	1	2,78	990	0,28
<b>TOTALES .....</b>	<b>18,7</b>	<b>36</b>	<b>100</b>	<b>346.101</b>	<b>100</b>

Fuente: Federación de UGT de la Marina Mercante, con datos de la Dirección General de la Marina Mercante.

de tal forma que permitiera copar al máximo el mercado nacional. Para los representantes sindicales, si se lograra cubrir el 50 por ciento de nuestro mercado, se necesitarían más barcos y habría trabajo para los astilleros.

Otra normativa que va a suscitar polémicas es el Real Decreto que se está elaborando sobre Estructuras Periféricas del Ministerio de Transportes en materia de Marina

### La seguridad marítima también enfrenta a las partes interesadas.

Mercante, por el que se crean las Capitanías de Puerto. Su misión consistiría en organizar todos los trabajos, tanto portuarios como de navegación.

Con este Decreto, la Dirección General de la Marina Mercante pretende recuperar las competencias que actualmente tiene el Ministerio de Defensa.

Frente a éste, la Dirección General de Puertos ha redactado otro borrador que no coincide con el de Marina Mercante. En él se propone la creación de una Jefatura de

Puertos y otra de Navegación, ambas regidas por un ente superior: las Capitanías de Puerto.

En contraposición, UGT y el SLMM se muestran disconformes con ambos proyectos. La idea de los sindicatos tiende a que todo el personal de las Capitanías sea civil, mientras que el decreto elaborado por la Dirección General de la Marina Mercante mantiene al personal militar. ■

Marga BOTIN

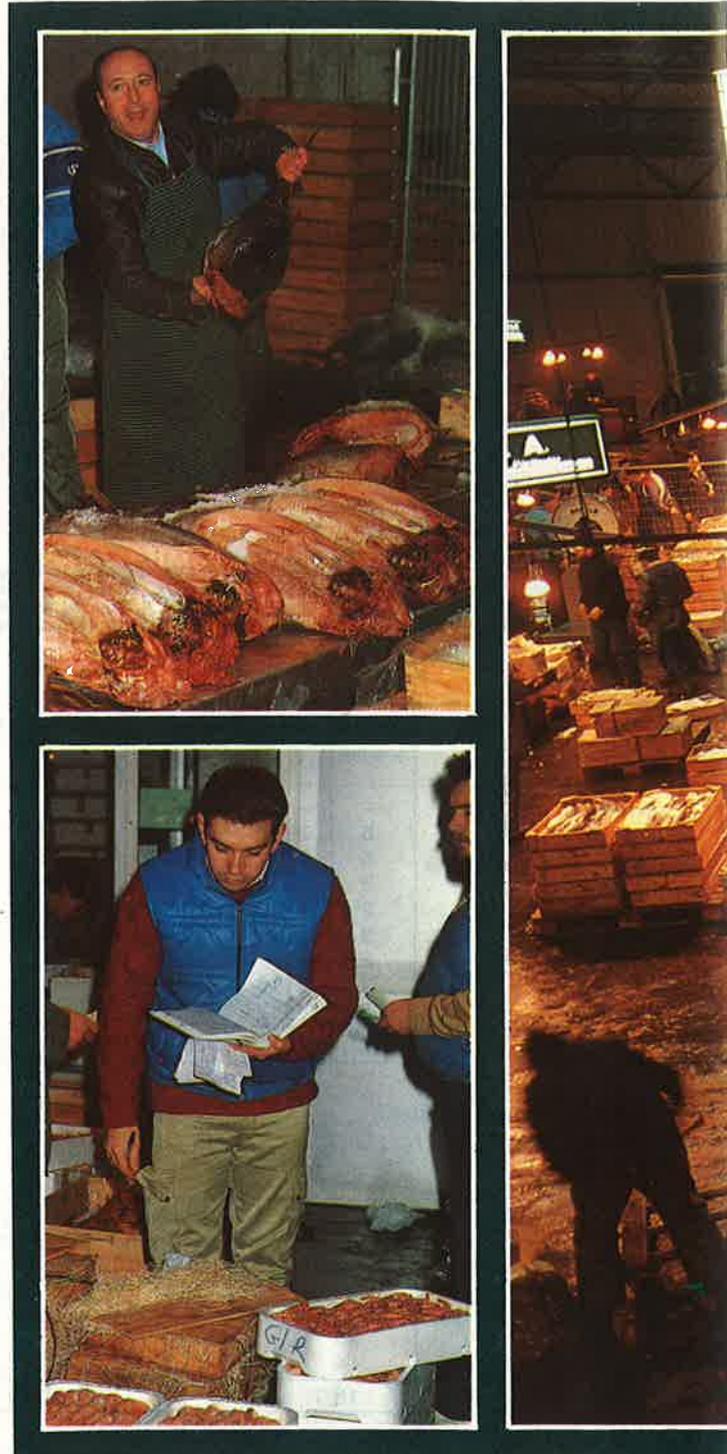
*Las luces de la ciudad están todavía apagadas cuando los primeros camiones procedentes de la costa comienzan a detenerse a lo largo del muelle de pescados de Mercamadrid. El trabajo de muchos hombres y mujeres de la mar se convierte en una exposición de brillantes pescados alineados en el frío escaparate de la madrugada.*

**L**OS descargadores son los primeros en llegar. Deben iniciar su jornada a las cuatro de la mañana. Pero antes se acercan a la solitaria cantina para tomarse un carajillo y entrar en calor. El frío es insoportable y algunos hombres apuestan sobre si la temperatura es de cinco o más grados bajo cero. Con el cuerpo un poco más reconfortado por el coñac y el café, se dirigen hacia el aparcamiento y abren las puertas que dan paso al muelle.

La descarga y distribución de las cajas de pescado en los 155 puestos que hay en el mercado se realiza de forma rápida y casi mecánica. Su contenido, apenas perceptible por la fuerte mezcla de olores, no se sabrá hasta la llegada de los asentadores y sus obreros.

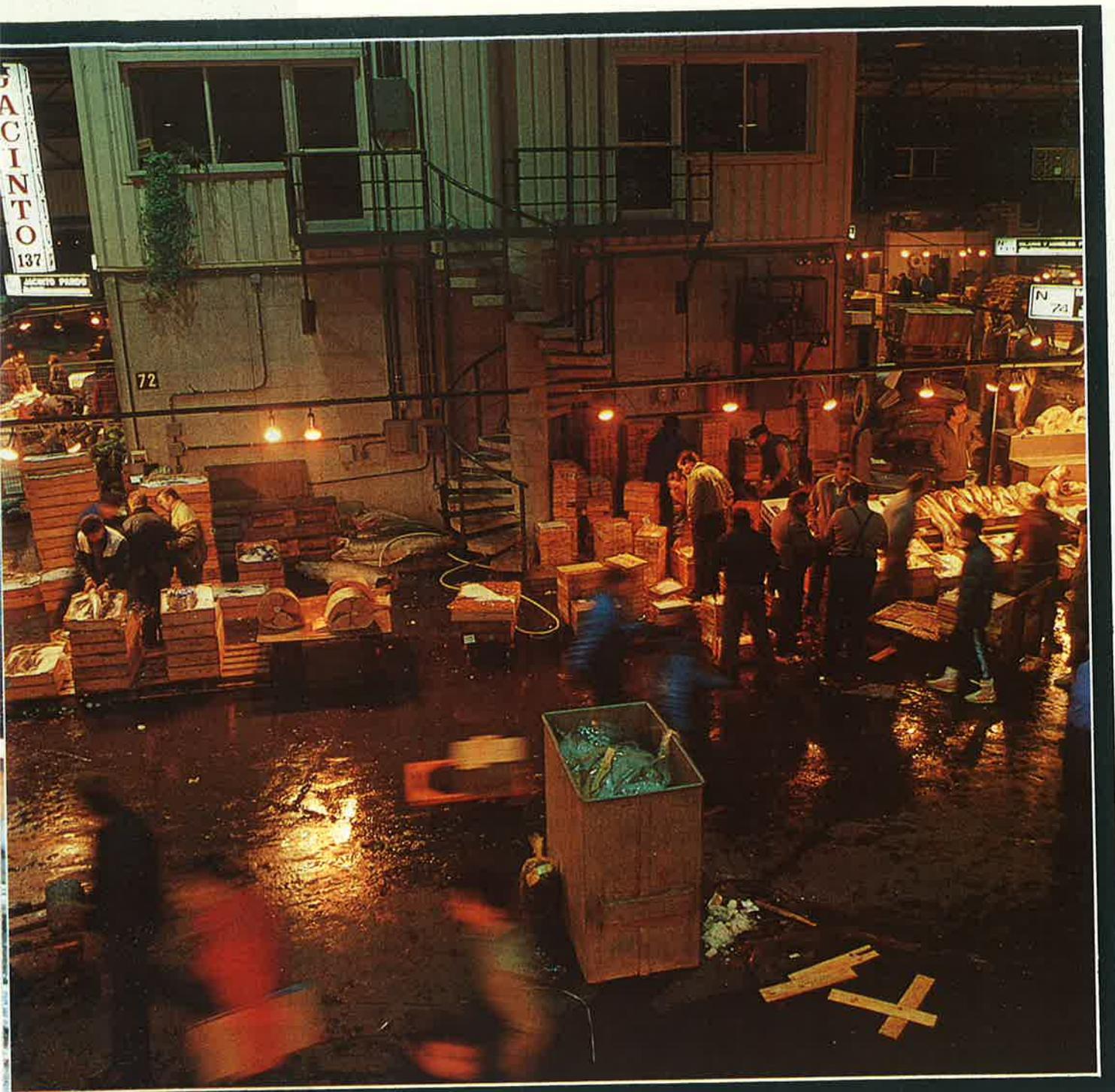
El mercado de pescados de Mercamadrid se inauguró en diciembre de 1982 y es el mayor de Europa por su extensión: 32.814 metros cuadrados. En él se negocian alrededor de seiscientos mil kilos diarios de pescado, cifra que supera ampliamente la comercialización alcanzada en el antiguo mercado de la Puerta de Toledo.

Sin embargo, son muchos los que sienten nostalgia del «viejo mercado», quizá porque en los dos años que llevan funcionando las nuevas instalaciones han tenido muchos problemas. El más reciente es el intento, por parte de la empresa, de imponer a todos los trabajadores que utilizan vehículos particulares la colocación de una pe-



# UN ESCAPA EN LA

## MUELLE DE PESCADOS DE MERCAMADRID



Cuando Madrid aún está durmiendo, el mercado de pescados ya es un hervidero. Hay que trabajar rápido para que la mercancía llegue puntual al consumidor.

# RATE MADRUGADA



gatina en el parabrisas con el emblema y el nombre de Mercamadrid para su identificación. Sin embargo, los afectados no están dispuestos a hacer publicidad gratuita y tienen miedo a dejar desprotegidas a sus familias. «Poner un distintivo con esas características en el coche —aseguran— equivale a anunciar públicamente dónde trabajas. Además se comunica a gritos que te vas de casa a las tres o las cuatro de la madrugada, dejando a tu familia sola, y no están los tiempos como para eso.»

Los asentadores, por su parte, aunque consideran elevado el precio del alquiler de los puestos —130.100 pesetas mensuales—, puntualizan que algunas quejas provienen de determinados sectores contrarios al riguroso control que está llevando a cabo el Ayuntamiento.

Los Servicios de Sanidad y Consumo de Abastos controlan desde hace tiempo la comercialización de ciertas es-

## Ha terminado la descarga. Un certero golpe de palanca desvela el contenido de las cajas. Pescados y mariscos componen ahora una brillante exposición en la fría madrugada de Mercamadrid.

pecies pesqueras que no cumplen con las dimensiones reglamentarias. Así, por ejemplo, durante el mes de noviembre del pasado año, los inspectores veterinarios del Laboratorio Municipal detectaron la existencia de 1.871 kilos de alevines de algunas especies como salmónetes, boquerones y pescadillas.

También los carnets que se exigen a todos los profesionales que realizan actividades relacionadas con la manipulación de alimentos se están revisando últimamente con mayor rigidez. En este tema, las opiniones son contrarias. Mientras unos señalan que la renovación anual de estos carnets se está desarrollando con mucha seriedad, otros califican de «absurdos» los test a los que deben someterse para la obtención del nuevo documento. «**Resulta ridículo —dicen— que nos pregunten si te lavas las manos antes de tocar el pescado, cuando se ve corretear gran cantidad de ratas por toda la nave.**»





## LA HORA DEL REGATEO

Los productos que han viajado toda la noche esperan la llegada de los comerciantes minoristas. Un timbrazo a las siete en punto de la mañana será la señal para que dé comienzo el regateo.

## COMIENZA LA EXPOSICION

Entre tanto, la descarga de los camiones continúa, y aunque el plazo permitido es hasta las siete de la mañana, todavía hay que preparar los puestos para la venta, disponer las distintas cajas a la vista de los compradores y sacar la mercancía que el día anterior se quedó en el frigorífico. Los hombres que permanecían en la cantina se dirigen hacia sus puestos de trabajo. En las mesas sólo quedan algunas tazas vacías con restos de caldo o de café, y un montón de copas de coñac apuradas con rapidez, mientras la música de una máquina tragaperras intenta inútilmente reclamar la atención.

El mercado va cambiando de aspecto. En cada puesto, el asentador, junto con tres o cuatro trabajadores, destapa las cajas de madera clavando certeramente unos grandes pinchos de hierro. Es entonces cuando aparecen plateadas merluzas y rojizos besugos, y cuando nécoras, centollas y gambas intentan un último conato de huida. Del techo cuelgan vistosas redes amarillas por donde asoman caparazones de mejillones, almejas y berberechos. Los inmensos peces espada son sometidos a una severa ducha para contribuir a su limpieza y liberación del escandallo o partes que no se consumen, como las víceras. Los productos pesqueros que han viajado durante toda la noche, sobre todo desde la parte norte y noroeste de España, así como los procedentes de la Comunidad Económica Europea (CEE), que abastece fundamentalmente de pescadilla, bacalao, rape, gallos y mariscos, están ya expuestos.



Los  
descargadores  
son los  
primeros en  
llegar. Su  
trabajo  
comienza a  
las cuatro  
de la mañana,  
pero antes  
deberán  
desentumecerse  
con un carajillo.

*En el muelle se descargan  
600.000 kilos  
diarios de pescado*



Angulas a 10.000 pesetas el kilo, merluza de pincho a 2.000, besugo a 1.700, pescadilla a 1.100, almejas a 2.500 y langostinos a 4.500 quinientas eran algunos de los precios más elevados a tan sólo una semana del día de Navidad del año recién finalizado.

### LA HORA DE LOS MINORISTAS

A las siete en punto suena el timbre que permite el acceso al mercado de los detallistas. Antes de esta hora se prohíbe la entrada para evitar la especulación sobre aquellas especies que hayan escaseado en el día.

El mercado entra en plena ebullición. Es la hora de la venta, y los minoristas se acercan a los puestos para revisar la mercancía y debatir los precios, aunque al principio no se admite el regateo. Cada vez hay más gente, y atravesar los pasillos es una difícil prueba, ya que se corre el riesgo de pisar hielo, meterse en una inmensa caja de poliuretano o ser atropellado por un carro.

Algunos detallistas se ven obligados a desplazarse a Mercamadrid desde sus respectivas provincias de origen para efectuar sus compras, como *Dolores* y su marido, que recorren 400 kilómetros dos veces a la semana desde Talayuela, en Cáceres. «**Los intermediarios —aseguran— nos sacan el pellejo y la sangre, por eso no tuvimos más remedios que plantearnos el viaje a Madrid o cerrar nuestro comercio.**»

*Josefa*, dueña de una pequeña pescadería en una céntrica calle de la capital, hace la compra para su tienda todos los días desde que tenía veinte años, y de eso hace ya treinta. Al principio acudía acompañada de su esposo; ahora, de su hijo y su yerno. *A Josefá* le gusta regatear y prefiere esperar a que se haga un poco más tarde. Ella sabe que a medida que avanza el tiempo los precios se abara-



## Inaugurada en el 82, la nueva lonja de Madrid es la mayor de Europa en extensión.

tan por miedo a no venderlo todo.

Los vendedores reciben en cada momento instrucciones de sus jefes, los asentadores. «**Hay veces —cuenta uno de los más veteranos, que permanece en mangas de camisa insensible al tremendo frío— que empezamos pidiendo un precio bastante alto, pero después nos vemos obligados a rebajarlo hasta el extremo de perder dinero para no tener que guardarlo. Pero, claro, después de cuarenta y tres años de profesión se sabe muy bien cuándo llega ese momento, entonces se procede a la baja y no antes.**»

Su hijo *Antonio*, que con diecinueve años lleva ya siete en el oficio, sigue el mismo

camino que su padre. Su puesto es también de vendedor y cobra 55.000 pesetas al mes, cantidad que considera más que suficiente para un chico de su edad.

El mercado parece un hervidero y se asemeja a una tarde de domingo en la Gran Vía madrileña. En medio del ir y venir de la gente de un puesto a otro comparando precios y calidad, aparece *Francisco*, el vendedor de cupones. «**Es increíble —protesta—; me quieren echar porque no tengo permiso para vender dentro del recinto, y no pueden hacerlo porque he pagado las 45 pesetas que cuesta la entrada.**» *Francisco* se queja porque se meten con un «**pobre hombre que ha logrado situarse en un lugar rentable, en tanto que se permiten otras cosas**». El guardia de seguridad que ha recibido el encargo de desalojar a *Francisco* de la nave lleva sólo dos meses en la empresa y asegura obedecer órdenes, sin tener nada que ver con el asunto.

En medio del revuelo, los compradores continúan abriendo merluzas, comprobando si realmente son de pincho e intentando rebajar el precio. Muchos productos ya han sido adquiridos y algunas cajas vacías comienzan a amontonarse por los rincones o en medio de los pasillos, haciendo cada vez más complicado el acceso de un puesto a otro.

### AUMENTA EL CONSUMO

El presidente de la Asociación de Empresarios Mayoristas de Pescado de Madrid, *Antonio Bruna*, afirma que la crisis económica se nota mucho, y aunque la entrada de mercancía se ha reducido, el consumo también ha descendido, porque los productos son muy caros. «**Este año (por el pasado) —dice— se ha producido un aumento de otros consumos más baratos.**»

## Algunos detallistas vienen de muy lejos: «Los intermediarios nos despellejan vivos».

Sin embargo, esta declaración no coincide con los datos de la dirección de Mercamadrid, donde se señala que el 31 de octubre de 1982 entraron un total de 840.000 kilos de pescado, cifra récord no superada hasta el momento. Las causas podrían situarse en el buen clima y en la masiva entrada de camiones procedentes de los países de la CEE. En esas fechas los precios tendieron a la baja, con el consiguiente aumento de la demanda por parte del consumidor y, por tanto, del detallista.

Unas horas más tarde, a las diez de la mañana, el mercado de pescados vuelve a quedarse medio desierto. Aunque el horario de venta se prolonga hasta las doce para realizar labores de envío a provincias y al extranjero, la actividad real finaliza a las diez. El resto de las insta-

laciones, viales, aparcamientos y muelles, quedan perfectamente limpios a últimas horas de la mañana.

Para el mantenimiento y reparación de Mercamadrid existe un departamento formado por dieciséis hombres de diferentes oficios que cubren en tres turnos las veinticuatro horas del día, de manera que cualquier avería

o emergencia pueda subsanarse de forma inmediata.

Cajas de cartón apiladas, sucias y mojadas por el hielo deshecho contrastan ahora con la brillante muestra de hermosos pescados expuestos tan sólo tres horas antes. Cada mayorista, junto con sus hombres, limpia sus respectivas instalaciones de material en desuso. Ganchos, básculas y carretillas se ven sometidos ahora a las duchas que hace tan sólo unos momentos se emplearon para dar lustre a los distintos pescados. En uno de los puestos del Mercado de Pescados se ha instalado un vivero, con la intención de aproximar el mar a Mercamadrid. Distintas especies, como centollos, langostas y bueyes de mar, se pasean por el agua, en donde pueden vivir hasta tres meses, dado el alto nivel tecnológico de los medios de depuración

empleados. Cuando el agua debe ser renovada no hay ningún problema: grandes camiones cisterna se encargan de transportarla desde el mar Cantábrico hasta el mercado. En la mayoría de los casos, el sobrante de pescado se guarda en las cámaras propiedad de los asentadores. En el supuesto de que no dispongan de ellas, se almacenan en un frigorífico general destinado a la reserva diaria, con una capacidad de 2.000 metros cúbicos.

A primeras horas de la tarde, solamente algunos encargados de la limpieza general dan los últimos toques antes de cerrar las puertas hasta el día siguiente. Una vez que en los aparcamientos y muelles sólo permanecen las rayas pintadas en el suelo, alguna rata araña los rincones en busca de restos para el almuerzo. ■



**FOMCUMAR, S. A.**

**proyectos e instalaciones en acuicultura**

- Diseño y construcción "llave en mano" de todo tipo de instalaciones: cultivos intensivos, extensivos, hatchery, nursery para peces moluscos y crustáceos.
- Estudios previos de viabilidad para Organismos, Asociaciones y particulares.
- Acuariología industrial, depuradoras de moluscos, ceta-reas, etc.
- Todo tipo de material para acuicultura, jaulas flotantes de cultivo, bombas, esterilizadores de agua, incubadoras, instalaciones de fito y zooplancton, etc.

Avda. Castañeda, 25 - p-5-9º  
Apdo. Postal 1026 - 39080  
Santander 39005  
Tel: (942) 27 41 74.

**PRECISAMOS AGENTES  
EN TODO EL LITORAL.**

## NUEVOS PRECIOS DEL GASOLEO

No subió el gasóleo para los pesqueros. A pesar del incremento del 9,52 por ciento aprobado por el Gobierno para el gasóleo tipo B utilizado tanto en la pesca como en la agricultura, los pescadores seguirán pagando por el combustible el mismo

VALE DE COMBUSTIBLE SUBVENCIONADO PARA LA PESCA  
EL USO INDEBIDO DE ESTE DOCUMENTO SERA PERSEGUIDO CONFORME A LA LEGISLACION VIGENTE

M. A. P. A.  
SECRETARIA GENERAL DE PESCA MARITIMA  
D. G. ORDENACION PESQUERA

CAJA POSTAL DE AHORROS

NUMERO DE VALE: 0366-40106-86

NUMERO DE SUBVENCIÓN: [ ]

IMPORTE TOTAL SUBVENCIÓN: [ ]

FORMA Y SELLO DEL ORGANISMO OFICIAL

VALE POR: [ ]

FORMA DEL ARRIADOR: [ ]

Localidad: [ ]

Centro Procesos Datos Pesca (C. P. D. P.)

NOMBRE DEL ARMADOR O EMPRESA ARMADORA				
[ ]				
B. N. I. N. I. F. 039603570				
NOMBRE DEL BARCO				
[ ]				
MATRICULA	FOUO	T. R. B.	C. V.	CAPAC. TANQUES
AT-3	[ ]	97.4	860	30.000
FECHA DE AUTORIZAC.		COORDINADO OFICIAL		
[ ]		[ ]		
TIPO COMBUSTIBLE		NUMERO DE VALE		
LT. GASOLEO		00366-40106-86		
FECHA DE AUTORIZAC.		FECHA DE SUBVENCIÓN		
[ ]		[ ]		
IMPORTE TOTAL SUBVENCIÓN		IMPORTE TOTAL SUBVENCIÓN		
[ ]		[ ]		

# EL SECTOR PESQUERO SERA SUBVENCIONADO

precio que venían abonando hasta el 9 de enero. La Administración, aunque al cierre de este número no se había arbitrado la fórmula, establecerá los mecanismos necesarios para compensar vía aumento de subvenciones el aumento de 4 pesetas experimentado por el gasóleo B. Esta congelación del precio a pagar por los pesqueros supondrá una subvención adicional de unos 3.800 millones de pesetas.

**T**RADICIONALMENTE el combustible ha supuesto, aproximadamente una tercera parte de los gastos de la actividad pesquera. Este porcentaje tiende a incrementarse en este momento como consecuencia de la existencia de otras condiciones en el orden internacional y la necesidad de llegar a caladeros más lejanos.

Por este motivo, la subida de los carburantes, prevista desde finales de 1984, había sido motivo de preocupación en el mar ante los negativos efectos que pudieran derivarse para el conjunto de la flota. En contra de las previsiones más generalizadas, no se produjo subida para las gasolinas y en el caso del gasóleo para la actividad pesquera, el incremento aprobado se va a compensar vía subvenciones mediante una fórmula que ha sido estudiada por la Administración.

En contra de algunas ver-

siones difundidas en un principio, hay que señalar que el gasóleo B ha experimentado un incremento del 9,52 por ciento, lo que supone el paso de 42 a 46 pesetas. Aumento que tendrán que pagar los agricultores, pero no los pescadores, habiendo influido en esta decisión del Gobierno el esfuerzo que en este momento está acometiendo el sector para reconvertir la flota.

Hasta el pasado 9 de enero, el precio del gasóleo B para la actividad pesquera tenía un precio de 42 pesetas. De esta cantidad se descontaban, inicialmente, 1,50 pesetas por el aprovisionamiento de los pesqueros en surtidores colectivos, lo que situaba el precio efectivo del combustible en 40,50 pesetas. A partir de este momento, funcionaban las subvenciones oficiales que, en 1984, se cifraron en 7,65 pesetas por litro. En total, el precio a pagar por el pesquero era de 32,85 pesetas.

En conjunto, la actividad de todo el sector supone un consumo anual de unos 940 mi-

llones de litros de gasóleo. Las subvenciones por este consumo alcanzan cerca de los 7.000 millones de pesetas. Sin embargo, los esfuerzos de la administración pesquera para clarificar censos y evitar abusos dio lugar a una reducción de las subvenciones en unos 400 millones de pesetas. Esta compensación de la Administración para con el sector pesquero se interpreta, en primer lugar, como una respuesta a la política de control seguida en el último año para evitar fraudes. Pero, sobre todo, se entiende como un apoyo del Estado a un sector que está obligado a llevar a cabo una profunda reestructuración que requerirá un gran esfuerzo económico.

Este acuerdo del Gobierno va a suponer un gasto adicional, vía subvenciones, de unos 3.800 millones de pesetas. Las ayudas oficiales por litro se elevarían ya a 11,65 pesetas.

Si para el sector pesquero la subida de los carburantes no ha supuesto motivo de preocupación, no ha sucedido lo mismo en lo que se refiere a la Marina Mercante, donde también existen importantes problemas de reestructuración y endeudamiento. Según estudios técnicos de la Asociación de Navieros (ANAVE), las dificultades de la Marina Mercante en los combustibles se centran en dos puntos. En primer lugar, los elevados precios que tienen en España tanto el fuel como el gasóleo, y, en segundo término, la calidad de los mismos. Los navieros consideraban totalmente negativa cualquier subida de estos carburantes si antes no se acometía una reforma profunda en su composición.

Según ANAVE, el gasóleo B español es de una gran calidad, muy por encima de lo que

necesitan los motores de las embarcaciones. Por este motivo, una vieja reivindicación es la necesidad de que Campsa acometa una reforma de sus productos para ofrecer al sector uno denominado como *Diesel-oil*, a un precio más bajo y suficiente para los barcos. Este cambio no se ha llevado a cabo y los navieros protestan ante la obligación de tener que consumir un producto que no satisface sus intereses.

También se quejan los navieros por los elevados precios que tiene el gasóleo en España en relación con los aprovisionamientos que se pueden hacer en el exterior. ANAVE insiste en que el gasóleo, en España, tiene un precio superior en un 31,4 por ciento al vigente en otros países. Mientras que en nuestro país hay que abonar 40,50 pesetas por litro, en

---

**El sector pesquero consume anualmente 940 millones de litros de gasóleo, lo que supone 7.000 millones de pesetas de subvención oficial.**

otros mercados es posible aprovisionarse a unas 31,50 pesetas y, además, con la posibilidad de hacer unos pagos a 90 días. En las estaciones de Campsa es preciso hacer los pagos por adelantado. Por este motivo, parte muy importante del consumo de gasóleo en la marina mercante se adquiere en puertos extranjeros.

En lo que se refiere a los fuelóleos, la subida aprobada por el Gobierno oscila entre el 10,21 y el 13,50 por ciento. El fuelóleo número uno ha pasado de 29.400 pesetas a 32.500 pesetas, con un incremento del 10,54. En este caso, también los barcos españoles optan por su aprovisionamiento, cuando las condiciones lo permiten, en el exterior. Primero por el precio y, en segundo lugar, por las calidades. En materia de precio, además de ser más bajo, también es posible su pago a 90 días. Respecto a la composición, ANAVE ha denunciado reiteradamente la baja calidad del fuel-oil español proporcionado por Campsa.

Es prácticamente imposible hablar de cifras de consumo en la marina mercante, dadas las dificultades para su control. Los barcos inferiores a 10.000 TRB cuentan con una subvención de 4 pesetas por litro de gasóleo, lo que supone unos 2.000 millones de pesetas anuales. En consecuencia, el consumo es de unos 500 millones de litros. No existen datos fiables sobre los barcos con TRB superior y con posibilidades de repostar en el exterior.

El combustible, tanto de gasóleos como de fuelóleos, es un componente muy importante en el conjunto de los gastos de la actividad. Según datos de ANAVE, el combustible de un petrolero supondría hasta el 50 por ciento, entre un 35 y un 45 por ciento en los buques graneleros y, aproximadamente, un 40 por ciento en los barcos frigoríficos. En la pesca, se barajan unas cifras en torno al 33 por ciento. En la agricultura, por dar una referencia, no pasan del 10 por ciento.

Vidal MATE



## **A YUDA OFICIAL PARA LA PESCA**

La subvención del carburante para el sector pesquero se interpreta como un apoyo estatal a un sector que está obligado a llevar a cabo una profunda reestructuración que requerirá un gran esfuerzo económico. Cada litro de gasóleo tendrá ahora una subvención de 11,65 pesetas, lo que suponen 3.800 millones de gasto adicional.



## LA SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

# BAJO EL PESO DE LA EDAD

Vidal MATE

Pesan los años. Con un total de 127.000 cotizantes y un número de pensionistas cercano ya a 90.000, el Régimen del Mar de la Seguridad Social está determinado por la alta media de edad de sus afiliados. Mientras que en el conjunto de las pensiones del Régimen General la viudedad supone el 27,83 por 100 de estas prestaciones, en el Régimen Especial del Mar este porcentaje se acerca al 35 por 100. Por cada pensionista solamente hay 1,35 cotizantes, lo que sitúa al Mar, junto con los sectores del

carbón y agrario, entre los regímenes más envejecidos.

Fruto de esta situación, o teniendo en cuenta estas circunstancias, la Administración ha mantenido durante los últimos años una política de contención de las cotizaciones en el Mar, aunque ello haya supuesto un aumento del déficit, que es compensado por las aportaciones del Estado.

Según datos del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, la cifra de los recursos por cotizaciones del Régimen Especial del Mar experimentó un crecimiento

cercano al 20 por 100 entre 1980 y las previsiones existentes para 1985. Es decir, de los 20.754 millones de pesetas de recaudación que se contemplaban en los presupuestos de 1980 se ha pasado a unos recursos previstos para el ejercicio de 1985 de 24.390 millones.

Por el contrario, durante este período de cinco años, los gastos corrientes pasaron de 33.295 millones de pesetas a 68.992 millones. En consecuencia, el déficit se elevó de 12.541 millones a más de 44.000, lo que significa una caída en la tasa de cobertura —diferencia entre gastos e ingresos— del 62 al 35,5 por 100.

Al margen de los problemas existentes sobre censos (127.000 cotizantes, frente a 148.000 afiliados, aproximadamente), o de las personas refugiadas en este Régimen Especial por las ventajas de menor cotización que requiere frente a otros

## CASITANTAS VIUDAS COMO JUBILADOS

**Es casi una ley natural: cada año que pasa, el mar viste de luto a muchas mujeres españolas. En la actualidad, el treinta y cinco por ciento de las pensiones acogidas al Régimen de la Seguridad Social del Mar son de viudedad. Una cifra muy por encima de la media nacional.**

sistemas, la realidad es que nos encontramos ante un sector envejecido, donde resultaría difícil que su población activa hiciera frente por sí sola a las necesidades de prestaciones que demanda el colectivo.

Dentro del conjunto de la Seguridad Social, con un total de 11 millones de cotizantes para 1985, el Mar, con 127.000 personas afiliadas, representa el 1,16 por 100 de la población. Sin embargo, analizando los ingresos por cotizaciones, resulta que en 1985, sobre un volumen de recursos de toda la Seguridad Social de 2.690.115 millones de pesetas, el Mar aporta únicamente el 0,91 por 100 de las recaudaciones previstas. La Administración ha tenido en cuenta las especiales circunstancias del sector, como lo refleja el hecho de que, mientras los ingresos por cotizaciones en el Régimen General crecieron en los

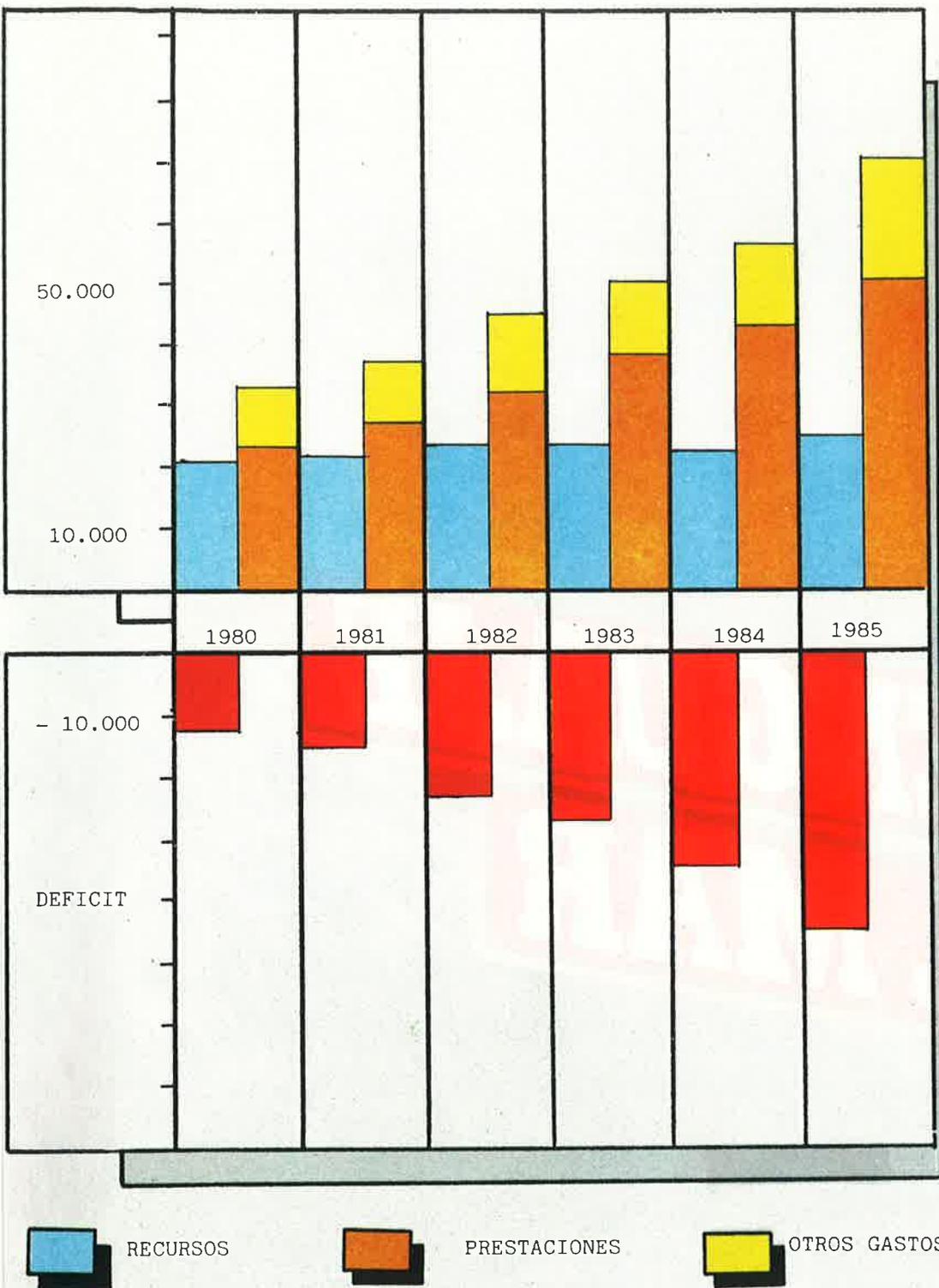
últimos seis años en un 70 por 100, un 55 por 100 en el carbón o un 110 por 100 en el sector agrario, en el Mar sólo han subido un 20 por 100.

El hundimiento en los porcentajes de cobertura (relación entre gastos e ingresos) viene determinado, además de por el parón citado en las cotizaciones, por el aumento en el número de pensionistas, cuyo peso no podría ser soportado por la población activa del sector. En 1980 por cada pensionista del Mar trabajaban 1,5 personas. Desde esa fecha hasta hoy, esta relación ha caído, para situarse en 1,35 trabajadores.

Este mayor distanciamiento entre ingresos y necesidades se ha producido también en otros sectores, lo que ha supuesto el incremento en los últimos años de las aportaciones del Estado al conjunto de la Seguridad Social. Estas aportaciones han pasado de



(en millones de ptas.)



169.375 millones de pesetas en 1980, cifra que suponía el 9,47 por cien del total, a 753.293 millones previstos para 1985, que significan ya el 21,34 por ciento.

La relación activos y pasivos (cotizantes y pensionistas) en el Mar sólo es inferior en los regímenes del carbón y agrario,

mientras que en el Régimen General, aunque también con tendencia a la baja, principalmente debido al paro, se mantiene una relación de 2,68 personas en activo por cada pensionista.

Según datos referidos al segundo semestre de 1984, el número de pensionistas adscri-

tos al Régimen Especial del Mar de la Seguridad Social se eleva a unas 88.124 personas. De esta cifra, 18.277 corresponden a pensiones por invalidez, cifra que supone un 20,68 por cien del total y que se asemeja a las tasas de cobertura por invalidez existen en otros regímenes (25,41 por

ciento en el Régimen General y 27,83 por 100 en el Régimen Especial Agrario).

Las pensiones por jubilación en el mar ascendían, según datos referentes al mismo periodo, a 34.605, lo que significa el 39,27 por ciento del total de pensionistas. Este porcentaje no alcanza, aunque también es bastante similar, al registrado en el conjunto de la Seguridad Social, cifrado en el 41,8 por cien, y queda bastante por debajo del que presenta el campo, con un 55 por ciento de pensiones por jubilación entre los trabajadores por cuenta propia.

Un dato resaltable es el referido a las pensiones por viudedad. En el Régimen del Mar existen 30.702 pensiones por este concepto, lo que representa casi el 35 por ciento del número de prestaciones, mientras que en el Régimen General sólo un 27,83 por ciento de las pensiones son de viudedad y en el caso de los agricultores sólo el 10,99 por ciento. En este punto habría que tener en cuenta que la equiparación de prestaciones no ha tenido igual desarrollo en todos los regímenes. Finalmente, con un total de 4.081, las pensiones por orfandad en el Mar representan un 4,63 por cien, tasa equivalente en el Régimen General.

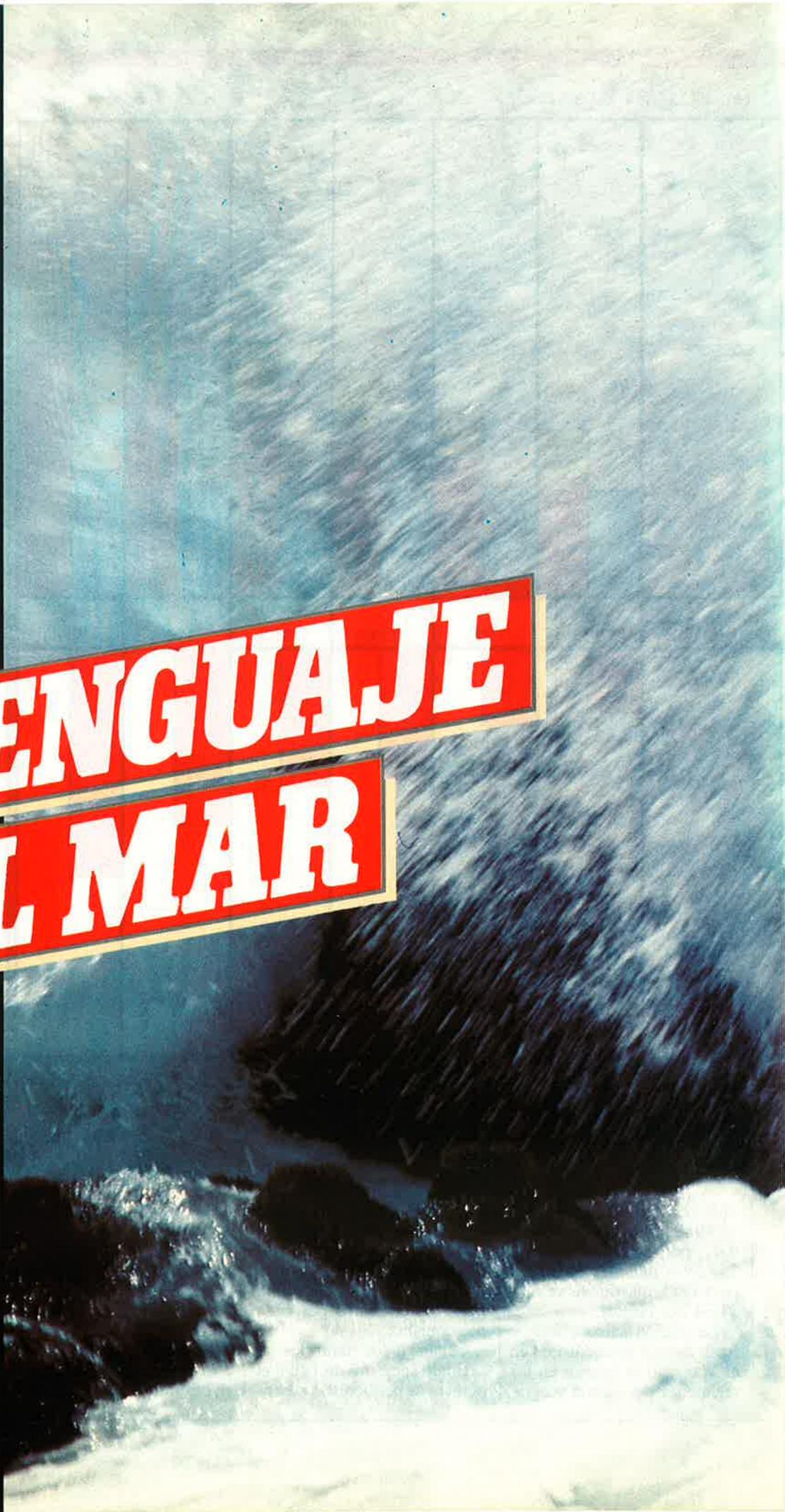
En lo que se refiere a su distribución geográfica, el mayor número de pensionistas corresponde, lógicamente, a las provincias que tienen mayores niveles de población activa, salvo casos como Barcelona donde los pensionistas que residen en la ciudad superan prácticamente a los trabajadores activos. Por regiones, Galicia se sitúa a la cabeza, con 26.000 pensionistas, seguida de Andalucía, con 15.500; el País Vasco, con 9.700; Cataluña, con 8.000, y la Comunidad Valenciana, con otros 8.000. Pontevedra figura en primer lugar por provincias, con 15.194 pensionistas y 19.400 trabajadores cotizantes, y a continuación está La Coruña, con 9.326 pensionistas y 15.300 cotizantes. ■

**MAR**

*Entre dos viajes,  
el mar. Y, en  
medio, el hombre  
permanentemente  
asomado al  
finisterre de sus  
ilusiones. Siempre  
hay un largo viaje  
esperando. Tan  
largo como  
profundo es el*

# EL LENGUAJE DEL MAR

*océano, cuyas  
aguas baten  
eternamente sobre  
la roca. Sólo con  
la palabra escrita,  
tan molesta en las  
modas actuales,  
puede el hombre,  
al fin, hacer ese  
viaje.*



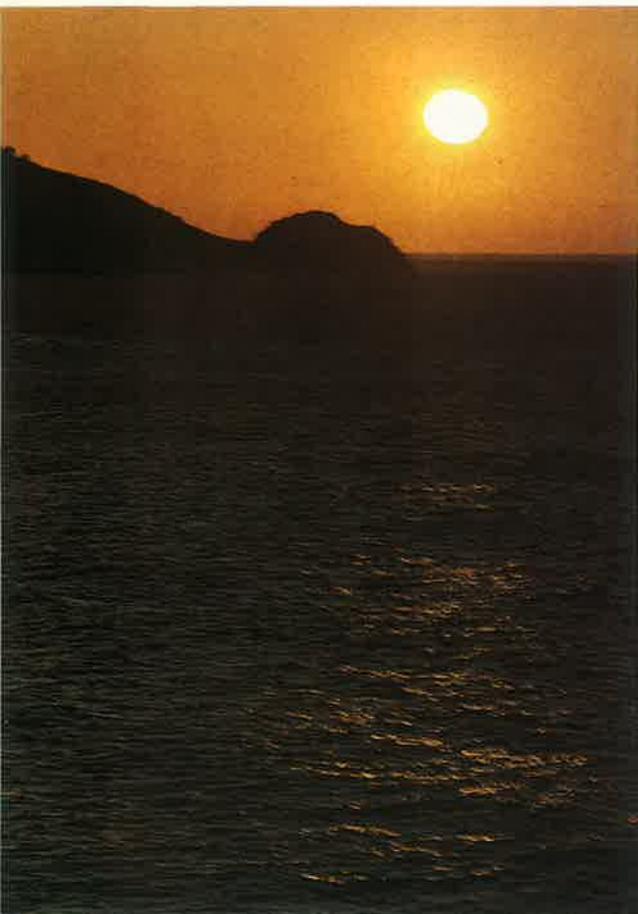


**T**AL vez el mar haya perdido su color, o tal vez se hayan perdido los ojos de la infancia. Por encima de las marjales, más allá de los naranjos y las palmeras, sobre la línea dorada de las viñas, el mar era entonces de un azul milagroso, que rompía la gracia de una vela latina. Sin embargo, hay que pensar que probablemente haya sido mejor nacer en un tiempo en el que los días pasan y se deslizan como siglos.

Desde la ventanilla del tren —a veces, más de tres horas para digerir apenas cincuenta kilómetros—, que corría a lo largo de la costa, el mar era un viaje imposible. El mar se tragaba los cascos de madera, con su profundo olor a brea; los montones

pasar el tiempo para que acabásemos comprendiendo que éramos nosotros quienes amenazábamos la perezosa existencia de las colonias de erizos, en las tranquilas llanuras de piedra, bajo el agua transparente.

El Mediterráneo —antes de ser la puerta de la muerte— era un lugar donde Neptuno, haciéndole caso a Brassens, procuraba no enojarse nunca demasiado, donde Josep Pla se desperezaba cien veces antes de ponerse la boina y los rodaballos sabían, sin que nadie se lo hubiese dicho, el camino que conducía a las playas humeantes del aceite de oliva. En el Mediterráneo, todos parecían estar de acuerdo en que Ulises se pasó exagerando sus aventuras.



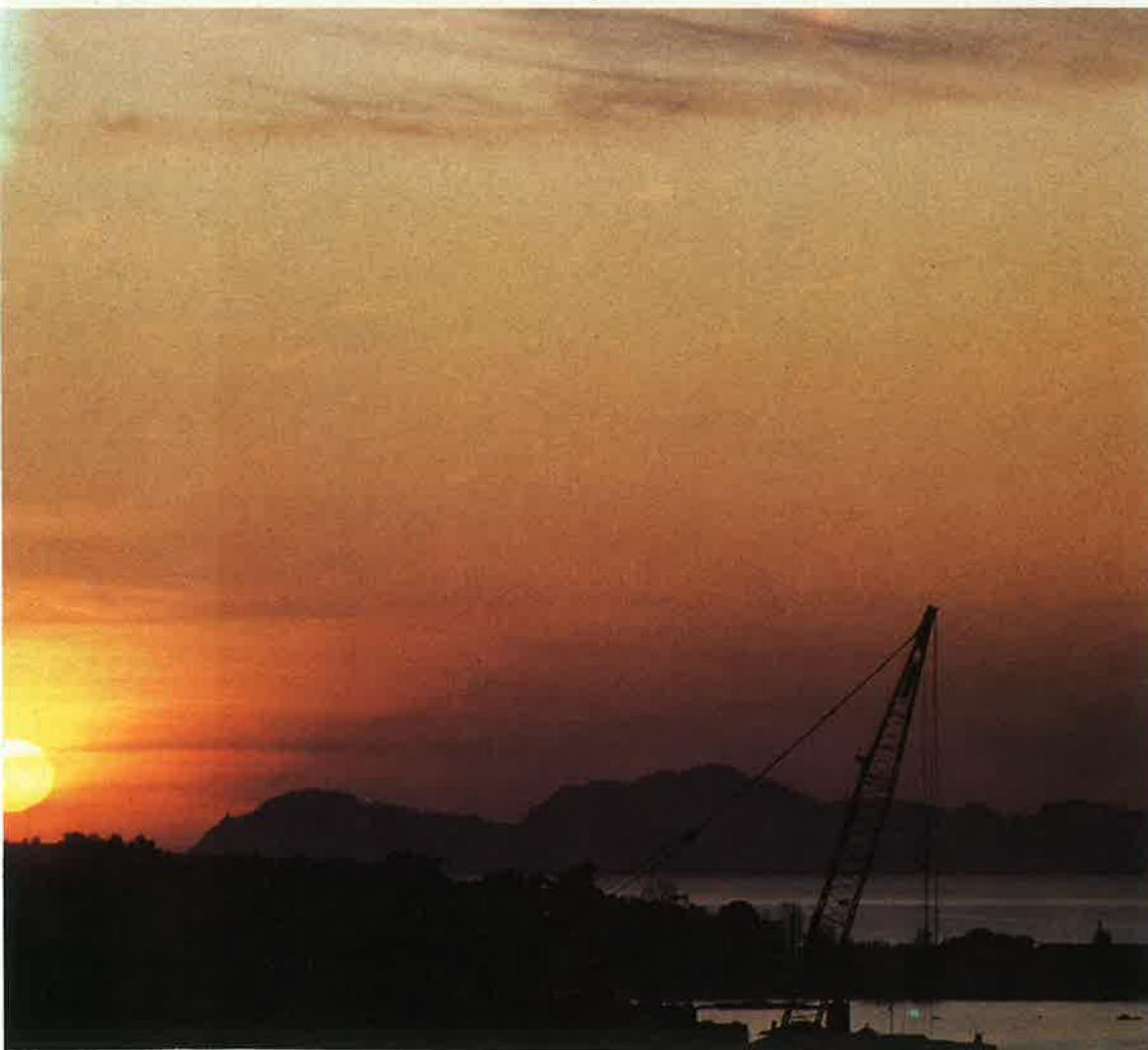
de uvas pasas, con su ronroneo de avispas ávidas bajo el sol; y traía, cada tarde, el milagro de escamas relucientes bajo el techo del cielo.

Era extraño que las vendedoras de pescado nos dejaran coger los caballitos de mar y que, en cambio, pusieran precio a las sardinas; y también era incomprensible que hubiese hombres que recogieran los erizos, esos animales terroríficos, que amenazaban la planta de nuestros pies, confundidos entre las rocas. Tuvo que

Probablemente, el Cantábrico fuera, ya por entonces, otra cosa. Para cada cual, otra cosa. Para algunos pudo ser un elefante de piedra dormido frente a la playa de Barros, en Asturias; el decorado de un amor que se escapó a un lugar más tranquilo bajo tierra, en San Sebastián, y el presentimiento de que, sin el maldito reuma, la ría del Barquero, en Lugo, podría disputarle el lugar a los más desorbitados sueños. Pero quizá no sea oportuno



*Bajo las aguas  
silenciosas,  
una selva de  
algas abraza  
esqueletos de  
trirremes  
hundidas,  
ánforas sobre  
las que crecen  
las  
madréporas y  
disimulados  
anillos de oro,  
que nadie  
encontrará  
jamás.*





*Frente al mar  
no es oportuno  
establecer la  
eterna disputa  
sobre la  
belleza. El  
tamaño de la  
perfección está  
en los ojos  
que miran y,  
más allá de  
ellos, en el  
lugar remoto  
donde crece  
el embrión de  
la mirada.*



establecer la eterna disputa sobre la belleza, la falaz dicotomía entre el Panteón y el Partenón: el tamaño de la perfección está en los ojos que miran y más allá de ellos, en el lugar remoto en que está el misterioso embrión de la mirada.

En La Coruña —y sería largo explicar el porqué—, el Atlántico puede parecer hosco y mineral, confundiéndose con el desierto más arriba, en las arenas desoladas de Covas, donde el lenguaje del agua es un espejo del lenguaje tozudo de las rocas. En Tánger, sin embargo, el Levante trae perfumes de comino,

fuselaje del aparato volador, al que, para mayor desconsuelo, uno ha subido después de desembolsar una suma escalofriante. En Veracruz, las aletas de los tiburones —como si uno hubiese regresado a los ocho años y estuviese sentado sobre la butaca de un cine que ya no existe— remueven la superficie del agua, como queriendo avisar al encargado de montaje de sonido que, en la banda, faltaba un golpe de música. Los zopilotes vigilan, por si acaso el asunto termina en sangre. Desde el Balboa Park, en La Jolla, California, el sol emprende una



de jengibre y coriandro y el mar hierve de voces raramente humanas. Cosas del mar, que se aferran al corazón en algunas tardes de lluvia, entre las casetas viejas y azules de una playa de Rabat sobre la que se desploma un cementerio en donde sobran huellas de niños, de amantes y de borrachos. En el aire, la lluvia aplasta contra el suelo ocre, contra las piedras desordenadas de las tumbas sin nombre, un viejísimo relente de humo de kif.

A 8.000 metros de altura, el Atlántico es una sábana imposible y uno siempre ha pensado en qué ocurriría si el tacón del zapato que luce la azafata perforase el finísimo

carrera desesperada hacia el abismo, y hay que reconocer que esa actitud imprudente pone un pellizco de miedo en el corazón. Luego, al pensar que se puede emprender el viaje hacia las playas orientales de la infancia, hacia ese conocido chapoteo de aguas que remueve las conchas inútiles de un millón de tellinas, vuelve la tranquilidad. El Partenón siempre está allá, del otro lado de la elipse, aguardando, aunque con su azul perdido para siempre.

Los dioses, cuando abandonan la casa, se convierten en mendigos.

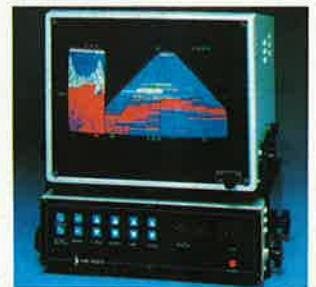
Adrián VEDRA

Fotos:  
Luis Alonso Ocaña  
(Triciclo)



# AHORA, MAS QUE NUNCA

Hispano Radio Marítima le ofrece la mejor y más amplia gama de equipos electrónicos de pesca y navegación, respaldados por el más extenso servicio post-venta.



## HISPANO RADIO MARITIMA, S.A.

Julián Camarillo, 6 - Tel.: 754 37 00 Telex: 42727 HRMJ E - 28037 MADRID





## Las multinacionales del sector pesquero

**A**l igual que otros sectores de la producción, el pesquero ha conocido en las últimas décadas el desarrollo de las multinacionales. España no ha escapado a esta regla universal, y dos de sus empresas del ramo, Pebsa y Pescanova, figuran en los primeros puestos del ranking mundial. El informe que sigue es una aproximación a los factores que han permitido el surgimiento e implantación de grandes imperios económicos en un sector tradicionalmente dominado por la pequeña empresa familiar. Un análisis de las principales características de las actuales multinacionales pesqueras, así como una nómina de las más importantes, agrupadas por sus países de origen, completan este trabajo.

La empresa artesanal no dispone de congeladores, ni de buques factoría, ni de redes de comercialización en frío, ni infraestructura de transporte. Ese es, precisamente, el campo de actuación de la multinacional.

# Diversificación, clave de las multinacionales

La empresa multinacional es el instrumento clave del proceso acelerado de internacionalización de la economía que tiene lugar tras la segunda guerra mundial. El fenómeno no es nuevo, porque empresas multinacionales, entendidas como entidades económicas que actuaban en más de un país, las hubo, con carácter bastante parecido al actual, desde el siglo XV, y baste recordar como ejemplo a los Fugger; también en el siglo pasado hubo importantes firmas supranacionales. Lo novedoso de esta segunda mitad de nuestro siglo es la aplicación de criterios de gestión empresarial y de pla-

nificación económica basados en la idea matriz de que la actividad de una sociedad multinacional se fundamenta en su implantación en un número indeterminado de países, en no tener patria, siendo la ubicación de su sede central una cuestión de segundo orden. Aprovechar las ventajas de una economía de escala; fluctuar con las diferentes posibilidades financieras, legislativas y de mercado de trabajo de varios países, y contar con un gran número de mercados son las pautas de comportamiento que definen, en esencia, a una empresa multinacional.

La explotación pesquera no podía ser

una excepción a esta tendencia económica universal. Por ello, hoy existe un buen número de empresas multinacionales dedicadas a la pesca. Pero, como es lógico, las multinacionales pesqueras nacen y se desarrollan condicionadas por una serie de factores específicos que las hacen diferenciarse de sus hermanas en otros campos de la economía.

El primero de ellos en importancia es la expansión pesquera experimentada desde los años sesenta. El incremento medio de la producción mundial es del orden del 3,4 por 100 anual, aunque este aumento no haya sido, ni mucho menos, similar en todos los países tradicionalmente pesqueros. Recuérdese el espectacular caso de Perú hace veinte años, cuando saltó al primer puesto mundial en volumen de capturas, gracias únicamente a una especie, la anchoveta, para luego decaer notablemente. Otros, como Japón, han crecido de forma proporcional. Mientras, España se mantiene.

La revolución tecnológica de los medios de producción define la segunda peculiaridad. La creación y el perfeccionamiento de métodos de sondeo, localización de bancos de peces, mejora en la construcción de buques pesqueros, conocimiento mucho más detallado de la biología marina, desarrollo vertiginoso de subsectores como cultivos marinos, acuicultura, congelación y conservación por frío han modificado totalmente el rendimiento en la actividad pesquera.

Revolución tecnológica y sector en expansión significan posibilidades de acumulación de recursos financieros e índices de rentabilidad altos, por lo que inmediatamente viene la inversión en el campo pesquero. Pero hay otra cuestión más importante que determina la internacionalización empresarial del sector.

Tradicionalmente, los principales países pesqueros se caracterizaban por tener próximos los grandes bancos de pesca. Es el caso de Canadá y USA con Terranova; Noruega con el Mar del Norte; Gran Bretaña e Irlanda con el Gran Sol; España con nuestra, antaño, rica plataforma continental, y Japón con sus productivas plataformas continentales. Esto hacía posible la explotación de esos grandes bancos por embarcaciones relativamente pequeñas, dada la proximidad a los mismos, lo que estaba al alcance de multitud de





empresas con poco capital. Era, pues, desde el punto de vista económico, un sector propicio para empresas pequeñas de estructura empresarial. Como, por otra parte, los grandes centros de consumo estaban relativamente cerca de los grandes centros de producción, el problema se simplificaba aún más.

Pero ello tuvo consecuencias muy lógicas en estos casos. Los bajos capitales necesarios para la explotación, unido a los altos índices de rentabilidad del mismo, causaron un incremento de las unidades de explotación, que han traído como resultado el esquilamiento de los bancos tradicionales, al margen de los aumentos de población y la mejora en la calidad de alimentación de los países desarrollados, con su conocida ley de sustituir los hidratos de carbono por proteínas. Los casos de agotamiento de los caladeros europeos, como Gran Sol, Mar del Norte o el de la plataforma continental española, son de sobra conocidos.

Si los bancos tradicionales se acaban, hay que buscar otros nuevos. Pero ocurre que éstos, como el sahariano, el atlántico surafricano de Namibia y Angola, el de América del Sur y las zonas cercanas de

la Antártida están no sólo alejados de los clásicos centros de producción, sino también de los núcleos de consumo, con lo que aparece un doble problema: crear los barcos necesarios no sólo para faenar durante meses a miles de millas de su país de origen respectivo, sino para que sea posible conservar durante el mismo tiempo el producto pesquero; y, por añadidura, disponer de una red comercial capaz de poner en manos del consumidor un producto originado a veces en las antípodas del mismo. En una palabra, se hace necesaria una estructura empresarial, a la que es imposible que acceda la empresa artesana tradicional. Esta no puede tener congeladores, ni buques factoría, ni redes de comercialización en frío, ni infraestructura de transporte. Y esto es lo que va a hacer la empresa multinacional pesquera.

El establecimiento de la empresa multinacional en el sector de la explotación pesquera depara una serie de consecuencias de gran importancia. En primer término se elimina la atomización empresarial. Este es un fenómeno conocido, no sólo en la pesca, sino por análisis comparado con otros sectores de la actividad

Producción de	
pescado en 1982	
Países	Toneladas
1.º Japón	10.700.000
2.º URSS	10.000.000
3.º China	4.900.000
4.º USA	4.000.000
5.º Chile	3.600.000
6.º Perú	3.400.000
7.º Noruega	2.500.000
8.º India	2.300.000
9.º Corea del Sur	2.300.000
10.º Indonesia	2.000.000
11.º Dinamarca	1.900.000
12.º Tailandia	1.900.000
13.º Filipinas	1.800.000
14.º Corea del Norte	1.550.000
15.º Méjico	1.500.000

Fuente: Alain Le Sann, «Le Tiers Monde pris au filet». Solagral.



económica: es la eterna regla de que el pez grande acaba comiéndose al chico. En todos los países, las empresas pesqueras pequeñas están desapareciendo, faltas de sus cercanos caladeros tradicionales, a pasos agigantados. Igualmente y por la misma razón, se produce un proceso de concentración internacional que favorece la tendencia al oligopolio, típico de las compañías multinacionales.

Del mismo modo que sucedió antes con la agricultura, con la creación de la agroindustria por las multinacionales de dicho sector, en la pesca ha nacido la tecnopesquería; es decir, la integración técnica, financiera y productiva sobre el sector pesquero, que crea un complejo industrial, ramificado en múltiples actividades y operaciones, con el aprovechamiento íntegro del producto.

Otra característica de las multinacionales pesqueras es su estrecha relación con sus homónimas agroalimentarias, tanta que (como se verá más adelante) las más importantes de este último ramo son, a su vez, las grandes de la pesca. Esto es lógico, dado que el pescado y sus derivados no son, a fin de cuentas, sino un producto alimenticio más, que se beneficia de una estructura económica integrada y de escala.

Como corolario de todo lo expuesto, conviene destacar el hecho de que la estrategia de la multinacional pesquera se



caracteriza por una serie de aspectos. Los dos primeros son diversificación de la actividad y sus productos, así como diversificación espacial de las instalaciones y actividades. Ambos vienen dados por los condicionantes propios del quehacer pesquero. Al estar los caladeros muy alejados a veces, lo mismo que los mercados de consumo, junto con la frecuente variedad de las especies pescadas, la consecuencia es que la ubicación de piscifactorías, industrias derivadas, infraestructura comercial y otros elementos están enormemente diversificados.

El tercer aspecto, la diversificación en las formas de implantación, es el más novedoso y típico de las multinacionales. Debido a la diferente situación, tanto política como financiera y jurídica, de los países propietarios de los grandes caladeros, como de los grandes países consumidores, la estrategia de introducción de las multinacionales en dichos países puede revestir distintas formas, que pueden resumirse en cuatro: con la gestión directa, la empresa central lleva directamente la dirección económica y administrativa de la sociedad ubicada en la zona o país en que se haya instalado. En los casos de empresa filial, la compañía matriz suele participar con más del 51 por 100 de las acciones de la firma local del país en cuestión. Por el método de participación en empresas locales, la central adquiere par-

# Desaparecen las pequeñas empresas

tipificación diversa en el accionariado de una entidad previamente instalada en un país determinado, escogida entre las que más convenga a sus intereses concretos. Por último, «joint venture» es una fórmula muy típica de asociación entre las multinacionales; suele revestir formas muy complejas, pero, en esencia, se trata de la fusión de dos grandes empresas, aportando cada una una serie de ventajas de las que carece la otra y que, sumadas ambas, suponen un notable salto cualitativo. Nunca hay dos «joint ventures» iguales, ya que se trata, simplemente, de un acuerdo sobre bases muy específicas y para una actividad muy precisa, por lo que la superestructura jurídica del acuerdo suele revestir gran complejidad.

Pasaremos ahora a la exposición de las principales multinacionales del mundo en el sector pesquero. Se han agrupado por países de origen, puesto que las características de los mismos dan a las empresas una serie de matices diferenciadores.

Japón es, con sus 10.700.000 toneladas de capturas en 1982, la primera potencia pesquera del mundo. Cuenta con doce grandes compañías dedicadas a este sector, de las cuales ocho se encargan exclusivamente de la actividad extractiva y una está vinculada a la industria agroalimentaria, la **Nippon Rizo**; las tres restantes son poderosos «zaibatus», ramificados en múltiples actividades: **Mitsubishi**, **Mitsui** y **Marubeni**.

Las empresas japonesas del sector pesquero son las que alcanzan mayor grado de especialización e internacionalización del mundo. Poseen una depuradísima tecnología y están presentes en todos los mares. En Asia y Oceanía su implantación llega a dieciocho países, con sesenta y siete filiales dedicadas principalmente a la acuicultura y a la actividad extractiva

con barcos arrastreros. En América del Norte sus redes se extienden a Estados Unidos y Canadá, con veintiséis filiales, encargadas sobre todo de la transformación de productos del mar, por estar allí los grandes mercados de consumo. En África, donde poseen veintiséis filiales, han conseguido entrar en trece países; su actividad básica es la congelación, para llevar estos productos a otros mercados, sobre todo europeos, y también la transformación. América Latina las conoce a través de nueve países y diecisiete filiales;

sus barcos arrastreros son los que más faenan. Finalmente, en Europa se dedican a la pesca del atún y a los transformados, con tres filiales en otros tantos países.

Peculiaridad de estas empresas japonesas es la cobertura de todas las actividades vinculadas a la pesca, por lo que han sido unas de las creadoras de la ya citada tecnopesca. Por otra parte, se dedican a la multiproducción, destacando por su diversificación: crustáceos, túnidos, ballenas y otros.

## PRINCIPALES EMPRESAS MULTINACIONALES

### DEL SECTOR PESQUERO

Nombre de la empresa	País de origen	Núm. de filiales	Nombre de la empresa	País de origen	Núm. de filiales
Taiyo Gyorgyo	Japón	32	Brascan	Canadá	3
Castle & Cooke	USA	26	Fitch Lovell	G. Bretaña	3
B.C. Packers	Canadá	21	Icelandic Freezone	Islandia	3
Heinz	USA	19	Mitsui	Japón	2
General Mills	USA	15	Hoko	Japón	2
Ward Food	USA	14	Kawakami	Japón	2
International Protein Co.	USA	12	Union International	G. Bretaña	2
Ralston Purina	USA	11	Brook Bon Liebig	G. Bretaña	2
Del Monte	USA	11	Ross Food	G. Bretaña	2
Nichiro Gyorgyo	Japón	11	Kay Co.	USA	1
Pebsa	España	11	New England Fish Co.	USA	1
Kyokuyo	Japón	10	Nickerson	Canadá	1
Associated Fisheries	G. Bretaña	10	Nippon Reizo	Japón	1
Salvesen	G. Bretaña	10	Bokoku	Japón	1
Nippon Suissan	Japón	9	Hanson Trust	G. Bretaña	1
Zapata	USA	8	Young's	G. Bretaña	1
Atlanta Co.	USA	8	Esast Asiatic	Dinamarca	1
Consolidated Foods	USA	7	Nordsee	R.F.A.	—
Nat Sea Products	Canadá	7	Fisch Union	R.F.A.	—
Mitsubishi	Japón	7	Birds Eye	G. Bretaña	—
Pescanova	España	6	Bjelland	Noruega	—
Oetker	R.F.A.	3	Frionor	Noruega	—
Borden	USA	4	Norbest Caning	Noruega	—
G. Weston	Canadá	4	Abba	Suecia	—
Marubeni	Japón	4	Sunnan	Suecia	—
Toko	Japón	4			

Fuente: "El proceso de internacionalización del sector pesquero". Fernando González Laxe, ICE 1983.

# Japón, primera potencia mundial

Dentro de las multinacionales niponas destacan dos, **Mitsubishi** y **Mitsui**, por su poder; ambas son dos de los más poderosos «zaibatsus». La primera, **Mitsubishi**, estaba controlada antes de la segunda guerra mundial por la familia **Iwasaki**, quien, a través de la posesión del 47,8 por 100 del «holding» **Mitsubishi Goshi Kaisha**, detentaba el 32 por 100 de las industrias pesadas del país y la mitad de las instituciones financieras. Tras la derrota, los yanquis impusieron la disolución de la compañía, pero la firma del tratado de paz entre Japón y Estados Unidos, firmado en 1952, trajo la autorización para reagruparse. Hoy, el grupo comprende veintisiete grandes empresas matrices, cada una de ellas multinacional, que lo convierten en una de las entidades más poderosas del mundo, si bien el grueso de su actividad está orientado a la industria pesada, la informática y la industria de armamento. La actividad pesquera, con ser importante a través de sus siete filiales, en Estados Unidos, América Latina, Asia e Irlanda, no es sino una minúscula parte del gigantesco imperio. Algo similar se puede decir de **Mitsui**, aunque no es un conglomerado tan fuerte que el anterior ni con tanta importancia en el terreno de la pesca: está instalada solamente en Asia y Oceanía.

Con un volumen de capturas que alcanzó las 4.000.000 toneladas en 1982, Estados Unidos es en la actualidad la cuarta potencia pesquera del mundo,

actividad a la que se dedican trece grandes empresas. Es en este país donde se da la faceta de vinculación de la actividad pesquera a otros sectores de la alimentación. De los trece grupos existentes, sólo dos, **New England Fish Co.** e **International Protein Co.**, se dedican exclusivamente a la pesca; el resto pertenece a agrupaciones relacionadas con otro tipo de industrias agroalimentarias. Aparte de esta característica típica estadounidense, las empresas del sector se definen por un alto grado de tecnología, notable especialización en lo que a especies tratadas se refiere y posesión de métodos de transformación diferentes: congelados, conservas, harinas y demás. Por otra parte, se observa una marcada preferencia a establecer filiales de estas empresas en América Latina, en parte por la proximidad y riqueza de los bancos de esta zona, pero sin olvidar que el citado subcontinente es una de las zonas de negocio predilectas para la economía americana.

Una de estas trece sociedades es **Consolidated Foods**, que ocupa el lugar número cuarenta y nueve en la lista de empresas industriales de su país. En 1983 consiguió superar la cifra de 6.572 millones de dólares en ventas, con unos beneficios de 171,2 millones. Tiene cuatro filiales en Estados Unidos y otras tres en el extranjero, con una plantilla de 93.300 empleados; está implantada en América Latina y en Canadá.

**General Mills**, de Minneapolis, hace

el puesto número sesenta y dos entre las empresas estadounidenses. Tiene diez filiales dentro del país y cinco fuera, en Canadá y África, y se dedica principalmente a la rama avícola y a los cereales y derivados. Su cifra de ventas llega a los 5.550 millones de dólares, y los beneficios, a 245,1 millones; su plantilla está integrada por 81.186 personas.

Nueve lugares más abajo en la lista figura **Ralston Purina**, también dedicada básicamente a los piensos, ganadería y cereales. Tiene su sede en St. Louis, y seis filiales en Estados Unidos, además de otras cinco en otros países; está presente en América Latina, África y Oceanía. Con una plantilla de 56.200 empleados, sus ventas fueron de 4.872 millones de dólares y 256 millones de beneficios.

Con domicilio social en Nueva York, la firma **Borden** tiene intereses agroalimentarios muy repartidos. Posee cuatro filiales: dos en Estados Unidos y otras dos en América Latina, y 32.000 empleados. Obtuvo 4.264 millones de dólares en ventas y 189 millones de beneficio.

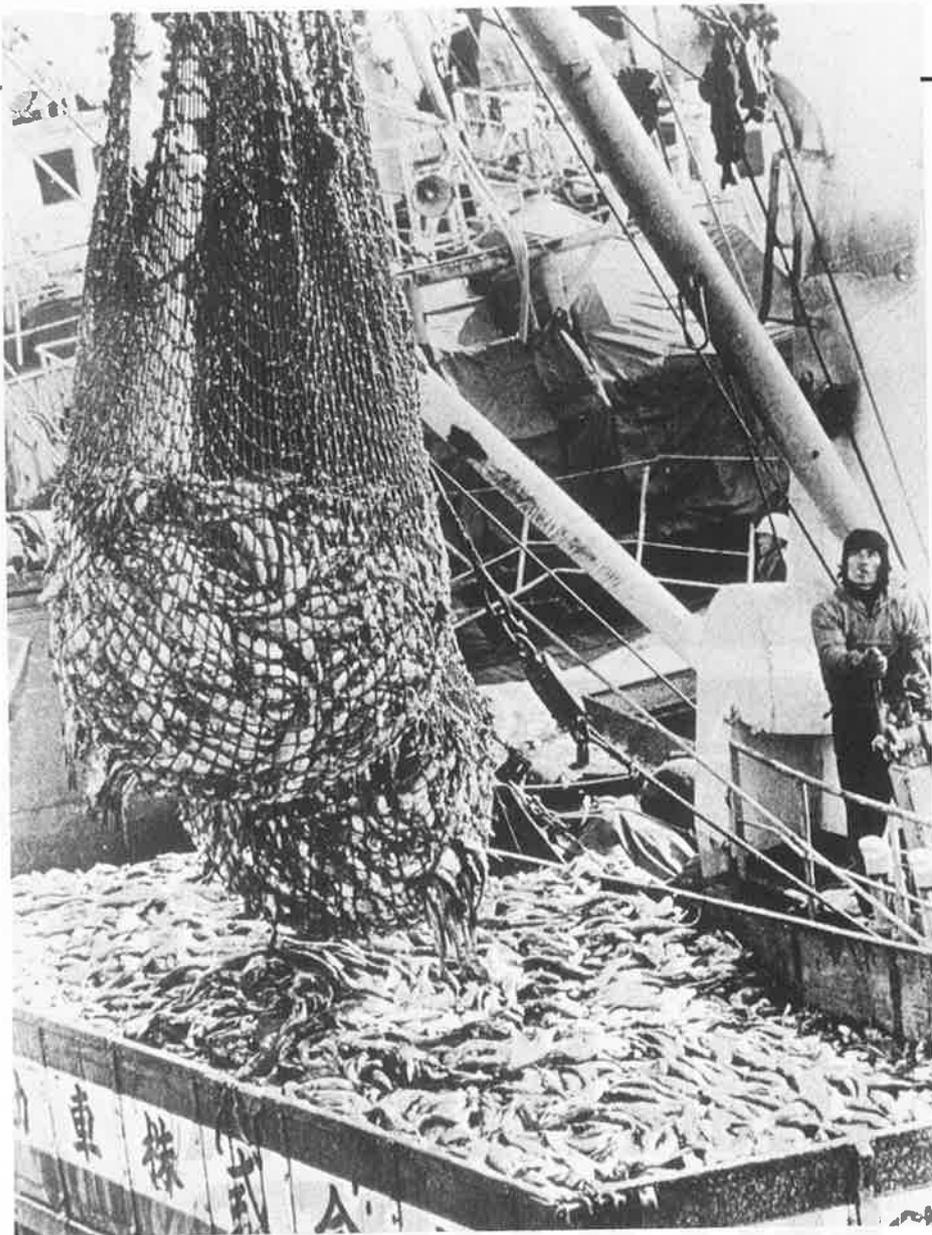
Finalmente, cabe citar a **Heinz**, una de las más extendidas, con diez filiales dentro del país, y nueve repartidas por Oceanía, África y América Latina, que ocupan a 43.452 empleados. Su sede está en Pittsburgh y sus beneficios han llegado a los 214,2 millones de dólares, mientras que las ventas fueron de 3.738 millones.

De las citadas trece sociedades, **Zapata** y **Jay Co.** pertenecen a conglomerados con intereses fuera de la actividad agroalimentaria, siendo predominantemente industriales.

En Canadá hay cinco grandes compañías dedicadas al negocio pesquero. Dos de ellas, **Weston** y **Brascan Group**, tienen intereses diversos, industriales y agroalimentarios; las otras tres, **B.C. Packers**, **National Sea Products** y **Nickerson**, son exclusivamente pesqueras. Pero hay que advertir que el 82 por 100 del capital de **B.C. Packers** pertenece a la familia **Weston** y que el 50 por 100 de **National Sea Products** es de **Nickerson**, con lo que, en la práctica se reduce a un oligopolio de tres grandes sociedades.

En Canadá la pesca es una actividad muy antigua, pues todas estas empresas, excepto **National Sea**, fueron fundadas entre los años 1920 a 1935. Por otro lado,





el grado de internacionalización es muy escaso, ya que están orientadas hacia el mercado interno y, fundamentalmente, hacia los productos transformados del gran mercado vecino, el estadounidense. Ello se comprueba al ver que de las diez empresas filiales de estos cinco grupos canadienses establecidas en el extranjero, siete lo están en Estados Unidos; dos en Brasil (propiedad de **Brascan**) y una, de **R.C. Packers**, en Filipinas.

La actividad de las multinacionales pesqueras también presenta rasgos específicos en Gran Bretaña. Por ejemplo, de los nueve grupos importantes que hay seis están vinculados a agrupaciones agroalimentarias o conglomerados superiores; así, **Birds Eye** es propiedad absoluta de la multinacional angloholandesa **Unilever**, el grupo agroalimentario más potente del mundo, que ocupó en 1982 el lugar número diecisiete en la lista mundial de empresas, con 23.120 millones de dóla-

res en ventas, 659 millones de beneficio y 283.000 empleados. **Young y Ross Food** pertenecen al **Imperial Group**. Igualmente son multinacionales agroalimentarias **Union International**, **Brook Bond Liebzig** (dedicada básicamente al sector de zumos, conservas y bebidas), **Ranson Trust** y **Fitch Lovell** (con intereses predominantemente industriales).

Otra particularidad propia de las empresas británicas en su relativamente poco importante actividad extractiva, que se limita a asegurar el mercado británico con suministros de caladeros tan distintos como Estados Unidos, Malasia, Australia, Barhein, India y otros. Se da una marcada preponderancia de las actividades vinculadas indirectamente con la tarea principal, como almacenaje, transporte, administración de lonjas, por ejemplo. También la actividad transformadora tiene bastante más importancia que la meramente extractiva.

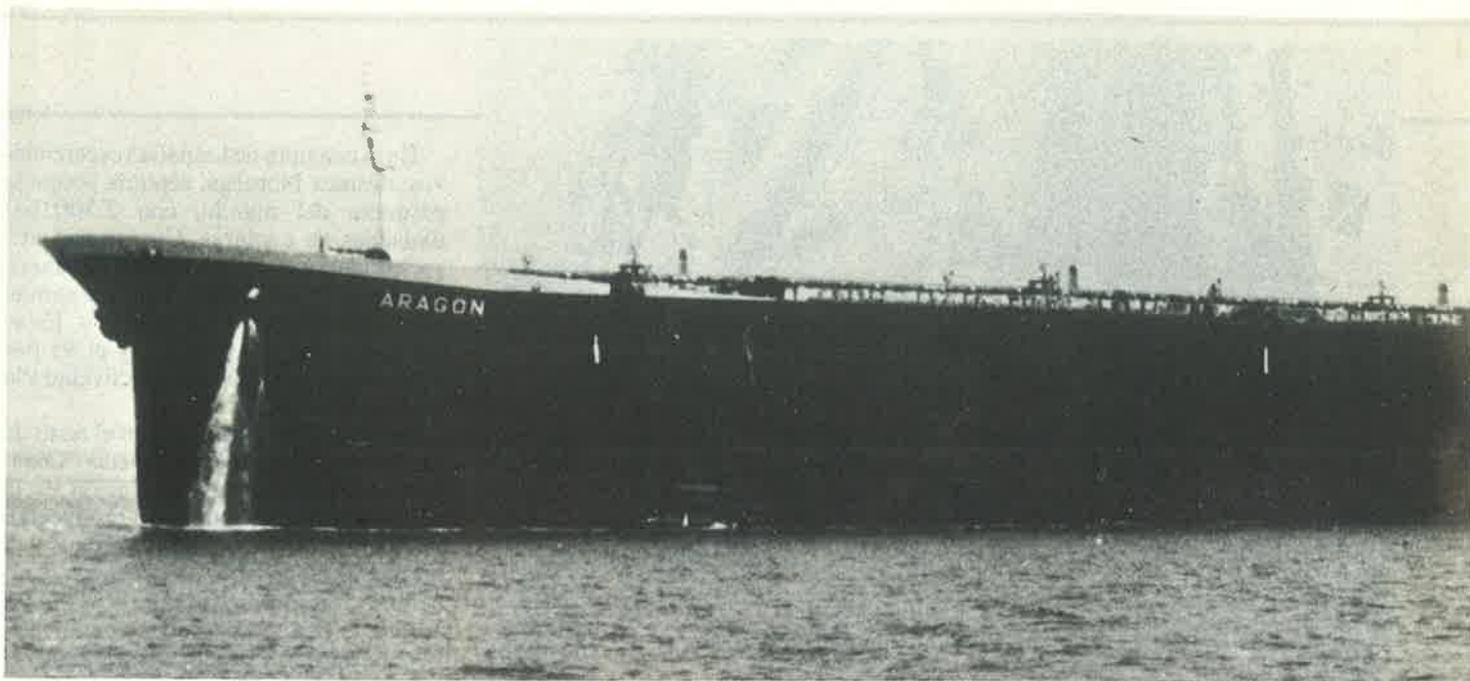
En el conjunto de los países escandinavos, destaca Noruega, séptima potencia pesquera del mundo, con 2.500.000 toneladas de capturas. Cuenta con tres sociedades de importancia: **Bjelland**, **Frienor** y **Norbest Caning**, que suman cuatro filiales en Estados Unidos. Estas empresas destinan el 80,95 y el 95 por 100, respectivamente, de su actividad a la exportación.

Tanto en Noruega como en el resto de los países escandinavos, Suecia, Dinamarca e Islandia, la exportación es la actividad fundamental de su producción pesquera, dentro de la especialización en productos congelados, conservas y acuicultura. La propiedad jurídica de las empresas pertenece, fundamentalmente, a cooperativas de producción y comercialización, y su grado de internacionalización es irrelevante, limitándose a tener filiales de comercialización, casi siempre en Estados Unidos. Es el caso de la danesa **East Asiatic**, con una filial en EE.UU.; las suecas **Abba** y **Sunnan**, establecidas en dicho país y en Chile, y la islandesa **Icelandic Freezone**, con tres filiales, todas ellas en Estados Unidos.

El caso de la República Federal Alemana presenta rasgos bastante similares a los de Gran Bretaña. Existen tres grupos importantes: **Nordsee**, propiedad en un 68 por 100 de **Unilever**; **Fich Union**, que es en un 50 por 100 de la firma estadounidense **New England Fish Co.**, y **Oetker**, una multinacional alemana del sector agroalimentario con importantes intereses en la industria de distribución alimentaria y en la cervecera; en España posee el 10 por 100 de **Damm**. **Nordsee** y **Oetker** controlan prácticamente el mercado de pescado de su país, al distribuir casi la totalidad de la mercancía. **Oetker** cuenta con cinco filiales dedicadas a todo tipo de tareas relacionadas con el sector pesquero. **Fich Union**, por su parte, depende de la estrategia de **New England** para su funcionamiento.

Por último, hay que señalar la existencia de dos empresas españolas, **Pescanova** y **Pebsa**, que son auténticas multinacionales, con un amplio número de filiales, en África y América Latina fundamentalmente. Un detallado estudio sobre las mismas apareció publicado en el informe sobre «**La estructura de la pesca en España**», publicado en el número 227-228, correspondiente a diciembre de 1984, de HOJA DEL MAR. ■

Carlos GONZALEZ DEL PIE  
María Antonia F. SAINZ



## EL «ARAGON», OTRA VICTIMA DEL CONFLICTO

# GOLFO PERSICO: UNA HERIDA EN LA O.P.E.P.

A finales del pasado mes de diciembre, 37 marineros españoles sufrieron las consecuencias de la guerra irano-iraquí. La navegación por el golfo Pérsico se ha convertido en una arriesgada empresa.

**E**N apenas unos segundos, se convirtieron en la víctima número sesenta y cinco de un conflicto bélico que les es completamente ajeno. Dos misiles, disparados certeramente por un avión «phantom», explotaron sobre los tanques —felizmente vacíos en ese momento— del costado estribor del buque. Los treinta y siete tripulantes, vascos y gallegos, del superpetrolero «Aragón» se aprestaron a sofocar el fuego que se extendió por el costado del barco. No hubo heridos: tuvieron más suerte que sus compatriotas del petrolero «Tiburón», buque de bandera panameña,

donde siete españoles encontraron la muerte en el pasado mes de julio, cuando fueron alcanzados por un misil «exocet», no muy lejos del lugar donde el «Aragón» fue agredido.

Todo hace pensar que los autores del ataque al superpetrolero español fueron aviones de la fuerza aérea iraní. El «Aragón», en el momento de ser alcanzado por los disparos, se encontraba navegando en lastre a 16 kilómetros de **Shaw Olam 'Shoals** y a 96 kilómetros del emirato árabe de **Qatar**. Es un punto que se halla a 500 kilómetros de la «zona de exclusión» decretada en enero por Irak en torno

a la terminal iraní de la isla de **Jarg**, desde donde Irán exporta el noventa por ciento de su crudo. Y, además, el «Aragón», propiedad de «Fletamientos Marítimos» y fletado por Enpetrol para cargar petróleo en el puerto de **Ras Tanura** con destino a las empresas españolas Petroliber y Cepsa, se encontraba en ese momento rumbo a un país aliado de Irak.

Además, el capitán del petrolero, Fernando García Cuñado, ha declarado que los aviones que dispararon contra el buque fueron dos viejos aparatos «phantom». Y se sabe que Irán posee una flotilla de este tipo en la isla de



**Lavan**, al este de **Shaw Olam Shoals**, muy cerca de la frontera de Qatar y en las proximidades, por lo tanto, de las aguas en las que el «**Aragón**» resultó atacado...

#### LA TRASTIENDA

Desde que hace cincuenta y un meses se desencadenó la guerra entre Irán e Irak, el angosto estrecho de **Ormuz** y toda la zona en general del golfo Pérsico se ha convertido en un permanente campo de batalla en el que las víctimas no son sólo iraníes e iraquíes, sino también barcos noruegos, griegos, panameños, chipriotas, liberianos... y españoles. El estrecho ha sido tradicionalmente la salida geográfica «natural» de una importantísima parte del petróleo exportado por los países árabes de la zona. Para hacerse una idea aproximada de la importancia estratégica del estrecho, baste señalar que Irán ingresa unos 200.000 millones de dólares anuales merced a la actividad de la terminal petrolera de la isla de **Jarg**. Y, más aún, que una de las consecuencias inmediatas del inicio del conflicto irano-iraquí fue una escalada espectacular de los precios del crudo que dio lugar a la llamada «segunda crisis» del petróleo.

Sin embargo, si esta «segunda crisis» se tradujo en un brusco incremento del precio del barril, no es menos cierto

que fue el desencadenante de un proceso aún más acelerado, profundo y rápido en los países desarrollados importadores de crudo, que diversificaron sus fuentes de suministro y llevaron hasta sus últimas consecuencias las políticas de sustitución del petróleo por otras fuentes energéticas menos arriesgadas.

Los resultados son conocidos. El barril de petróleo, que llegó a situarse en 34 dólares

hace sólo dos años, sufrió una reducción de precio en el pasado año, por primera vez desde 1973, estableciéndose en 29 dólares, primero, y aún por debajo de ese precio hace pocos meses. Y, lo que es más grave para los países exportadores de crudo, la OPEP ha perdido una considerable proporción del mercado mundial. Si en 1973 controlaba alrededor de los dos tercios del mercado de crudo del globo, en



Javier Cremades, de Mafle, señala el punto donde fue atacado el «**Aragón**».

1983 apenas llegaba al 43 por ciento, y en la actualidad está en un 35 por ciento, en beneficio de países como **México**, **Gran Bretaña**, **URSS** o **Noruega**. Ahora, éstos últimos están en condiciones incluso de presionar sobre la política de precios de la OPEP. Según datos de la empresa de «consulting» **Data Resources International**, el apreciable incremento de la demanda de crudo europea, que va a tener lugar previsiblemente en el primer semestre del presente año, va a ser cubierto totalmente por países productores de petróleo no miembros de la OPEP.

Con un telón de fondo semejante no es extraño que muchos países árabes vean con hastío el desarrollo de la «politique du pire» puesta en marcha por Irán e Irak. Si, a corto plazo, sus ataques mutuos y las agresiones a barcos de terceros países pueden provocar algunos cortocircuitos en el suministro de crudo a Occidente y presionar en favor de un precario mantenimiento de los precios, es evidente que, a medio plazo, no harán más que acelerar el proceso mediante el cual Occidente diversifica sus fuentes de suministro y reduce —o aumenta muy prudentemente— su demanda petrolífera.

Irak pretende estrangular el tráfico del puerto iraní de **Jarg**. Irán ha convertido en objetivo bélico cualquier buque petrolero que circule por la «zona de exclusión» en dirección de países aliados de Irak. Y, así, los barcos que zarpan o se dirigen a los puertos de **Jarg** o de **Ras Tanura** son blanco predilecto de los aviones de ambos países. Veinticuatro horas antes de la agresión sufrida por el «**Aragón**», el superpetrolero indio «**Kanchenjunga**» había sido atacado después de partir de **Ras Tanura**. Seis semanas antes cinco petroleros (liberianos, chipriotas y noruegos), y un carguero griego habían sido agredidos en su singladura hacia **Jarg**. En junio tuvo lugar la tragedia del «**Tiburón**»... Son los nombres de un conflicto estancado cuyas víctimas no están ya amparadas por frontera alguna. ■



Peciña comparece ante el Tribunal, junto a otros dos acusados nigerianos.



Un momento del juicio celebrado en Port Harcourt. A pesar de los severos controles situados a la entrada, Hoja del Mar pudo obtener este documento.

# LA TENSA ESPERA DEL CAJ

*El capitán Peciña continúa preso en Nigeria, a la espera de que las autoridades de aquel país dictaminen sobre la petición de indulto formulada por el Rey de España.*

**E**N su barracón de la Prisión Federal de Port Harcourt, el capitán José Luis Peciña sigue viviendo la angustia de la incertidumbre, la tensa espera de esa noticia que no acaba de llegar. Desde el día 10 de diciembre del año pasado, justo la misma fecha en que sus hombres quedaron en libertad y volvieron a sus casas, una condena a muerte pesa sobre el futuro del capitán del petrolero «Izarra».

Una condena a muerte que sólo pueden conmutar los 18 miembros que forman el Consejo Superior de Justicia Militar de Nigeria, organismo que ha de decidirse todavía por el indulto o por la confirmación de la sentencia. Como se sabe, el petrolero «Izarra» fue capturado por las autoridades de Nigeria el 19 de julio de 1984. Su capitán fue procesado por dos delitos de contrabando y retenida la tripulación

hasta el 10 de diciembre. (Ver números 226 y 227-228 de HOJA DEL MAR.)

Desde el mismo momento en que fue conocida la condena a muerte, las gestiones diplomáticas se agilizaron al máximo. Sólo una semana más tarde viajaba a Lagos el teniente general Manuel Díez Alegria para hacer entrega al Jefe del Estado nigeriano de una carta en la que el Rey español solicitaba el indulto



La esposa y la hija del capitán español siguieron minuto a minuto las tensas sesiones del juicio.



Peciña, en el estrado, recibe asistencia de Jimmy Oduba y del abogado español del Instituto Social de la Marina, Rafael Lobeto.



# CAPITAN PECIÑA

para **José Luis Peciña**. Otras cartas en el mismo sentido del Presidente del Gobierno completaba las gestiones de las dos máximas instancias del Estado español para salvar la vida de **José Luis Peciña**.

Pese a la exquisita cautela de las declaraciones efectuadas por **Manuel Díez Alegria** a su regreso de **Lagos**, algunos medios informativos interpretaron la rapidez de su gestión como un síntoma de

que similar rapidez podía producirse en la conmutación de la sentencia. El mismo día 17 de diciembre, pocas horas después de aterrizar en Madrid el enviado regio, algunas noticias daban el indulto como prácticamente confirmado. Sin embargo, las especiales características de la situación no iban a permitir un desenlace tan rápido.

A finales de diciembre, una amnistía dictada por el **General Buhari**, Jefe del Estado nigeriano tras el golpe de marzo del año pasado, abría las cárceles para dos mil prisioneros. Pero, tampoco en esta ocasión se produjo la libertad de **Peciña**. Unos días más tarde, la llamada telefónica del abogado nigeriano **Jimmy Oduba** a la Oficina de Información Diplomática volvía a propagar infundadas esperanzas sobre un desenlace rápido. Tampoco esta vez fue cierto. El Consejo Superior de Justicia Militar seguía por aquellas fechas sin tratar el asunto del capitán español.

Mientras tanto, diversos organismos nacionales y extranjeros hacían públicos co-

municados en favor del indulto. Distintas gestiones de las autoridades españolas conseguían que las condiciones del condenado en su prisión fueran lo más aceptables posible. Y la familia redoblaba sus esfuerzos para mantener elevada la moral de **Peciña**.

El abogado **Rafael Lobeto**, asesor jurídico del Instituto Social de la Marina, que participó en todas las gestiones de la defensa durante el proceso a **Peciña**, piensa que «hay ra-

*zones para ser optimista, pero debemos tener en cuenta las características de la situación. Sería una imprudencia marcar fechas para esa solución, que todos confiamos será positiva para Peciña».*

Sobre el estado de salud de **José Luis Peciña** han corrido numerosos rumores. Según **Lobeto**: «las informaciones que tenemos no indican que su estado de salud sea preocupante; aunque, lógicamente, su estado de ánimo se

*deteriora con el paso del tiempo sin que haya noticias».*

Sin embargo, y para mayor tranquilidad de todos, el Instituto Social de la Marina decidió enviar nuevamente hasta la prisión de **Port Harcourt** al doctor **Juan Bartolomé** con la misión de atender al capitán español.

Mientras familiares y autoridades multiplicaban sus actividades en favor del capitán condenado, el armador **José María López Tapia** realizaba unas declaraciones al semanario «**Interviú**» en las que se desentendía de su responsabilidad, llegando a afirmar que la tripulación había sido muy áfortuna-

da al estar tantos meses sin trabajar, y que habían salido «**ganando una fortuna**». Al menos, esta vez no responsabilizaba, como hizo en anteriores ocasiones, al capitán **Peciña**, del que sus compañeros ofrecen una excelente imagen profesional: «*Estuvo navegando veinte años en petroleros de la Esso, pero fue jubilado anticipadamente al reducirse personal en la empresa. Lo exiguo de la jubilación y sus ganas de volver al mar le hicieron aceptar el mando del Izarra. Y cometió el peor de los errores: ser leal con quien no lo merecía.*»



**En opinión de Rafael Lobeto, abogado español que asiste a Peciña, no hay ninguna razón para perder el optimismo**

T.S.



## Galicia

## 902 MILLONES PARA COSTAS

El plan de costas de Galicia tiene previstas, durante 1985, actuaciones para las tres provincias costeras por valor de 902,1 millones de pesetas. De esta cantidad, 136 millones corresponden a Lugo, 419 a La Coruña y 247,1 a Pontevedra.

El aumento de inversiones en las costas españolas ha pasado de 500 millones de pesetas en 1982 para todo el país, a los 2.550 millones previstos para este año. De los 220 millones invertidos en las costas de la comunidad autónoma gallega en 1984, La Coruña ha sido la provincia que ha registrado mayor incidencia de obras contratadas con un importe total de 157,2 millones de presupuesto.

Algunas de las obras previstas para este año ya han tropezado con ciertas dificultades ante la dispersión de competencias entre las administraciones Central, Autonómica y Local, como en el caso de la Avenida de Playa América, que pertenece a la comunidad autónoma y que el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo quiere convertir en un paseo marítimo peatonal.

## Bilbao

## SEDE DE LA «EXMA 85»

El próximo mes de marzo tendrá lugar en Bilbao el II Congreso Internacional de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria, que coincide con la celebración de la Feria «Exma 85». En el Congreso, organizado por el puerto autónomo de Bilbao, se estudiará la problemática que afecta a la mayor parte de los puertos internacionales, las novedades surgidas en el campo del tráfico y los métodos para incorporarlas en los diversos puertos.

«Exma 85», patrocinada por el comité nacional español de la Federación Europea de Manutención, tiene una periodicidad trienal y es la única Feria de manutención que se celebra en España con carácter internacional. Su celebración amplía el interés del Congreso por la interrelación existente entre el mundo portuario y los sectores del certamen. Asimismo, la Feria ofrecerá a los expositores la oportunidad de contactar con las empresas más dinámicas interesadas en la implantación de nuevas tecnologías.



A los puertos gallegos se destinará una parte del presupuesto del Plan de Costas.

## Cataluña

## TRASPASADAS LAS COFRADIAS

El pleno de la comisión mixta de transferencias Estado-Generalitat de Cataluña se reunió el pasado mes de diciembre en Madrid, donde se aprobaron nuevos traspasos en materia de agricultura y pesca. A la reunión asistieron el ministro de Administración Territorial, Tomás de la Cuadra, y el conseller de Governación de la Generalitat, Macià Alavedra.

Durante la sesión plenaria se acordó el traspaso al gobierno catalán de las Cofradías de Pescadores, determinándose que la Administración Central del Estado seguirá realizando las funciones de su competencia en materia de pesca marítima, ordenación del sector pesquero y ordenación general de la economía. Se señala, además, que entre la Administración del Estado y la Generalitat se concretarán los adecuados sistemas de colaboración que permitan una mutua infor-



Bilbao será la sede del II Congreso de Tráfico



co Marítimo y Manipulación Portuaria.

mación y una mejor gestión. El total del coste que se transfiere es de cien millones de pesetas anuales, aproximadamente.

## Alicante

### TERRENO PARA EL I.S.M.

El pleno de la corporación municipal de Alicante ha aprobado recientemente la escritura pública por la que el Ayuntamiento accede a la propiedad del solar

destinado a la construcción de la Casa del Mar. Los terrenos, valorados en quince millones de pesetas y con una extensión de 856 metros cuadrados, han sido permutados por otros del Ayuntamiento situados en las proximidades de Santa Pola del Este.

En el mismo pleno y con carácter de urgencia fue aprobada la cesión de los terrenos al Instituto Social de la Marina, que se encargará de la construcción de una moderna Casa del Mar donde se instalará un Hogar del Pescador y clínicas para la asistencia sanitaria de los beneficiarios del ISM y del Régimen General de la Seguridad Social.



Las Cofradías de Pescadores empiezan a depender de las autonomías.



Ondárroa es uno de los puertos más afectados por la vigilancia costera francesa.

## Ondárroa

### SEIS BARCOS SANCIONADOS

Los pesqueros ondarreses «Monte Alen», «Pattiuka», «Cibeles», «Goitia», «Corrubedo» y «Andra Maixa» fueron desprovistos de su rol el pasado mes de diciembre, por lo que no podrán salir a faenar hasta que se dictamine el expediente sancionador que pesa sobre ellos. Las seis embarcaciones habían sido acusadas por el Gobierno francés de faenar ilegalmente en aguas comunitarias, lo que supone una infracción muy grave, por poner en peligro los tratados internacionales, y otra grave por uso indebido de licencia temporal de pesca. Las acciones contra estos pesqueros fueron promovi-

das después de un reportaje en vídeo de la televisión francesa en la que se observaba como los buques escapaban de una patrullera francesa y tras una nota de advertencia del Gobierno francés a la Administración española. Hay que recordar que, en enero de 1984, otros 17 barcos ondarreses fueron privados de su rol durante un mes por faenar ilegalmente en las mismas aguas comunitarias.

## Andalucía

### REGULACION DE TALLAS Y VEDAS

El Boletín Oficial de la Junta de Andalucía publicó el 18 de diciembre la orden por la que se establece el cuadro general

de tallas mínimas y veda de mariscos y moluscos. Este cuadro había sido aprobado con anterioridad mediante una circular de la Dirección General de Pesca, a la vista de las experiencias anteriores.

Según se establece en el cuadro, la talla mínima de la almeja chocha deberá ser de 35 milímetros, y su época de veda, del 1 de febrero al 31 de agosto; la concha fina cebollera y el ostión, ambos de 60 milímetros, del 1 de febrero al 30 de septiembre, y la ostra, del 1 de febrero al 31 de agosto. La almeja fina de 35 milímetros, del 16 de febrero al 31 de mayo y del 1 de septiembre al 15 de noviembre.

Para el berberecho, con una talla mínima de 24 milímetros, la época de veda será del 1 de marzo al 30 de septiembre y para el almejón de 60, del 1 de marzo al 31 de agosto. La coquina de 30 y la navaja de 80 inician su época de veda del 1 de abril al 30 de septiembre. Por último, para el mejillón de 50 milímetros, la época de veda es del 1 de noviembre al 31 de marzo.



**MUTUA DE SEGUROS  
DE  
ARMADORES  
DE  
BUQUES DE PESCA DE ESPAÑA**

FUNDADA EN 1928

*SEGURO DE BUQUES*

**Seguro de Transporte  
Marítimo de Mercancías**

*CONDICIONES EXPRESAMENTE  
ADAPTADAS PARA PESQUEROS*

**Delegaciones  
en los principales puertos españoles**

DIRECCION:

**PLAZA DE LAS CORTES, 3 — MADRID**

Teléfonos: 429 26 76 y 429 47 69 • TELEX: 46 483

**Apartado 249**

# LA MAGNIFICA AGONIA DE LAS BALLENAS

Por Rafael CHIRBES

**P**ODRIAMOS escribir que el mundo encontró —fue encontrando— sus límites al mismo tiempo que sus mercados. Los siglos que transcurrieron entre el XIV y el XVIII vivieron esa desenfrenada carrera, que siempre se vio acompañada por plumas más o menos ilustres, que describían aquellos viajes temerarios, con fines distintos. A veces era sólo el afán personal por dejar constancia de una aventura, de un asombro: sufrientes escritores, narradores de calvarios propios, héroes sin afeitar y cargados de sarna; gentes desconcertadas, boquiabiertas, que se ponían en el disparadero atroz de no saber cuál es el verdadero tamaño de las cosas ni dónde está el centro del mundo, que es tanto como decir el centro del corazón, o su norte. En otras ocasiones, la narración no era más que el folleto publicitario con el que se pretendía vender un territorio, un nudo comercial en potencia; alcanzar un bienestar que se consideraba merecido tras tantos tumbos entre el salitre y la madera. Con frecuencia, las narraciones de los viajeros mezclaban —de manera no siempre consciente— todos estos puntos de vista. Después del Siglo de las Luces, el viaje se intelectualizó. Durante el XIX, los escritores empezaron a salir al mundo en busca de temas para sus obras, como más tarde la escuela impresionista de Barbizon se asomaría al campo con sus caballetes en busca de inspiración. Hoy, sólo las clases que rozan el manto inferior de la

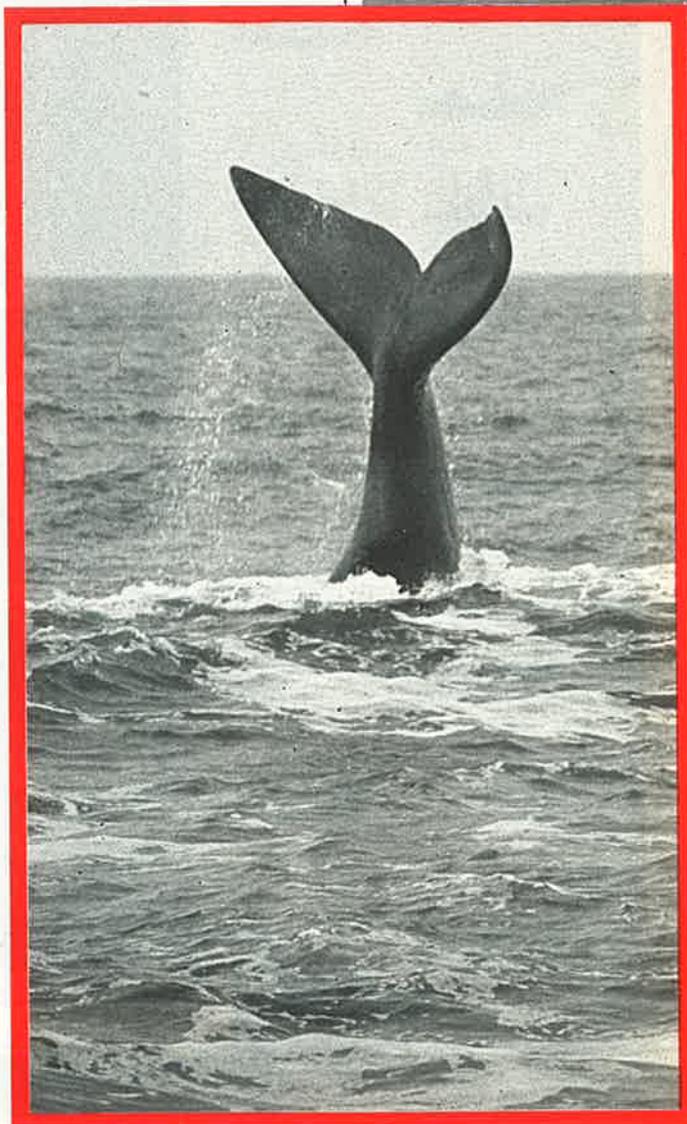
media siguen creyendo que Tamanraset o el Gobi son zonas sin descubrir y que el hotel entre las palmeras ha sido diseñado especialmente para su luna de miel y que los ojos de los tuaregs miran de un modo inquietante, amenazador y perverso. El mundo —y volvemos al inicio— ha cerrado sus límites. La aventura ha sido sustituida por la melancolía.

**El autor se pone ante los balleneros en el mismo lugar en que Hemingway se ponía ante los toreros. En el espacio de quien piensa que lo cazado puede desbordar al cazador**

Ya no se trata de llegar a donde nadie ha llegado —de eso ya se encargan los pálidos y aburridos astronautas—, sino de llegar a tiempo al mundo que va a desaparecer. En efecto, la civilización a escala universal ha creado un infinito número de bolsas que tienden a cerrarse y que los nuevos románticos persiguen afanosamente como último resquicio donde depositar la metáfora del paraíso: se trata del último torrente incontaminado, de la postrera pluma de urogallo, de

la póstuma obra reductora de los jibaros. El tema y el lugar son, al cabo, indiferentes: importa, sobre todo, su simbología. El hombre no puede vivir de espaldas al paraíso.

Cada mes, en todos los países «desarrollados», decenas de revistas, de suplementos





**TABUCCHI  
HA VIAJADO  
NO A LA  
MANERA  
HABITUAL  
DE LOS  
GUIAS  
TURISTICOS,  
SINO  
A TRAVES  
DE TEXTOS,  
DE CITAS  
LITERARIAS**

dominicales de periódicos, de programas televisivos, aproximan al lector a tierras áridas, a silenciosos mares polares donde la luz se estrella contra los espejos de hielo, a selvas de esmeralda donde la serpiente resbala entre el follaje. Cronistas especializados explican por enésima vez a los habitantes del asfalto de qué modo beben los sufridos camellos, cómo decoran sus manos con jena los bereberes o en qué lugar remoto anida el cormorán bajo la Cruz del Sur. Ante la saturación, importa —una vez más— el punto de vista del autor: su capacidad para ver, para reconstruir, para inventar.

Antonio Tabucchi es un novelista italiano, apenas cuarentón, que ha encontrado un mundo a la medida de su inencontrado paraíso en las Azores. Sin duda, su primera tentación debió ser la de convertirse en narrador de ese mundo aislado y, sin embargo, cos-

mopolita; pero venció la tentación —o la sorteó— y ha elegido la libertad de la escritura por encima de ese mundo. En *La Dama de Porto Pim* ha recogido pequeñas narraciones, ha reconstruido textos antiguos y ha reproducido otros: ha inventado, con delicada melancolía, el universo de unas islas y de las gentes que las pueblan. No un paisaje, sino las referencias históricas y literarias de ese microcosmos, ocupan unas pocas páginas a veces arbitrarias, siempre tensas y cuidadosamente escritas. No ha dudado en incluir una reconstrucción de la vida del escritor Antero de Quental y de su suicidio, algunos fragmentos de Alberto de Mónaco o de Michelet sobre las ballenas y el mar; incluso, parte de un reglamento destinado a marcar la caza de los cetáceos por unos hombres que aún se enfrentan con la presa a vida o muerte. Tabucchi se pone ante los

balleneros en el mismo lugar en que Hemingway se ponía ante los toreros: en el espacio fascinado de quien piensa que lo cazado puede desbordar al cazador: ese escalofriante tóxico de que matar puede costar la vida con demasiada frecuencia, donde el criminal pasa por el tamiz romántico y sale blanqueado en héroe.

Tabucchi ha viajado, no a la manera habitual de los guías turísticos («a la derecha el Empire State; a la izquierda Zahara de los Atunes»), sino a través de textos, de citas literarias, de seducciones y melancolías. Hace geografía, no de un paisaje, sino de su propio inventar y de sus obsesiones; de una arqueología de sentimientos, hechos libro por otros antes que él. A veces, las Azores son sólo un decorado donde se mueven personajes de ficción; en otras, soporte de viejas historias, que el narrador reinventa sin pudor; incluso, pura referencia sobre un mapa antiguo. Todo parece estar permitido al escritor en su viaje; todo es mera excusa para hacer literatura sobre el tiempo perdido, sobre los espacios que se derrumban irremisiblemente. El libro, que tiene la belleza de una pequeña joya, a veces también parece tener su inutilidad y remueve al lector a la hora de intentar una valoración, porque, si de belleza se trata, sin duda los textos más bellos del pequeño volumen son los que corresponden al libro de Michelet, «La mer», y que Tabucchi reproduce, o inserta, o convierte en vigas de su propio edificio literario, que en algunos momentos es sólo una tela de araña apresando voraz la linfa de otros. El lector, que agradece el exquisito y lánguido regalo de Tabucchi, no deja de pensar que, en este cofre maravilloso, las mejores joyas son robadas, lo cual, probablemente, no es ni siquiera demasiado importante.

Antonio Tabucchi  
*Dama de Porto Pim*  
Traducción de Carmen Artal  
Barcelona, 1984  
Editorial Anagrama  
95 páginas. 480 pesetas

*Aquel día alguien le enseñó el periódico deportivo As en el que se podía leer en grandes titulares: «No estropeen a Butragueño.» Lo cogió, lo dobló y se lo llevó a casa para guardarlo como una preciada reliquia de una noche inolvidable, la de la eliminación del todopoderoso Anderlecht, o un espejo mágico al que se mira cuando los adjetivos elogiosos «son demasiados para mí, cuando sé que sólo estoy empezando en esa profesión». Esa noche fue la confirmación del «Buitre».*

Por Antonio CUBERO

**A**QUEL día, su entrenador, Amancio Amaro, le dijo para tranquilizarle: «Vas a hacer tres goles como cuando yo debuté en la copa de Europa.» Clavó los ojos en el suelo y los colores enrojecieron las pecas que siembran su cara. Después, cuando ya se encontraba sobre el césped del estadio Santiago Bernabeu ante más de cien mil espectadores, se dijo para sí mordiendo los labios: «Hoy no puedo defraudar a los míos ni al mister. Hoy hay que matarse.»

Aquel día, aquella noche, la del 12 de diciembre, Emilio se cosió el balón a los pies para que nadie se lo quitara y, tal como le vaticinó su entrenador, perforó por tres veces la portería de Munaron, uno de los mejores cancerberos del continente europeo. «Siempre dije que se podía conseguir eliminar al Anderlecht. Estaba muy mentalizado para el partido. Toda la semana estuve concentrado ante ese partido para redondear una buena noche, y creo que lo conseguí.»

## LA «QUINTA DEL BUITRE»

Pero para llegar a aquel día, a aquella apoteósica noche europea, este chaval con cara



de no haber roto un plato en su vida, en la primavera del 81 ya hacía las delicias de sus compañeros de colegio. Jugaba en el equipo del Calasancio hasta que alguien se fijó en él y le llevó al Real Madrid. En tan sólo tres años de «carrera blanca» Butragueño pasó a vestir la camiseta del primer equipo jugando contra el Cádiz en el estadio Ramón de Carranza. El Real Madrid ganó el partido gracias a dos goles suyos. Todo un monstruo del fútbol mundial, Alfredo Di Stéfano, estaba en el banquillo como entrenador.

—Salí al campo cuando el equipo perdía por 2-1 y marqué dos goles que supusieron nuestro triunfo. Tuve mucha suerte, pues era el día de mi debut entre aquellos fenómenos a los que yo tanto había envidiado años atrás. Después, todos me ayudaron; todos se portaron fenomenalmente conmigo.

Los buenos catadores de fútbol ya habían degustado el habilidoso vuelo del «buitre» y lo guardaban en secreto temiendo que alguien pudiera quitarles «su joya». Eran los seguidores fieles del Castilla quienes sábado tras sábado acudían a Chamartín para ver jugar a los componentes de la «Quinta del buitre». Muchos se mostraban incrédulos ante sus goles; otros hablaban de casualidad, y los más veían en él el revulsivo que necesitaba un adormilado Real Madrid.

# EMILIO BUTRAGUENO

# UN MITO SOB



—*Aquellos meses del Castilla fueron inolvidables. Formábamos una piña todos los jugadores y yo creo que con los ojos cerrados sabíamos dónde estábamos situados cada uno en el terreno de juego. Michel, Martín Vázquez, Pardeza y Sanchís, cuatro futbolistas como una catedral. No, no sé quién nos puso lo de la «quinta del buitre». Me imagino que algún periodista, no lo sé.*

Y después vino aquella noche del 6-1 al **Anderlecht** que sirvió como maestro de ceremonia de la alternativa de **Emilio Butragueño**. Los aficionados del **Bernabeu** acababan de descubrir un himno de guerra capaz de destrozar al equipo rival. ¡**Buitre, buitre!** «*No sé si yo seré un ídolo para nuestros aficionados. No creo que por un partido la gente pueda llegar a decir tantas cosas bonitas de mí. Además, lo mismo que se construye un ídolo, se le destruye. El fútbol es así: todo depende de que el balón quiera entrar entre tres palos. De las ovaciones pasas a los silbidos en décimas de segundo.*»

Los periódicos abrieron sus páginas principales con grandes titulares dedicados a este joven de 21 años, al que toda una afición había visto remontar su vuelo hacia la cumbre de los elegidos por el balón. Los premios a la popularidad le llovieron como regalos de Reyes anticipados. «*En 1984, un año bisiesto, por cierto, lo conseguí todo.*»

#### **EN PARIS NO PUDO VOLAR**

**Miguel Muñoz**, actual seleccionador nacional, también se fijó en **Butragueño** y le llamó para estar entre los veinte jugadores que partici-

# RE EL CESPED

paron en el **Campeonato de Europa** de selecciones disputado en tierras francesas. «**El buitre**» tan sólo fue un acompañante de lujo. Aunque los seguidores españoles pidieron a gritos su incorporación al equipo, «no, no llegué a jugar. Pero ya me conformaba con estar entre todos aquellos futbolistas».

Meses después, en octubre, **Miguel Muñoz** le hizo debutar contra País de Gales. Jugó uno de los mejores encuentros de su vida futbolística «y también conseguí hacer un gol. Ganamos por tres tantos a cero, por lo que mi primer partido como internacional no pudo irme mejor. Luego vino, ya sabes, lo del *Anderlecht* para cerrar el año 1984».

Le da miedo haber llegado tan alto. Sabe que ya no se puede volar más arriba. Es casi imposible. **Emilio Butra-**

**guño** ya ha obtenido la matrícula «cum laude» en su profesión. «Bueno, los estudios es otro cantar.» Estudia segundo de Ciencias Empre-

**«Lo mismo que se construye un ídolo, se le destruye. El fútbol es así: de las ovaciones se pasa a los pitidos en segundos.»**

sariales «con algunas asignaturas pendientes de primero». Y dice que sus compañeros de clase «se ponen más contentos que yo por mis éxitos. Son todos formidables. Sí, claro que voy a clase siempre que el fútbol me deja tiempo libre. Quiero terminar la carrera, pues esto del balón se puede acabar pronto y queda mucha vida por delante».

Sus padres son sus princi-

pales «forofos». Cuando un periodista llama a casa, **don Emilio** siempre está dispuesto a todo. «Mi padre es un madridista hasta la médula.

Ahora va a verme a casi todos los partidos, aunque se jueguen fuera de Madrid. Da gusto verle cuando las cosas me salen bien. La mayoría de mis goles se los dedico por-

que sé que disfruta como nadie. Mi madre la pobre reza para que no me den muchas patadas y no me lesionen.»

## ODIA EL SIETE

Como todo futbolista, **Butragueño** también tiene su manía. Odia el número «siete». «No sé por qué será, pero me trae mala suerte. Por eso siempre intento jugar con otro

número. Los compañeros lo saben y me permiten elegir otro dorsal.»

—Sin embargo, **Emilio**, el fútbol español necesita un «nueve», ¿no crees?

—El fútbol actual no es como el de antes; ahora las tácticas han cambiado y los números son lo de menos. El jugador casi siempre tiene más movilidad para actuar por todo el campo. A mí, por ejemplo, me gusta improvisar la jugada, aunque como es lógico sin salirme ni romper los esquemas que dicta el técnico.

**Emilio Butragueño** es sincero, virtud que le costó una regañina de sus superiores en una ocasión. «Sí, fue después de la eliminatoria contra los yugoslavos del *Ricjeka*. Yo dije que no había sido penalty después del partido y...» Ahora dicen que los árbitros ya no pican cuando el «**buitre**» cae

## TRAPO PARA LIMPIEZA INDUSTRIAL

Fabricamos trapo en algodón, color blanco y gris. Las medidas normalizadas son de 0,4 por 0,4 metros, o bien según necesidades.

También disponemos de "stock" de resto de serie procedente de industrias textiles.

Garantizamos la calidad e higiene de nuestros productos.

Para información o muestras, rogamos se dirijan a:

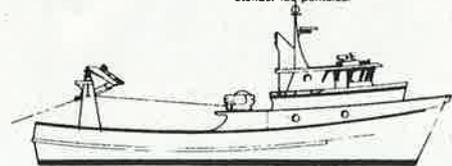
**SUMINISTROS INDUSTRIALES GILFER**

Emilio Roca, 65. Barcelona-16.  
Teléfono 352 23 45



### UNA GRUA MARINA HIAS-VALMAN EN LUGAR DE CINCO PUNTALES

Como parte de la modernización del buque *Sjövik* —un arrastrero/factoría de 52 metros—, una sola Grúa Marina sustituyó a cinco puntales de carga. Puesto que la grúa puede girar un círculo completo y su lugar de emplazamiento puede elegirse libremente, pudo cubrirse una zona total de trabajo mayor que la que podían atender los puntales.



### LA GRUA MARINA HIAS-VALMAN TAMBIÉN IDEAL EN PEQUEÑOS ARRASTREROS

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



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

Con la Grúa Marina HIAS a bordo, un arrastrero por el costado puede convertirse en un arrastrero por popa. Puesto que la grúa, instalada en el saltillo de popa, tira del arte e lo largo del costado del buque, queda resuelto el problema de izar la captura. Los roldanos para los cables de arrastre van situados en popa. Los ahorros de combustible alcanzan alrededor del 30 por 100, puesto que la resistencia en dirección oblicua a cruza que tenía lugar en las anteriores condiciones requería una considerable compensación mediante el timón.

### Y, POR SUPUESTO, NO SOLO EN BUQUES PESQUEROS

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



Avda. de la Constitución, 19b. TORREJÓN DE ARDOZ (Madrid)  
Tel. 675 18 50 (5 líneas) - Télex: 42019 - Apartado 8.  
FABRICA: Pol. Ind. Malpica, C/E. n.º 86 - Tel. 39 15 00 (5 líneas)  
Apartado 3020 - Zaragoza-16



abatido dentro del área adversaria.

—Eso me temo. Ahora habrá que esperar a que cambie la situación lo antes posible. De todas formas, estimo que la sinceridad es algo tan precioso que no debe dejarse a un lado ni

arrinconarse en el trastero de la vida. Lo malo es que no todos somos iguales. Pero sí, me gusta que todo el mundo sea sincero.

—¿Compensan los sacrificios que hacéis durante vuestra vida profesional?

—En mi caso los que he

hecho hasta ahora me han compensado plenamente. Los sacrificios son más grandes de lo que mucha gente cree. Lo que sucede es que cuando juegas se recibe una compensación muy elevada por ellos.

**Emilio** lleva una vida muy

ordenada repartida entre sus horas de entrenamiento y sus estudios. «De vez en cuando también salgo por ahí a dar una vuelta con mi compañero de equipo Manolo Sanchís. Pero los estudios, como dije antes, no los quiero dejar a un lado.»

—¿Crees que el fútbol español está tan mal como se dice?

—No lo creo. Existen problemas económicos, como en otras empresas, que espero que se solucionen pronto. Pero en el terreno deportivo, el fútbol español está entre los primeros de Europa. No debemos olvidarnos del subcampeonato obtenido por la selección en París.

—¿Qué defensa te ha marcado más severamente?

—Hasta ahora no me puedo quejar. No sé, pienso que Sagarzazu, el de la Real Sociedad. No me dejó tocar el balón en todo el partido. Me aburrí, como se suele decir en el mundo del balón.

## ALICANTE, SU NOVIA Y LAS VACACIONES

La familia **Butragueño** veranea desde hace bastantes años en Alicante, en la playa de San Juan, «donde conocí a mi novia. Se llama Begoña. ¿La boda? Todavía no lo sabemos». **Emilio** prefiere driblar el tema y lo consigue, remontando un vuelo más hacia a «aquél día que debuté con el Real Madrid. Mis padres lloraron de alegría. Pero ahora lo difícil es mantenerse».

—**Miguel Muñoz** dice que espera que tú no te lo creas; vamos, que sepas asimilar el triunfo y la popularidad.

—Yo creo que soy una persona normal.

No, yo al menos no lo creo. **Emilio Butragueño** es algo más: es un ángel volador que en los terrenos de juego se convierte en un «buitre» del gol. Y esto, **Emilio**, no es normal. ■

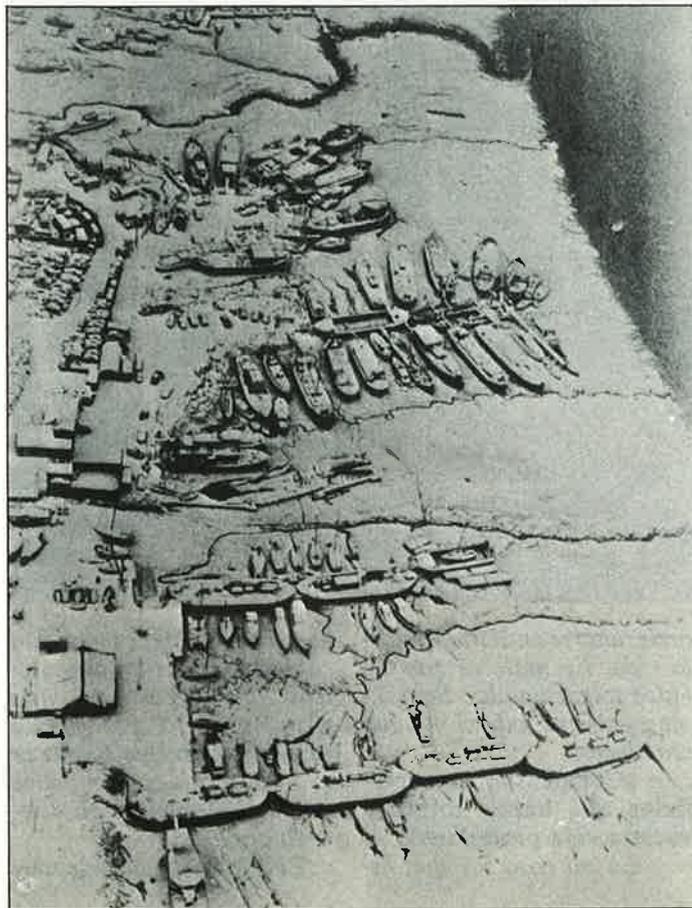
Enero de 1985 pasará a la historia de la climatología como uno de los inviernos más fríos del siglo. Un viento helado se paseó por Europa, poniendo sobre sus tierras y sus mares el manto blanco y silencioso del hielo. HOJA DEL MAR ha seleccionado para sus lectores las fotos de un invierno que llegó hasta el mismo borde del océano y un poco más allá todavía.

# La Europa que surgió del frío

Las  
fotos  
DEL MES



El puerto militar de Cherburgo (Francia), sede de un arsenal donde la Escuela de Aplicación Militar de la Energía Nuclear se dedica al poco bucólico arte de fabricar submarinos, ofrecía este melancólico aspecto bajo la nieve.



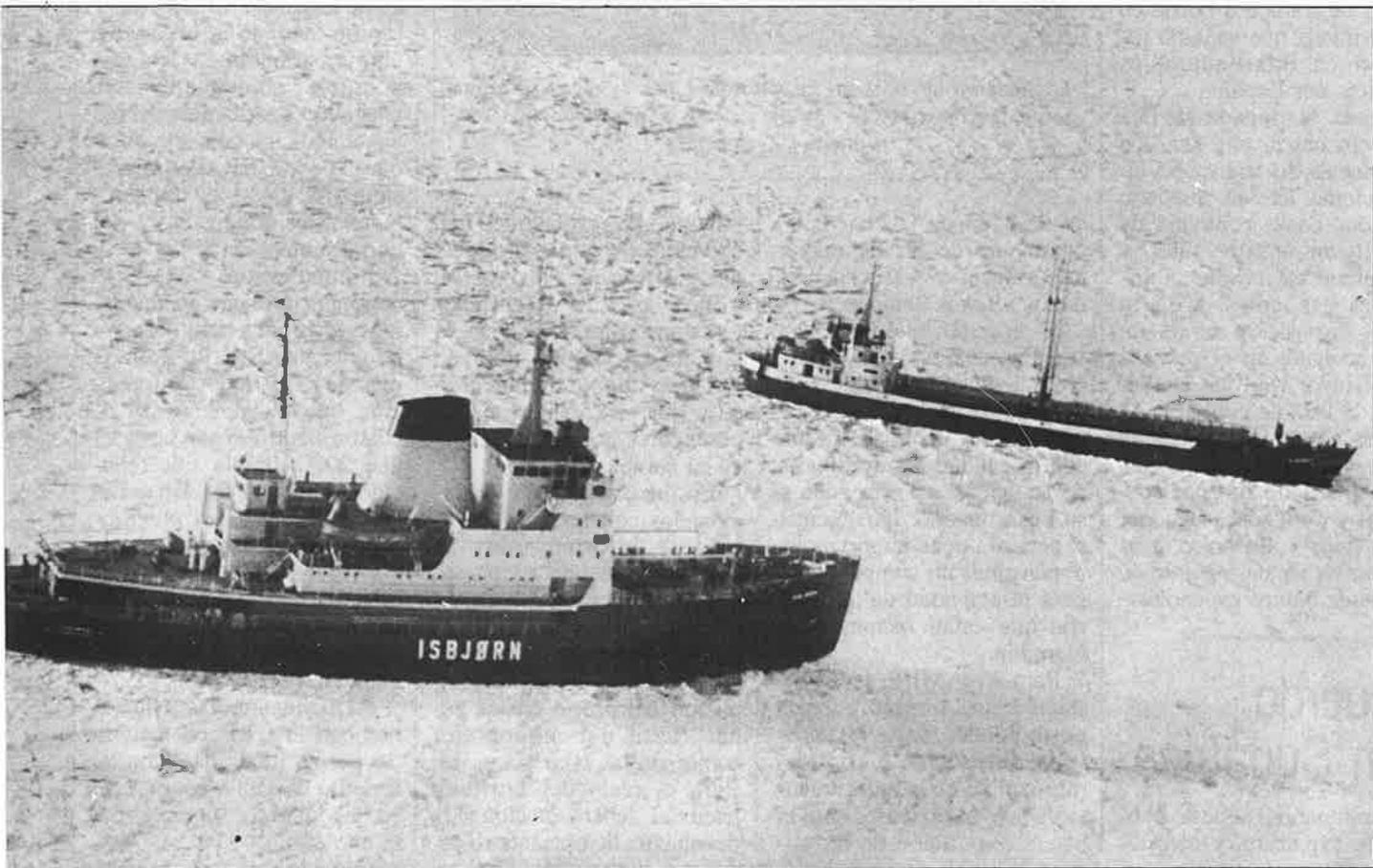
El rompehielo danés «Ibsjoern» se dirige a prestar ayuda a uno de los muchos buques extranjeros que quedaron presos en el hielo del estrecho Oeresund, entre Dinamarca y Suecia.

Todo el sureste de Inglaterra quedó paralizado por hielo. En el condado de Kent, los puertos y astilleros presentaban la insólita imagen que recoge la foto.





La popular sirenita de Copenhague, mil veces mutilada y otras tantas robada, no parece inmutarse sobre su pedestal de hielo.



## Liberalizado el transporte

Por una Orden de Presidencia del Gobierno, publicada en el «Boletín Oficial del Estado», se ha procedido a la liberalización del transporte marítimo. Esta disposición se enmarca dentro del proceso de adecuación de las estructuras marítimas españolas a las de la Comunidad Económica Europea, donde no existe el sistema de monopolio.

De acuerdo con la nueva normativa, los transportes marítimos internacionales de importación y exportación de mercancías a granel se efectuarán en régimen de libertad de tráfico y de contratación, debiendo cumplir los buques únicamente las prescripciones de seguridad, prevención de la contaminación y condiciones de trabajo a bordo en los términos que señalan los convenios internacionales suscritos por España.

Desde la década de los años cincuenta, una serie de mercancías del transporte internacional habían quedado incluidas como comercio de Estado en nuestro país, y quedaban reservadas a los buques españoles. Con la nueva disposición se da un paso adelante en el proceso liberalizador. Se han excluido de la lista de comercio de Estado una amplia gama de productos. Sin embargo, las operaciones de tabacos, petróleo y derivados, algodón, trigo, vinos y alcoholes, azúcar, carnes y café seguirán en manos de barcos españoles.

## Acuerdo con Sudáfrica

Continuando con la política de expansión y consoli-

dación de caladeros en aguas internacionales para los 2.983 barcos de nuestra flota que operan en esas aguas, España y la República de Sudáfrica suscribieron un nuevo acuerdo pesquero. Este compromiso ha causado gran satisfacción en el sector, siendo calificado por la Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Pes-



El Gobierno arbitrará en los próximos días medidas para que la subida del gasóleo «B» para pesca quede absorbida mediante subvenciones.

ca de Merluza (ANAMER) como uno de los de mayor importancia y trascendencia de los últimos tiempos.

El acuerdo, que tiene una vigencia de cinco años, establece un cupo anual de 2.000 toneladas. Los armadores, más que la cantidad, destacan la calidad extraordinaria de la especie en esta zona y su buen tamaño. Igualmente, el acuerdo tiene importancia, al constituir un complemento para la actividad de los barcos que están faenando en Namibia.

Para ANAMER, las aguas sudafricanas ofrecen grandes posibilidades para los pesqueros españoles, y considerarán factible el establecimiento de nuevos acuerdos ante la buena disposición de las au-

toridades de ese país con el Gobierno español.

## Subvención al gasóleo

El Ministerio de Agricultura arbitrará una fórmula para la devolución de las cuatro pesetas de subida que ha experimentado el gasóleo «B» desde el pasado 9 de enero.

setas, operación que técnicamente ha cogido por sorpresa en la propia Administración pesquera.

La subida de las subvenciones para el gasóleo pesquero, el tipo «B», coincide justamente con la existencia de trabajos en el seno del Ministerio de Industria para la modificación de estos carburantes. La posición más definida parece inclinarse hacia la desaparición del gasóleo «B», debiendo buscarse una salida para los combustibles que hasta la fecha gozaban de subvención, y que no será posible mantener en las mismas circunstancias de cara a la Comunidad Económica Europea.

## CEE: últimas negociaciones

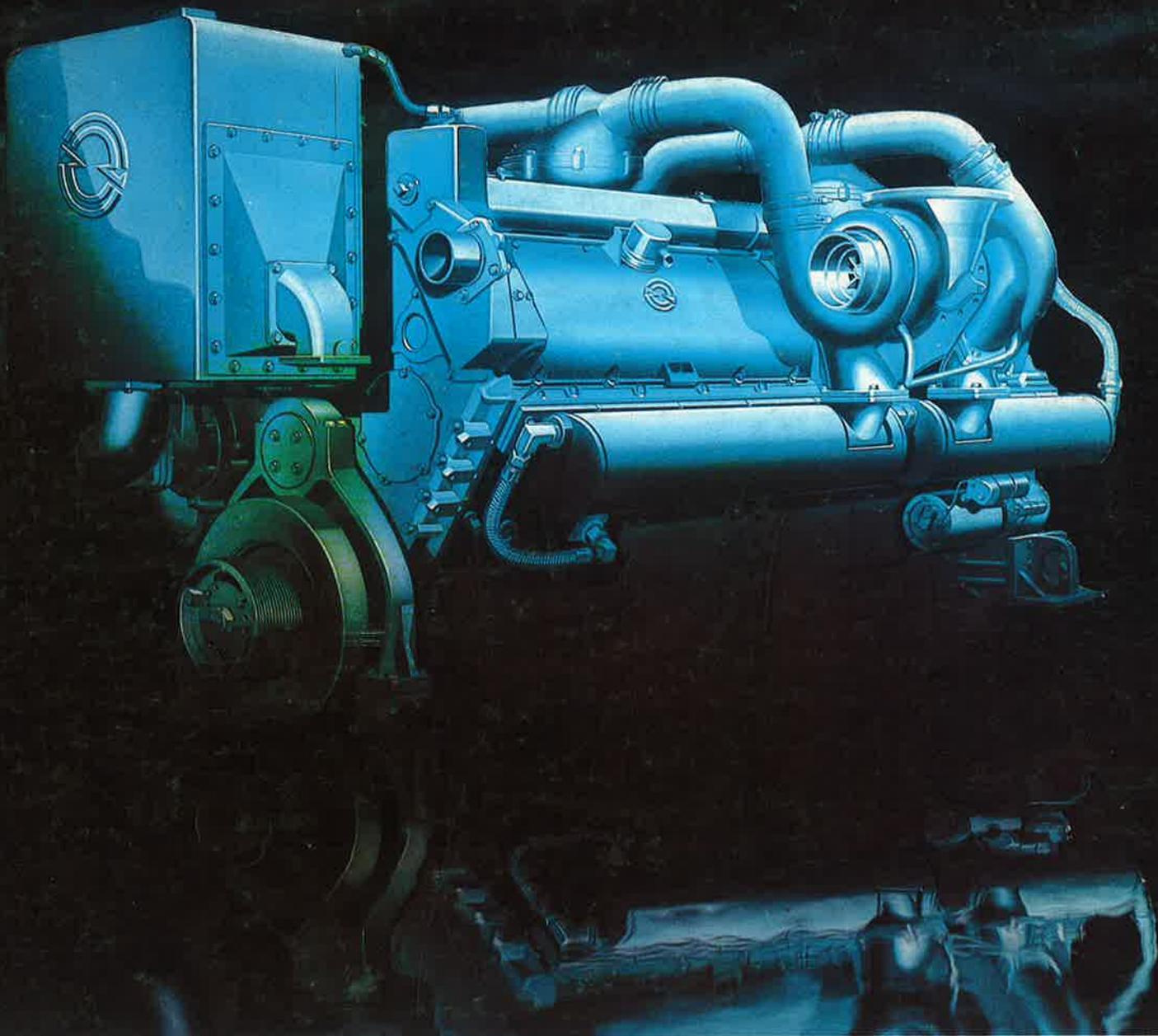
El director general de Ordenación Pesquera, Fernando González Laxe, finalizaba en Bruselas las negociaciones en materia de pesca con la Comunidad Económica Europea. La representación española hizo una última propuesta a los responsables comunitarios, rechazando los planteamientos contenidos inicialmente en la oferta de la CEE. Las impresiones al cierre de este número eran optimistas, y según fuentes cercanas a la Administración, se podría conseguir un acuerdo mucho más favorable para España que lo previsto hace unos meses. El periodo de transición, que inicialmente se calculaba podría llegar hasta el año 2000, habría sido reducido sensiblemente. En materia de licencias, las previsiones también son optimistas, considerándose en medios oficiales que la relación permisos-buques podría ser tan favorable o más que la existente en 1978.

Actualmente, las relaciones con la CEE en materia de pesca funcionan con el acuerdo de 1984, prorrogado en las últimas semanas del último año.

Aunque los armadores han abonado en este periodo el nuevo precio de 46 pesetas, menos las 1,50 pesetas por toma en postes colectivos, la Administración ha ultimado ya una nueva disposición para que, efectivamente, los pescadores no tengan subida en su combustible.

En medios pesqueros relacionados con la Administración se informa sobre la existencia de una propuesta que deberá ser aprobada en Consejo de Ministros, por la que se establecerían dos posiciones. Primera, el mantenimiento del precio en las zonas fuera del monopolio, como son las Islas Canarias. Para el resto del territorio nacional deberá funcionar la devolución de esas cuatro pe-





# 12%

DE MEJOR ECONOMIA  
DE COMBUSTIBLE

# 37%

MAS POTENCIA

# 100%

DETROIT DIESEL

**El nuevo 16V-149TI, turboalimentado y con enfriamiento intermedio.** Ahora, la avanzada tecnología de Detroit Diesel Allison lo ha hecho aún mejor que el motor 16V-149 de aspiración natural, tan popular.

Parte de dicha tecnología es un sistema avanzado de inducción de aire que aumenta el flujo de aire del motor. Este sistema funciona en combinación con turbocompresores de gran eficiencia, inter-refrigeración, e inyectores unitarios mejorados para aumentar el rendimiento de combustible en un impresionante 12%.

¡Pero eso no es todo! Este motor diesel marino tecnológicamente avanzado, también entrega un 37% más de potencia y, a su vez, establece una nueva norma de rendimiento de Detroit Diesel. Aún más, su distribuidor Detroit Diesel Allison puede enseñarle la manera en que se pueden modificar los motores existentes de aspiración natural, 16V-149, cuando se haga una revisión, para conseguir esta misma eficiencia de combustible y potencia.

El potente 16V-149TI, de gran eficiencia en el consumo

de combustible y un Detroit Diesel en su totalidad. Se puede obtener para una amplia gama de operaciones marinas con potencias de régimen continuo que alcanzan 955KW (1280 hp). Todo ello respaldado por la red de Detroit Diesel Allison de casi 5000 distribuidores y agentes de servicio por todo el mundo.

Vea hoy mismo a su constructor de barcos o representante autorizado de Detroit Diesel Allison y ponga a trabajar para usted la economía mejorada del 149 y su rendimiento.

**Para información adicional, dirijanse a: Distribuidor regional, Miguel Ortega SA, Avenida de Burgos 87, Madrid 34. Tel: 766 1111. Télex: 22456 MOSA-E.**

Oficina de zona: Detroit Diesel Allison, General Motors France SA, 56-68, avenue Louis Roche, 92231-Gennevilliers, Francia. Tel: 790 70-00.



## Detroit Diesel Allison