

DE LAS BANDERAS

INFORME: LA «EUROPA AZUL»

SAL-Imcor

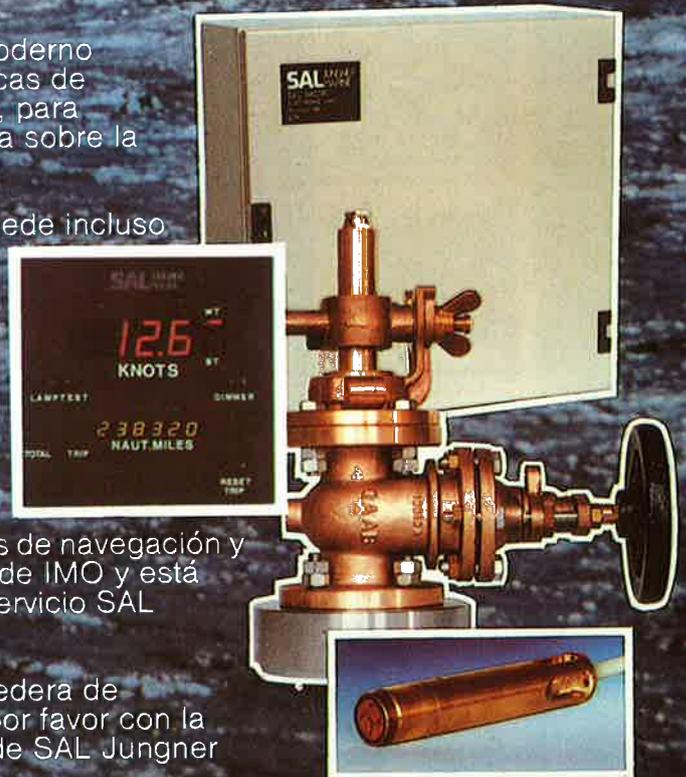
Para una medida precisa de la velocidad

■ SAL-Imcor es una corredera de diseño moderno basado un microprocesador que utiliza técnicas de correlación acústica con reflexión en el agua, para proporcionar una información rápida y precisa sobre la velocidad relativa y la distancia recorrida.

■ El sistema es barato, fácil de instalar y puede incluso montarse aprovechando las piezas de fondo de la corredera SAL-24, evitando así los elevados costos de una varada. La gran precisión y rapidez de respuesta facilita su conexión a los radares anticolidión, pudiendo utilizarse junto con una corredera de medida respecto al fondo.

■ Esta corredera ha sido extensamente probada y aceptada en diferentes buques de distintos tamaños en todas las condiciones de navegación y mar. Cumple con todas las normas actuales de IMO y está respaldada por la organización mundial de servicio SAL Jungner Marine.

■ Si desean más información sobre la Corredera de Correlación Acústica SAL-Imcor, contacten por favor con la dirección que sigue o con el representante de SAL Jungner Marine más cercano.



SAL JUNGNER
MARINE

Vretenvägen 10, Box 1102, S-17122 SOLNA,
Sweden. Telephone 08-98 01 20. Telex 17300 jungmar s



A company within the
SALÉN & WICANDER GROUP

Vretenvägen 4, Box 1122, S-17122 SOLNA,
Sweden. Telephone 08 98 06 80

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 GALLEGU
Fotografía

CORRESPONSALES:

ALICANTE: JOSE MARIA GORDON BOZA.
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 NÖRES 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 SALVIDE-GOITIA. 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.



ESULTA
extraña

la sorpresa con que algunos sectores de la vida política y económica del país han acogido las dificultades que entraña la recta final del ingreso español en la Comunidad Económica Europea. Y resulta más extraña todavía cuando hasta los menos expertos conocen la necesaria complejidad de una negociación de estas características. Son demasiado importantes los intereses económicos y políticos en juego como para confiar en que el acuerdo final se alcanzara sin tensiones e incertidumbres. Las últimas noticias, que informan sobre un endurecimiento de la postura comunitaria, no sólo son coherentes con el desarrollo de todo el proceso, sino que, además, resultan muy significativas en los momentos claves que tiene toda negociación de esta índole. Sorprenderse a estas alturas de las asperezas es, en el mejor de los casos, un delicioso ejercicio de candor, muy poco habitual en gentes tan avezadas para las finanzas o la política.

POR otra parte, y aún siendo solamente uno de los aspectos a negociar, es de dominio público que el capítulo pesquero está a la cabeza de las dificultades. Todo conocedor del sector pesquero español está al tanto de las peculiaridades que distinguen esta actividad, y sabe perfectamente que, aunque la mayoría del colectivo ha cerrado filas en torno a los negociadores, se mantienen actitudes y prácticas que distan mucho de lo que objetivamente sería deseable en estas circunstancias. Para algu-

nos, se ha pecado de prisas; para otros, de debilidad. Y no han faltado los que acusan a los negociadores de buscar acuerdos «políticos». Tanto unos como otros parecen ignorar que el problema del calendario jamás ha podido ser determinante para los aspectos técnicos del proceso —que están perfectamente perfilados— y que es sólo la voluntad política de finalizarlo la que nos puede conducir a la consecución del acuerdo.

EN un gesto de sabiduría y cautela, los responsables de la negociación han tenido el exquisito tacto de obviar ciertas prácticas y ambigüedades que han causado problemas en momentos decisivos del proceso. El tiempo y los resultados, dirán si

editorial

CARA A EUROPA

tanto esas prácticas pesqueras como aquellas indecisiones administrativas, que dieron una efímera rentabilidad a unos pocos en perjuicio de los demás, no tendrán para los mismos interesados un precio más alto del que hubieran deseado. Sería inocente pensar que acuerdos positivos para el sector resulten beneficiosos para todos y cada uno de sus integrantes. En este caso, también será el tiempo quien desvele si las más aceras críticas a los acuerdos que se logren van a provenir, precisamente, de los que han considerado que cualquier situación es buena con tal de que produzca fáciles beneficios para ellos.

DARSE DE BAJA

Muy señor mío:

En el nuevo formato de la revista que usted dirige he podido comprobar, en los dos últimos números, una politización que nada tiene que ver con los intereses permanentes de la pesca española tan desprestigiados ahora.

He venido recibiendo hasta el momento dos revistas, y considero que la constante agresividad que manifiestan y su politización partidista les resta todo interés, lamentando decirle que, de continuar por este camino, acumularán ustedes pérdidas, pues habrá muchos que dejen de adquirirla. Para ahorrarles esas pérdidas, absolutamente previsibles, le agradeceré dejen de enviarme los dos números que tenían la cortesía de efectuar.

Atentamente.

Joaquín GUTIERREZ
CANO
Ex-ministro

SEGURIDAD EN EL MAR

Con cierta sorpresa, leo en la sección de «Cartas de los lectores» la opinión de E. L. Benito sobre «Seguridad en el mar». Es, sin duda alguna, un escrito valiente, cuyo contenido se explica por sí solo y que afecta, entre otros, y muy directamente al colectivo de mandos y oficiales a bordo de los buques mercantes. Quiero creer, y quizá de una forma un tanto ilusa, que estos primeros conatos de honesta autocrítica son el inicio de un despertar del letargo profesional, en que, al parecer, nos hallamos inmersos, y cuyo lamentable resultado es el de hacernos figurar entre los países marítimos con mayor índice de siniestralidad. Sean, por tanto, bien recibidos artículos de esta índole si, como

contrapartida, conllevan el ir recuperando y aumentando nuestro coeficiente de aptitud profesional, tan en entredicho en la actualidad. Quizá la verdadera causa de esta gran apatía profesional sea debida a una actual carencia vocacional, incapaz de hacernos superar con éxito las circunstancias atípicas y endémicas que rodean nuestra profesión y en relación con otras marinas mercantes europeas. Cuando el personal con escaso índice profesional se dé cuenta de que la continuidad en el puesto de trabajo está en relación directa con este coeficiente mínimo de apti-

tud, seguro que el problema actual desaparecerá rápidamente. Es curioso observar cómo trabajadores de estas negativas características, cuando marchan a Norte Europa en busca de un puesto de trabajo, no sólo cumplen como el mejor, sino que se ganan a pulso el beneplácito de sus patronos. De todas formas, somos los mandos y mandos intermedios a bordo de los buques, los que tenemos la ineludible obligación de hacer que funcione el sistema. Para eso nos pagan y depositan su confianza en nosotros, y el que estemos mejor o peor pagados no es

óbice para cumplir con nuestros respectivos cometidos de forma correcta. Puede darse el caso de que, si no somos capaces de superar esta crisis profesional a tiempo, seamos relevados a corto plazo por otros colegas más competentes y que, dentro de la legislación vigente, hagan funcionar el sistema. Entonces será necesario sacar el máximo rendimiento de ello, acuciados por la competitividad que se nos viene encima de cara no sólo a nuestra herramienta de trabajo —buque—, sino a su personal, necesariamente mejor cualificado a todos los niveles. Ese es el secreto a voces del mercado libre. Resumiendo: somos, a bordo de los buques, los directores de orquesta. Si el director es malo, la orquesta sonará mal.

En cuanto al tema del «alcoholismo a bordo de los buques» —tema éste que el compañero E. L. Benito toca de pasada—, entiendo honestamente que, dada la enorme gravedad del problema, la única solución factible es la de convencer al tripulante en cuestión de la imperiosa necesidad de proceder a su baja médica y de forma voluntaria, so pena de obligar a los mandos a emitir el correspondiente informe a la empresa. Entiendo que la seguridad del buque y dotación/pasaje tiene que estar por encima de benevolencias mal entendidas y que, a largo plazo, agudizan la gravedad del problema. En esa fase estamos. Esperemos que, con nuestra presunta próxima entrada en el Mercado Común y nuestro contacto directo con marinas mercantes europeas más competitivas, nos hagan salir del marasmo profesional en que nos encontramos actualmente. Rectificar a tiempo es de sabios. Así sea.

Manuel AGUILAR
RODRIGUEZ
Capitán M.M.

CARTA DEL MES

DERECHO A VIVIR

Aprovechando que publican ustedes cartas sobre los problemas de la mujer en el mar, aunque hacen muy pocos reportajes sobre el tema, querría que dieran cabida a mi escrito, porque, a pesar de que se trata de un caso particular, puede que otras mujeres estén en mi misma situación. Perdí a mi marido en el mar hace algunos años. Al principio, todo fueron ayudas y consuelos, pero muy pronto comenzaron los celos y comentarios en el pueblo sobre lo «afortunadas» que éramos las que cobrábamos la reducida pensión y algo de los seguros. Pero eso no fue nada comparado con lo que vino después, cuando intenté rehacer mi vida. No creo que la obligación de una viuda sea enterrarse en el luto para siempre. Tampoco creo que haber querido a alguien impida querer a otras personas y desear volver a tener otra familia. El caso es que nadie perdona que una viuda quiera seguir viviendo. Cada día siento más la marginación de toda la gente que me rodea, y que afecta también a mis hijos. Durante algún tiempo tuve muchas dudas, pero ahora estoy segura de tener derecho a ser lo más feliz que pueda. Y, si cabe, más que los otros, puesto que me tocó sufrir momentos muy desoladores. Esta carta no es sólo un desahogo personal, sino una llamada a la comprensión de todos para las mujeres que nos encontramos en esta situación. Les aseguro que, muchas veces, ponerse frente al mar en un pueblo pequeño puede producir una amargura muy grande.

S. L. M.

EDITORIAL: CARA A EUROPA	3
CARTAS DE LOS LECTORES	4
ULTIMAS NOTICIAS	82

REPORTAJES

PABELLONES DE CONVENIENCIA: El turbio negocio de las banderas	6
SEMBRAR EN EL MAR: El reto de la repoblación	18
METERELOGIA: Adiós al «hombre del tiempo»	24
CANOAS «OFF SHORE»: Los «Fórmula Uno» del mar	28
VOCES DEL MAR: «Onda Pesquera»	32
CEMENTERIOS MARINOS: La memoria del mamut	40
INDUSTRIA CONSERVERA: La batalla de los aranceles	48
PUERTO DE BARCELONA: La llave del Mediterráneo	52
FROM: El año de la sardina	66

ENTREVISTAS

Joaquín Ruiz Giménez: «ME SIENTO UN GARY COOPER» ...	12
Manuel Martínez Llopis: DEL MAR A LA MESA	56

INFORME

LA EUROPA AZUL	59
-----------------------------	----

LABORAL Y ECONOMIA

REGIMEN ESPECIAL DEL MAR: Cotizaciones para 1985	36
---	----

SECCIONES

DE COSTA A COSTA	70
CULTURA: La Isla del Tesoro	74
DEPORTES: Entrevista a Luis de Carlos	76
GREMIO DE MAREANTES	80
Opinión: Luis María Franco	79

Marzo

EN PORTADA



Gracias a las llamadas «Banderas de Conveniencia», numerosas empresas y armadores obtienen pingües beneficios, esquivando las leyes de los países donde radican los auténticos responsables. Sobre este tema, HOJA DEL MAR ha recogido un amplio abanico de opiniones de las figuras más representativas del sector en España.

N.º 230

Un tercio de la flota mundial opera actualmente bajo lo que suele denominarse "banderas de conveniencia". Gracias a esta práctica, un elevado número de empresas obtienen unas notables ventajas sobre sus competidoras. El asunto es

SEGUN los expertos consultados por **HOJA DEL MAR**, un tercio de la flota mundial opera actualmente bajo el sistema de libre inmatriculación, también denominado de *pabellones o banderas de conveniencia*, cuyo origen se remonta a finales de la II Guerra Mundial. Los pioneros en esta práctica fueron los Estados Unidos y los países nórdicos. Actualmente, un elevado número de armadores prefieren abandonar sus barcos en Panamá o Liberia, preferentemente, debido a las ventajas económicas y legales que les proporciona la normativa vigente en estos países, tales como la exención de impuestos, la no obligatoriedad de las normas tradicionales de navegación, unos procedimientos de inspección más benévolos y la posibilidad de contratación de mano de

se trata de barcos comprados en los mercados más baratos y en las mejores condiciones de financiación e, incluso, en muchas ocasiones son naves que no cumplen a rajatabla, o incumplen sistemáticamente, los convenios internacionales a que están sometidos los países de bandera».

«Tampoco observan, generalmente, las condiciones de contratación laboral —continúa el Director General— que han de cumplir los países normales. Lo que sí procuran es reclutar tripulaciones con oficiales procedentes de países donde el nivel de formación sea aceptable, como es el caso de España. Finalmente, otra ventaja de este sistema es el bajo coste de las tripulaciones y la duración limitada de los contratos, que suelen ser de seis meses a un año. Al vencimiento de los mismos, los

PABELLONES DE CONVENIENCIA

EL TURBIO NEGOCIO

relativamente sencillo: consiste en matricular los buques en aquellos países que cuentan con una legislación más relajada. De esta manera, países pequeños, como Liberia o Panamá, inundan con sus banderas los mares del mundo. A cambio de ello, los armadores esquivan normas más severas de otros países.

obra a salarios por debajo del nivel reglamentario, así como de embarcar tripulaciones numéricamente inferiores a las exigidas en los convenios internacionales.

Según explica *Fernando Salvador*, Director General de Marina Mercante, «estos barcos de conveniencia están legalmente inscritos en un país, pero operan desde otro, limitándose a mantener en el país de bandera una representación que puede ser de una sola persona, mientras que su organización empresarial está instalada en una de las grandes capitales del mercado: Nueva York, Londres o Ginebra. Los beneficios de que gozan los armadores acogidos a este sistema son de dos tipos. Por una parte, falta de responsabilidad impositiva, ya que el estar calificados como empresas extranjeras, están acogidos a todas las ventajas que suele contemplar la legislación correspondiente. Por otro lado,

tripulantes no tienen, frente a la compañía, derecho a vacaciones ni a Seguridad Social, ni a cualquier otro tipo de asistencia en caso de enfermedad o accidente. Únicamente son atendidos mientras están a bordo.»

Pero no todas las compañías son tan duras. *José Antonio Madiedo*, del Colegio Oficial de Marina Mercante (COMME), afirma que existen empresas serias: «generalmente, las grandes compañías multinacionales petroleras, que, además de cumplir la normativa internacional en materia de seguridad, contaminación, etcétera, pagan buenos salarios, muy por encima de la media española, ofrecen buenas vacaciones y buena asistencia social».

Según la Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD), el sistema de banderas de conveniencia está regido por una auténtica «Ley de la





Selva», ya que sus ventajas favorecen a un número ínfimo de países industrializados, que se valen de este registro abierto, y a otro grupo ínfimo de países en desarrollo, que arriendan sus pabellones para estos efectos.

Las estadísticas del mencionado organismo señalan que este anárquico estado de las banderas de conveniencia «pertenece y beneficia» a Estados Unidos (31,7 por ciento), Grecia (20,7), Japón (19,2) y Hong-Kong (16,9), repartiéndose el 16 por ciento restante países como la República Federal de Alemania, Italia, Suiza, Singapur, Canadá, Israel y Gran Bretaña.

Los expertos que han estudiado a fondo este tema se tropiezan con la dificultad de identificar a los accionistas que finalmente obtienen los beneficios pecuniarios de la explotación de los buques de libre matrícula. Según un informe elaborado por la UNC-

IO DE LAS BANDERAS



TAD en 1980, esto último sucede especialmente en el caso de los buques cuya propiedad efectiva radica en compañías navieras griegas y de Hong-Kong, por ejemplo, que ejercen plenamente las atribuciones de propietarios de barcos y ni aún así se ha podido determinar la identidad de los propietarios efectivos que se ocultan tras los nombres de estas compañías.

A la cabeza de los países que arriendan su bandera en el sistema de registro abierto están las repúblicas de Liberia, con 156 millones de toneladas métricas en 1982 y 135,2 en 1984, y de Panamá, con 32 y 58,4 millones de toneladas en los mismos años.

Casi todos los países con grandes flotas utilizan este sistema, considerado universalmente como una especie de paraíso para los armadores. En los cuadros estadísticos se puede observar el continuo crecimiento de la flota de ban-

deras de conveniencia durante los años 1964 y 1983. Dicho aumento es de un 300 por ciento para el número de buques y del 497 por ciento para el de toneladas de registro bruto.

Resulta difícil precisar el número de marinos españoles embarcados en buques de estas características, ya que no todos se han inscrito en el Instituto Español de Emigración ni se encuentran encuadrados en los sindicatos del sector. Según los datos facilitados por el IEE, este número ascendía en septiembre de 1984 a 6.076, mientras que sólo dos años antes, en 1982, la cifra era 12.114. Por puertos de salida, figura a la cabeza Bilbao, con 3.599 marinos españoles enrolados en buques extranjeros, seguido de Vigo, con 1.148 y La Coruña, con 1.007.

Destaca el descenso producido entre los años 1982 y 1984, si bien la realidad puede ser muy diferente, ya que muchos tripulantes españoles podrían estar siendo contratados sin pasar por las estadísticas oficiales. Algunas fuentes estiman en 20.000 el número de marinos contratados al margen de los registros del IEE.

Sea cual sea la cifra real, la totalidad de las fuentes consultadas coinciden en que el marino se encuentra discriminado con respecto al resto de los emigrantes. Hace poco más de un año, en la revista del IEE, «Carta de España», se comentaba que mientras otros emigrantes pueden votar, al marino enrolado en barcos extranjeros le resulta imposible al no existir ninguna fórmula que regule el ejercicio de este derecho. Otra cuestión es la residencia, ya que al no poder adquirirla en el país de bandera, estos marinos no pueden ser titulares de las cuentas de Ahorro-Emigrante, ni acogerse a la Seguridad Social, en caso de que naveguen bajo el pabellón de un país que no haya firmado el correspondiente convenio con España.

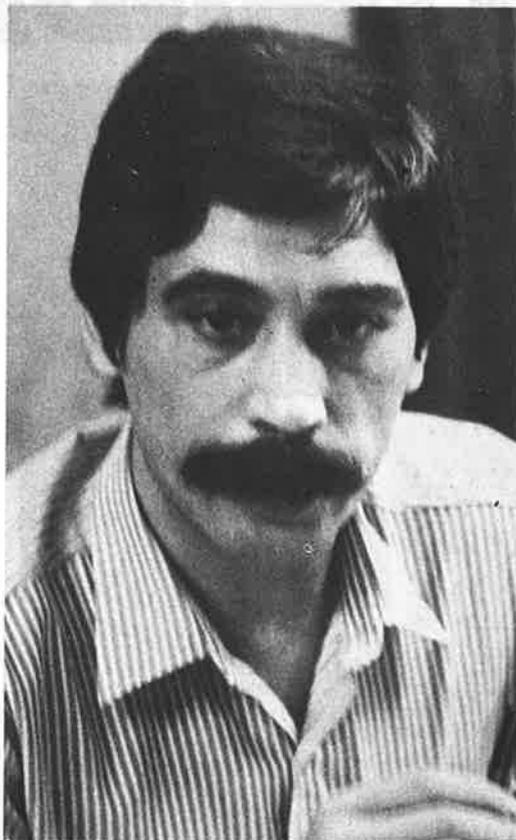
Sin embargo, y para evitar perjuicios a estos trabajado-



Fernando Salvador, Director General de Marina Mercante.



José Antonio Madiedo, del COMME.



Valcázar, de la Federación de Transporte de UGT.



Rafael Lobeto, asesor jurídico del ISM.

TABLA DEMOSTRATIVA DEL CONTINUO CRECIMIENTO DE LA FLOTA DE BANDERAS DE CONVENIENCIA

PAIS DE REGISTRO	1964		1977		1982		1983	
	N.º BUQUES	TRB × 10 ⁶	N.º BUQUES	TRB × 10 ⁶	N.º BUQUES	TRB × 10 ⁶	N.º BUQUES	TRB × 10 ⁶
Liberia	1.117	14,55	2.617	79,98	2.189	70,72	2.062	67,56
Panamá	691	4,27	3.267	19,46	5.032	32,60	5.316	34,67
Honduras	46	0,09	63	0,105	172	0,23	191	0,22
Chipre	—	—	800	2,79	557	2,15	593	3,45
Singapur	—	—	872	6,79	849	7,18	855	7,01
Libano	174	0,85	163	0,23	240	0,37	260	0,46
Somalia*	—	—	31	0,16	22	0,018	25	0,019
Seychelles	—	—	10	0,06	3	0,001	3	0,001
Islas Caimán	—	—	106	0,12	242	0,31	259	0,33
Bermudas	—	—	88	1,75	68	0,74	67	0,82
Bahamas	—	—	109	0,11	96	0,43	122	0,86
Gibraltar	—	—	6	0,010	18	0,016	48	0,23
Malta	—	—	44	0,10	93	0,43	147	0,91
Antillas Holandesas	—	—	122	1,85	116	1,41	109	1,03
Vanuatu	—	—	—	—	9	0,003	12	0,027
Sri Lanka	—	—	37	0,093	45	0,120	68	0,38
TOTAL	2.028	19,76	8.335	113,608	9.751	116,458	10.137	117,977

* CERRADO EL REGISTRO EL 31 DE OCTUBRE DE 1976. EL GRUESO DE TONELAJE ES TRASFERIDO, APARENTEMENTE, A PANAMA

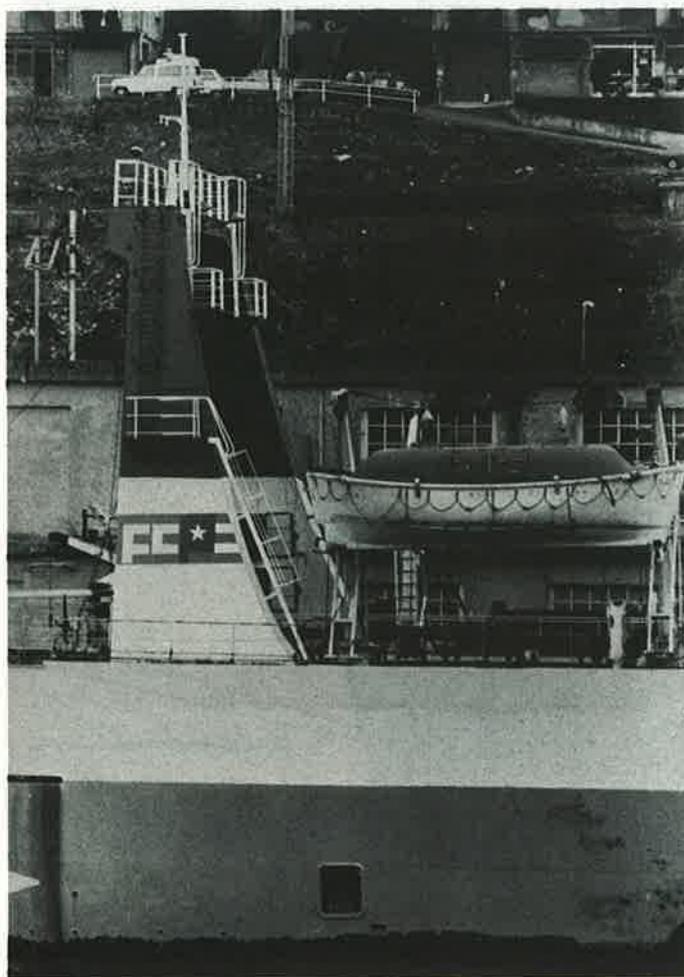
FUENTE: FEDERACION DEL TRANSPORTE DE UGT

res, el IEE suele pagar la cuota patronal por todos aquellos emigrantes, marinos o no, que salen a trabajar a esos países, pudiendo beneficiarse de las prestaciones complementarias de desempleo previstas para los emigrantes retornados que han trabajado en el extranjero un mínimo de seis meses.

Una de las principales reivindicaciones de este colectivo de trabajadores es que la Administración les dé oportunidad de cotizar por su salario real, o, al menos, por la cuota mínima permitida. Se trata éste de un tema actualmente en estudio por el Instituto Social de la Marina.

Los marinos españoles con destino a barcos que navegan bajo bandera de conveniencia son reclutados a través de agencias de embarque o consignatarias que ejercen la función de intermediarias entre el armador y los trabajadores marítimos en paro. Estas empresas se encargan también de contratar los fletes y los cuadros de oficiales.

La labor de estas consignatarias, la mayor parte de ellas

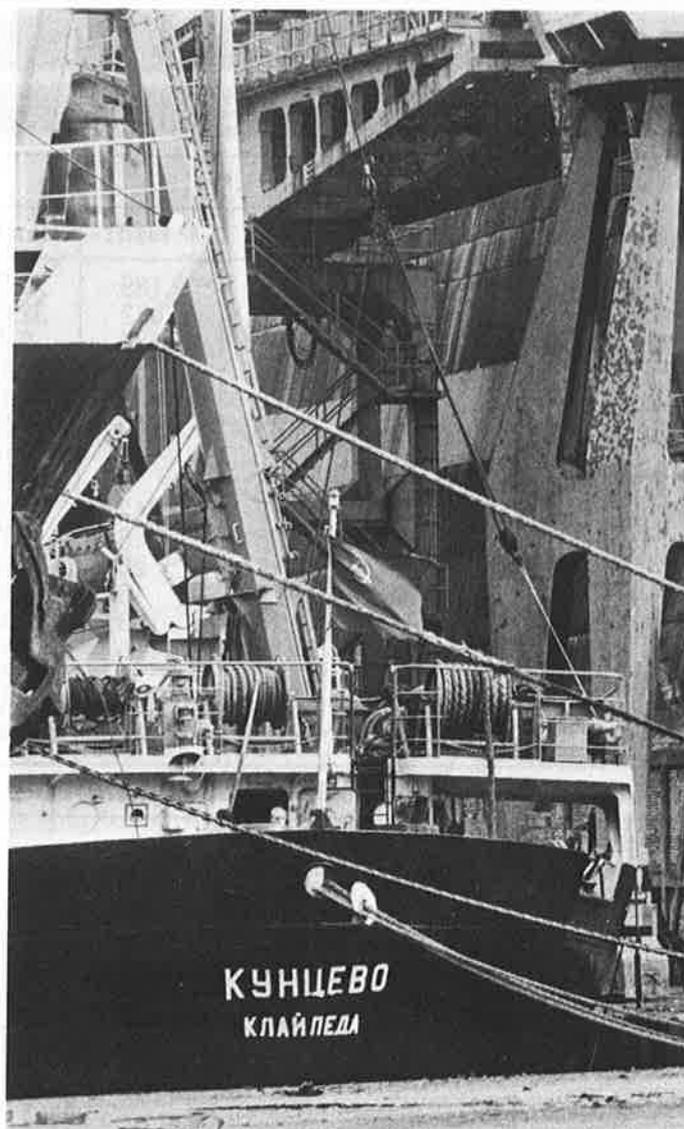


establecidas en Bilbao y Galicia, es considerada por los sindicatos como poco clara. Los juicios más duros provienen del Sindicato Libre de la Marina Mercante, que llega a acusarlas de actuar en la ilegalidad y de practicar una especie de trata de trabajadores. Aunque algunas de las consignatarias se han visto implicadas en procesos judiciales, en general nadie ha tomado medidas contra ellas. José Antonio Madiedo, del COMME, afirma que su organización no las ataca «porque son un instrumento útil para combatir el paro existente en el sector», aunque afirma que sería conveniente que la Administración dispusiera de mecanismos adecuados de control. En este mismo sentido se manifiesta *Rafael Lobeto*, asesor jurídico del Instituto Social de la Marina, quien aboga por una ley semejante a la italiana para regular el funcionamiento de estas compañías.

Por su parte, *Valcázar*, de la Federación del Transporte de UGT, se muestra de acuerdo en que debe existir un control de la Administración,

«aunque nosotros, a través de la ITF (Federación Internacional del Transporte), y de los sindicatos integrados en ella, intentamos mejorar las condiciones de trabajo: salarios justos, seguridad y tope de cuarenta horas semanales. Cuando los barcos no cumplen esta normativa, se procura ponerles toda clase de trabas, a través de los inspectores de la ITF, mientras están en puertos españoles sometidos a las revisiones obligatorias señaladas en el "Memorandum de París", del que nuestro país es signatario».

Para José María Iberguren, del sindicato vasco ELA-STV, estas compañías consignatarias suelen ser de varios tipos: las que contratan a marineros de forma individual, las que enrolan a tripulaciones enteras por encargo de un armador y aquellas que son representantes de compañías concretas y tienen una figura legal diferente. «En cualquier caso —afirma Iberguren— no excluimos la posibilidad de que existan abusos, que por nuestra parte intentamos controlar a través de la ITF. Recientemente, se consiguió detener un barco en Australia porque estaba pagando salarios inferiores a lo estipulado, utilizando el frecuente sistema de



abonar los dólares por debajo del valor real. A pesar de que estos trabajadores firman los contratos con cláusulas que nunca aceptarían si no estuviesen presionados por el paro, los sindicatos estamos consiguiendo que tengan asistencia sanitaria, vacaciones y unos salarios que oscilan entre 4.200 dólares mensuales para los capitanes y 1.600 y 1.400 para contramaestres y marineros, respectivamente.»

Hay que señalar, no obstante, que los trabajadores controlados por estos sindicatos no representan la totalidad de los embarcados. Según fuentes de ELA-STV, los marineros censados por las organizaciones sindicales son unos 3.000, y han sido contratados por las principales consignatarias que operan en Galicia y el País Vasco: Consulmar, Candina, A. Valero, Berincua Hnos., Ibermar SL, Marhispan y Comercial Marítima Finisterre. Según representantes de estas agencias, la existencia de los sindicatos es muy útil, ya que de lo contrario las empresas contratarían libremente y el descontrol y los abusos serían mayores.

La expansión de las operaciones bajo bandera de conveniencia dificulta cualquier intento de reestructuración de la marina mercante mundial en detrimento del desarrollo del sector en los países menos favorecidos, que deben seguir pagando elevados precios por los fletes.

Fernando Salvador afirma que algunas compañías con bandera de conveniencia «se han lanzado a competir no sólo con el tráfico TRAM, sino con las líneas regulares. Un ejemplo lo tenemos bien cerca: en una empresa llamada *Ever-Green*, con naves de bandera de *Taiwán*, que está ofreciendo un servicio de portacontenedores alrededor del mundo, con escala en Valencia y salidas cada diez días, aunque nos tememos que pronto van a ser más frecuentes. El barco con el que trabaja es de 3.000 TEUS (medida de contenedores) y tiene también un servicio de "fides" (pequeños portacontenedores), que recogen la





carga en todo el Mediterráneo y la trasladan a Valencia, puerto que ha concedido el atraque preferencial al pabellón extranjero. Se ha llegado a dar el caso curioso de que barcos contenedores de la compañía nacional española, es decir, la Transatlántica, han tenido que aguardar al final de las operaciones de este barco para iniciar las suyas».

Frente a estos casos, algunos países europeos, como Italia, han promulgado una legislación que establece determinadas limitaciones a las actividades de los buques con bandera de otros países. Se trata de medidas que toman unilateralmente algunas naciones, pero que aún están lejos las soluciones globales al problema. En la última reunión de la UNCTAD, celebrada el pasado verano, se estudió la posibilidad de elaborar un acuerdo internacional sobre las condiciones de inmatriculación de navíos que viniese a cubrir el vacío existente en la legislación internacional.

Si bien el acuerdo no quedó perfilado del todo, sí que fueron concretadas sus líneas maestras: la necesidad del estado de bandera de disponer de una

administración marítima capaz de vigilar el cumplimiento de las normas internacionales en materia de seguridad, contaminación y régimen de seguridad social por parte de los navíos bajo pabellón nacional. Otro de los acuerdos hace referencia a la necesidad, por parte del estado de bandera, de llevar un registro de todos los barcos que navegan bajo su pabellón, con todas las informaciones pertinentes sobre los armadores y las empresas que explotan las embarcacio-

Según la UNCTAD, el sistema de banderas de conveniencia está regido por una auténtica «ley de la selva».

nes, así como las de carácter técnico sobre el navío. Finalmente, también se acordó el reconocimiento del principio según el cual los propietarios de los barcos que lleven bandera de conveniencia, así como sus explotadores directos, deberán ser fácilmente identificables.

Este informe quedaría incompleto si no incluyera una

referencia al sector pesquero. En este capítulo, los problemas son mucho mayores y las cifras más confusas. Según los sindicatos UGT y ELA-STV, los únicos trabajadores que están bajo control son aquellos que se han enrolado en barcos de empresas mixtas o en pabellones de países con los que existe acuerdo pesquero. «Pero no es raro —comenta Rafael Lobeto— encontrar pescadores españoles en cualquier barco extranjero, en los países más insos-

pechados. Yo he visto a algunos de ellos en uno de mis recientes viajes a Nigeria. El problema en este sector es que no disponemos de cifras, ni existen empresas de contratación y, frecuentemente, ni contratos. Mientras que en Marina Mercante existen las normas UNCTAD y algunos convenios internacionales, en el sector pesquero no se controlan ni las normas de seguridad, ni las condiciones de trabajo. Aquí, cada uno se enrola donde puede o donde le ofrecen más dinero.»

También hay que señalar que, como consecuencia de las restricciones impuestas por la ampliación a 200 millas de las aguas jurisdiccionales de muchos países, numerosos pesqueros operan bajo pabellón de esas naciones para tener acceso a sus aguas y utilizan para ello empresas registradas en ese país. Por lo que se refiere a España, en algún medio informativo inglés se han podido leer titulares como «Armada española bajo bandera británica». Incluso, hace un año, un diputado conservador, *David Harris*, interpelló a su ministro de Agricultura y Pesca para que procediese a la investigación del registro oficial de algunas compañías.

Más que incurrir en ilegalidad, lo que han hecho algunos empresarios españoles es aprovechar la legislación británica para introducirse en sus aguas. El registro en este país significa que los barcos pesqueros españoles pueden faenar con toda libertad en las 200 millas marítimas de la CEE. Pero se trata de una situación transitoria, que acabará en cuanto España ingrese en la CEE y se establezcan los correspondientes acuerdos. ■



Marga BOTIN
Concha H. CARAZO

EL Defensor del Pueblo, una institución creada al amparo del artículo 54 de la Constitución y la Ley orgánica correspondiente, acaba de cumplir su segundo año de existencia. Durante este tiempo ha recibido 55.275 quejas de otros tantos ciudadanos, aunque de ellas únicamente veinte procedían de los hombres de la mar.

—Señor Ruiz Giménez ¿qué tipo de quejas ha recibido con mayor asiduidad durante estos dos años y, en concreto, cuántas procedían del sector marítimo?

—La mayor parte se refieren a problemas laborales. En cuanto a las procedentes de los nombres del mar, hay que resaltar que sólo hemos

recibido alrededor de veinte. También la mayor parte de ellas se referían a problemas laborales, como los relativos al incumplimiento de las ordenanzas del mar. Además, hemos intervenido, junto con el Instituto Social de la Marina, para arreglar prestaciones de desempleo y cuestiones relacionadas con la Seguridad Social de los marinos.

—¿Y sobre accidentes en el mar?

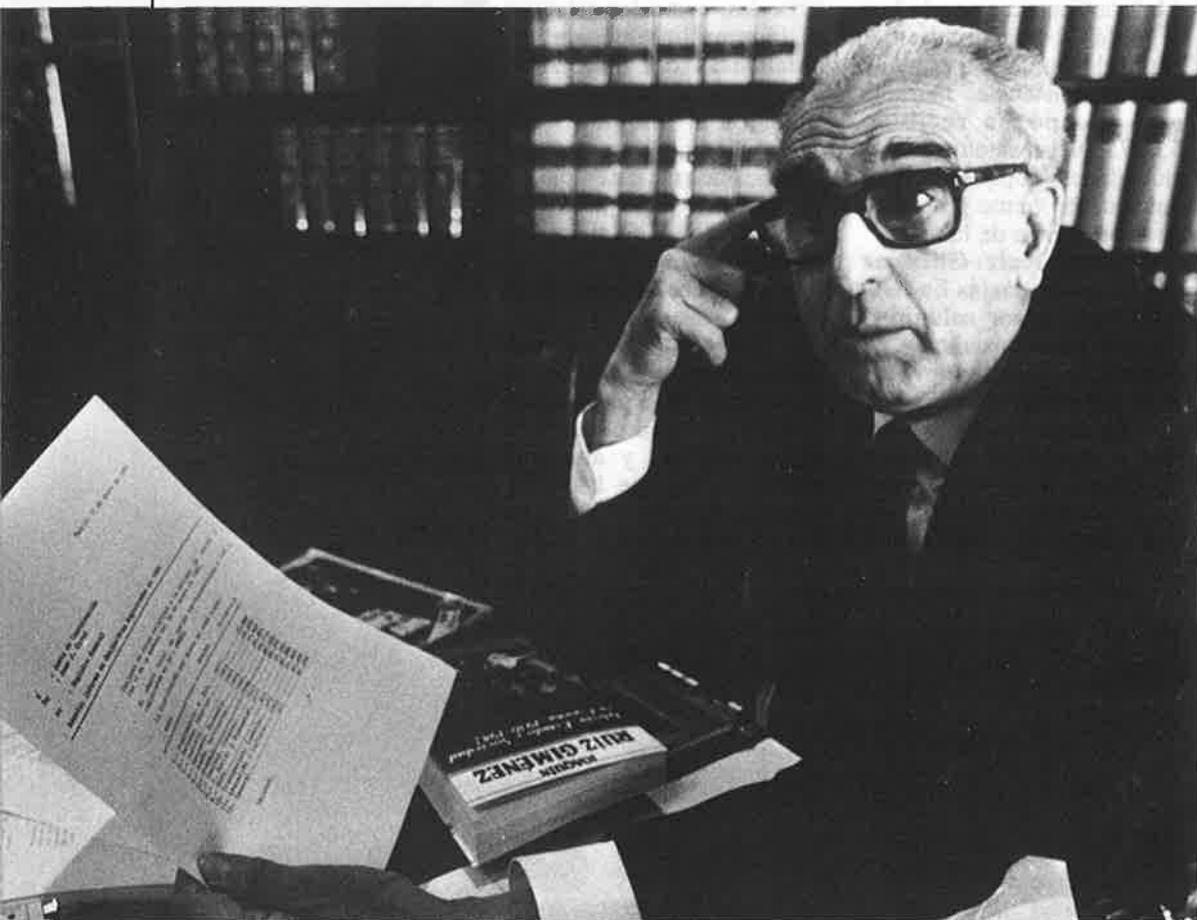
—Este problema es realmente grave y debemos intentar que la cobertura de riesgos se efectúe con la mayor rapidez y amplitud posible. Creo que las ordenanzas vigentes sobre este tema deben ser objeto de per-

JOAQUIN RUIZ GIMENEZ, DEFENSOR DEL PUEBLO:

«ME SIENTO UN GARY COOPER»

Para muchos, Joaquín Ruiz Giménez, Defensor del Pueblo, es el «hombre bueno» por naturaleza. Su imagen de mediador entre el pueblo y la Administración, así como su ya algo fatigada simpatía, arrojan esta idea. Ante algunos temas espinosos de la política española, como es el caso de la Ley Antiterrorista, se siente como Gary Cooper: «Solo ante el peligro».

«La mayoría de las protestas son de índole laboral»



feccionamiento y de mejora. Los avances en materias laborales y de Seguridad Social que se produzcan en torno a los trabajadores de tierra tendrían que aplicarse simultáneamente a los hombres del mar, sin perjuicio de tener en cuenta la especificidad de la profesión marinera. Por los tanto, hay que procurar que al colectivo marítimo se le aplique de inmediato la legislación que se vaya dictando. Joaquín Ruiz Giménez recuerda con especial cariño primer «caso mariner».

«Lo recuerdo con emoción porque tan sólo hacía unos días que habíamos empezado a trabajar. Me llamaron de Radio Nacional para conec-

tar en directo con la tripulación del barco «Caba I», que se encontraba atracado en un puerto turco a causa de una avería y había sido remolcado por patrulleras turcas. El armador no tenía recursos para pagar los gastos de salvamento, y se corría el riesgo de que las autoridades de aquel país embargasen y subastasen la nave sobre la que, por otra parte pasaba un préstamo de garantía del Banco de Crédito Industrial (BCI). Inmediatamente nos pusimos en contacto con la tripulación, el consul, el ministro de Transportes, Enrique Barón, y el de Economía y Hacienda, Miguel Boyer. Se logró que se pagaran las cantidades correspon-

dientes al BCI. Poco tiempo después el barco fue rescatado.

—**Dos sucesos polémicos y dolorosos afectan al sector desde hace mesés: la desaparición del «Montrove» y la condena a muerte del capitán del «Izarra», José Luis Peciña. ¿Cómo ha actuado el Defensor del Pueblo en ambos casos?**

—Por lo que se refiere al «Montrove» la realidad es que, hasta el momento, no podemos decir más de lo que ya ha resaltado la prensa. Es un problema bastante oscuro y confuso. Nosotros lo que hemos hecho ha sido expresar a los familiares de la tripulación nuestra solidaridad

y la promesa de que les mantendremos informados cuando tengamos alguna noticia. También apoyaremos las gestiones necesarias con el Ministerio de Asuntos Exteriores.

En cuanto al caso Peciña, estuvimos muy pendientes, sobre todo en los días en que se celebró el juicio. Pero como inmediatamente intervino el Rey y luego viajó a Nigeria su enviado especial, el General Díez Algria, consideramos que no podíamos añadir más que nuestra mediación entre los familiares y la Administración, por si pudiera ser de utilidad. Tenemos la esperanza de que este hombre se reintegre muy pronto a su patria.



El mar se queja poco:

**«SOLO VEINTE CONSULTAS
DE MARINOS DE UN TOTAL
DE CINCUENTA
Y CINCO MIL RECIBIDAS
EN LOS DOS PRIMEROS
AÑOS»**

**JOAQUIN RUIZ
GIMENEZ.**

71 años.
Nació en Hoyo de
Manzanares.
Catedrático de
Filosofía del
Derecho en Madrid
y Salamanca.
Ex-director de
Cultura Hispánica,
ex-embajador en la
Santa Sede y
ex-ministro de
Educación y
Ciencia.
Fundó y dirigió la
revista «Cuadernos
para el Diálogo».

—El sector pesquero, en concreto, tiene una problemática difícil. ¿Cómo se le protege desde esta institución?

—Hemos tenido que intervenir, tratando de ayudarles en materia de horarios, pensiones, seguridad social, prestaciones de desempleo, etc. Ahora mismo, ante la negociación con la Comunidad Económica Europea, estamos vigilantes para que la regulación de la pesca, en lo que a España corresponda cuando sea miembro de pleno derecho, no vaya en perjuicio sino en beneficio de los hombres del mar. Nuestra misión es promover la defensa de los derechos del sector.

—¿A qué atribuye el hecho de que le envíen tan pocas peticiones los trabajadores de la mar?

—No lo sé, pero quizá se pueda deber a la propia movilidad del sector. Además, no hay que olvidar que tienen al Instituto Social de la Marina, dedicado a los problemas específicos que les afectan. Por otra parte, muchos de los incidentes que se producen tienen lugar fuera de la órbita de la soberanía del Estado español y, por lo tanto, el Defensor del Pueblo no puede actuar. Lo único que podemos hacer es acudir a Asuntos Exteriores. Sólo recuerdo haber intervenido en una ocasión: cuando se produjeron los ametrallamientos contra pesqueros de Ondárroa. Entonces nos pusimos en contacto con **Le Mediateur** francés, figura equivalente al Defensor del Pueblo español, y ambos firmamos una declaración conjunta, en la que se pedía que los sucesos ocurridos no se transformasen en una especie de guerra entre Francia y España, sino que se siguiesen los caminos de mediación y arbitraje que las normas jurídicas y el Derecho Internacional señalan. Felizmente, así se resolvió la cuestión.

—Los españoles que están embarcados no pueden votar, debido a que aún no se ha arbitrado una fórmula idónea para ello. ¿Qué po-



dría hacer usted para terminar con esta situación?

—Hasta ahora no nos han llegado quejas en este sentido, pero está claro que todo español tiene derecho a votar, porque es un derecho fundamental recogido en la Constitución. En el caso del marineró podría hacerse ante su propio capitán o por correo. Este es un tema en el que ha habido dificultades incluso para los emigrantes españoles de tierra que están en Europa. Debo reconocer que me han levantado una liebre: no sabía cuál era exactamente la situación de los marinos a la hora de votar. Vamos a buscar información, puesto que podemos intervenir no sólo a instancia de parte sino también de oficio, cuando se nos habla de algún problema. Pediremos, pues, un informe al ministerio correspondiente y a la Junta Electoral Central para ver qué forma de participación electoral pueden tener los marineros. Cuando sepamos la respuesta se la haremos llegar a «HOJA DEL MAR».

—¿Cómo actúa el Defensor del Pueblo y qué hay que hacer para que una petición sea atendida?

les. ¿Va en aumento o disminuye?

—«De las 55.275 quejas recibidas, 30.763 correspondieron al año 1983 y 24.512 a 1984. Afortunadamente, van disminuyendo. Ello, además de ser un síntoma de que la sociedad funciona mejor, es para nosotros un alivio, ya que aquí trabajamos unas 75 personas y sólo 30 estamos capacitadas para atender debidamente las consultas, al referirse la mayoría a cuestiones jurídico laborales o jurídico administrativas.

Es lógico que durante los primeros años hayamos tenido una avalancha de cartas. Hay que tener en cuenta que había muchas cuestiones pendientes, algunas de ellas desde el final de la Guerra Civil, como el tema de las pensiones de los militares republicanos.

Muchas veces el problema surge de que las normas legales se han quedado viejas y no responden a las necesidades de nuestro tiempo. Por ello, es misión nuestra promover los cambios legales necesarios para que disminuya el número de peticiones. Lo ideal sería tener al año unas 10.000 ó 12.000 quejas. Creo que en 1985 vamos a estar por esa cifra, ya que durante el mes de enero sólo hemos recibido un millar.

—Por sectores, ¿cuál es el que más quejas general?

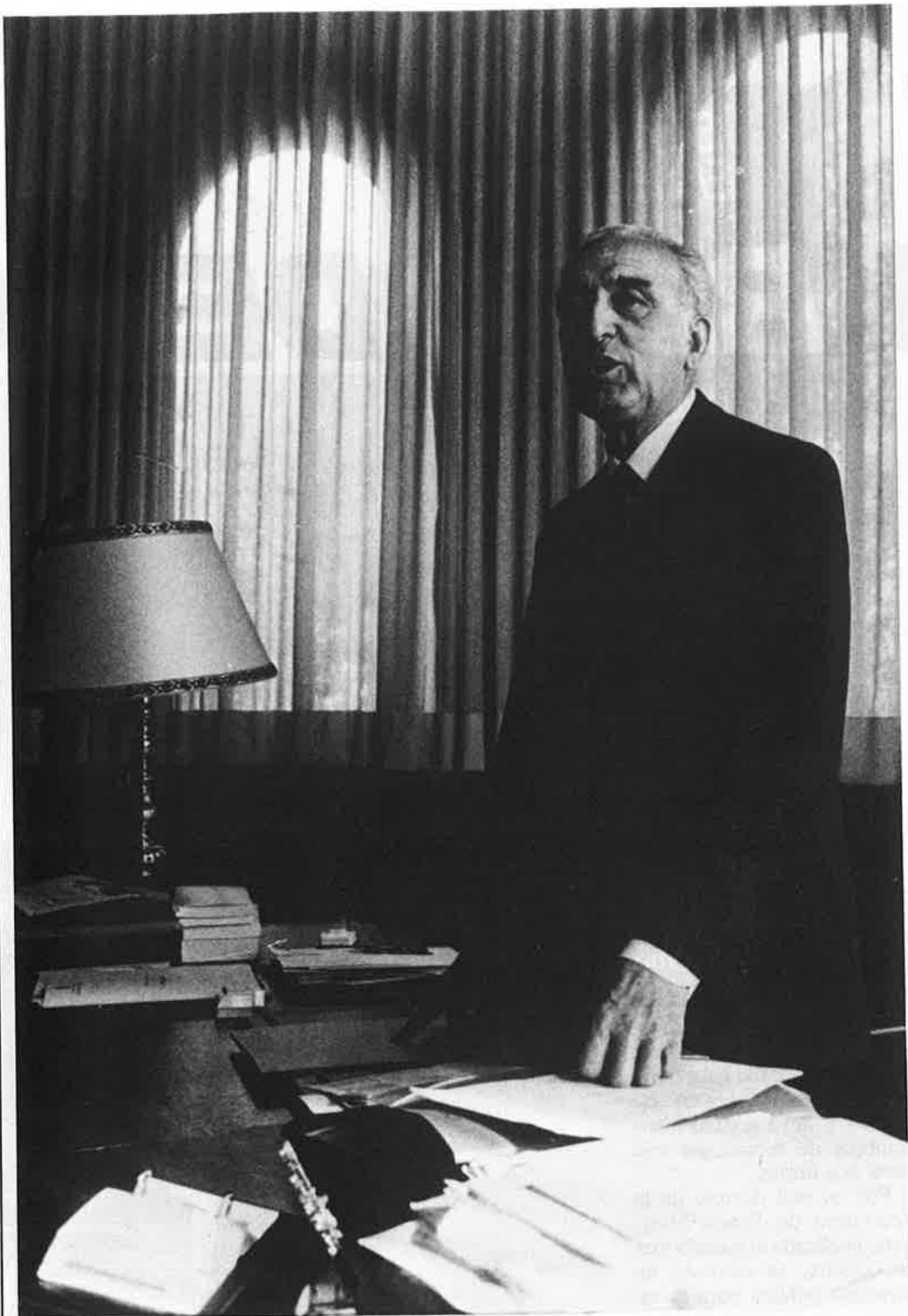
—Sin duda es en materia de Seguridad Social donde mayores cotas se han alcanzado. En 1983, el total de quejas en ese área fue de 8.902, lo que representó el 28,93 por ciento; y, en 1984, la cifra bajó a 3.717, que vienen a suponer el 15,16 por ciento.

En segundo lugar están las quejas relacionadas con la Administración de Justicia, con 3.809 en 1983 y 3.904 en 1984, que han representado el 12,38 y el 15,92 por ciento, respectivamente. En materia de Justicia las peticiones son muy elevadas porque se refieren no sólo a la lentitud de los tribunales, sino también a peticiones de indulto.

—Lo único que tiene que hacer el ciudadano es enviarnos una carta, exponiendo su problema. Cuando esa carta está en nuestro poder se estudia en el área correspondiente. Contamos con 12 áreas: Presidencia y Asuntos Exteriores; Defensa e Interior; Justicia; Asuntos Económicos; Administración Territorial y Local; Trabajo; Sanidad y Consumo; Seguridad Social y Bienestar; Obras Públicas, Urbanismo y Vivienda; Transportes, Turismo y Comunicaciones; Educación y Cultura; Asuntos Generales y Recursos de Inconstitucionalidad y de Amparo.

Los temas relacionados con el mar se reparten entre las comisiones de Transportes y de Agricultura. En estas secciones se hace un primer informe. Después se reúne la Junta de Coordinación, formada por dos asesores y yo mismo, y en ella se resuelve la queja y se decide a qué organismos concretos tenemos que dirigirnos para lograr la solución final.

—Usted ha dicho que habían recibido más de 50.000 quejas en dos años. El número de quejas anua-



El voto mariner:

**«ESTUDIAREMOS
SOLUCIONES PARA QUE
LOS HOMBRES DEL MAR
PUEDAN EJERCER SUS
DERECHOS ELECTORALES»**

—Usted ha comentado, muy cinematográficamente, que ante la posible inconstitucionalidad de la Ley Antiterrorista se siente como Gary Cooper en «Solo ante el peligro». Dado que esta ley fue consensuada por todos los grupos políticos, ¿cuál está siendo su actuación ante esta controvertida normativa?

—Sí, es cierto que me siento muy cerca del talante «garycooperiano». No es ésta la primera Ley Antiterrorista que tenemos en España, ya que hubo otra desde 1981. Esta es más dura porque se elaboró a raíz del asesinato del capitán Martín Barrios, suceso que produjo una gran conmoción en estamentos militares y civiles. Hubo un momento en que todos los grupos parlamentarios del Congreso de los Diputados expresaron la necesidad de acabar con la violencia y esto llevó al Gobierno a elaborar la Ley. Únicamente en el Senado se prepararon enmiendas, incluso por parte del Grupo Socialista. Un día antes de la votación de la ley fue asesinado el dirigente vasco Brouard y el mismo día de la votación se intentó acabar con la vida del general Rosón. En este clima emocional, las enmiendas no fueron defendidas y la Ley resultó aprobada.

Sobre este tema prefiero no opinar, porque la Ley está siendo estudiada en la oficina del Defensor del Pueblo. Lo que sí puedo garantizar es que, desde la vigencia de la Ley estamos en alerta permanente para evitar que se produzcan casos de malos tratos. Recientemente, he viajado a Euskadi para ponerme en contacto con todas las autoridades, tanto autonómicas como estatales a fin de recabar información sobre las denuncias que hemos recibido en relación con el tema. Por otra parte, si tenemos noticia de que alguna autoridad abusa de esa ley, procuraremos que el Ministerio Fiscal investigue y establezca las correspondientes responsabilidades. ■

SEMBRAR EN EL MAR

EL RETO DE LA

Todas las partes implicadas están de acuerdo: la tradicionalmente rica plataforma marítima española está sufriendo, desde hace tiempo, los efectos de la sobreexplotación. El mantenimiento y recuperación de nuestros recursos marinos ha pasado, pues, a ser una tarea de primera magnitud, junto a la renovación de la flota, la ordenación del mercado y la apertura de nuevos caladeros internacionales. Un reto al que la Administración está respondiendo ya con la resiembra de los fondos más castigados.

EL futuro de nuestro sector pesquero pasa, en buena parte, por la repoblación de los caladeros nacionales, tarea a la que la Administración dedicó 80 millones de pesetas en 1984. La siembra de algunos moluscos y la suelta de peces, principalmente en las comunidades autónomas de Cataluña, Cantabria y Andalucía se llevaron la mayor parte de las inversiones. En el caso de los moluscos, los resultados ya están contrastados y pueden calificarse de muy positivos. En cuanto a los crustáceos, las experiencias desarrolladas hasta el momento han sido muy escasas.

Finisterremar, S. A., en la ría de Camariñas, e Inamenor, S. A., en Tinamenor (Santander), son las dos empresas españolas que de una forma continuada se dedican a la obtención de crías o semillas para la repoblación de caladeros. El trabajo de estas dos firmas pioneras en este tipo de actividad es algo reconocido por la propia Administración, en cuanto que supone una investigación lenta y costosa que, en muchas ocasiones, no dispone de la demanda suficiente para obtener rentabilidad a corto y medio plazo.

De aquí en adelante, las cosas parece que van a variar sustancialmente: al interés que mantiene la iniciativa privada, a través de cofradías u otras organizaciones de pescadores, se suma el manifestado por el Gobierno para desarrollar los cultivos marinos de acuerdo con la Ley aprobada el pasado año. El Estado, a través del Instituto

Español de Oceanografía, está potenciando desde hace tiempo las investigaciones en este campo, y lleva a cabo intercambios de tecnología con estas dos firmas.

Por un real decreto de la Secretaría de Pesca Marítima, publicado el pasado mes de octubre, se convocó un concurso público para la recuperación de caladeros agotados, por medio de repoblaciones de peces, crustáceos y moluscos. El presupuesto de contrata se elevaba a 80 millones de pesetas y las actuaciones estaban centradas en las zonas de Cataluña, Baleares, Andalucía y Cantabria. De los 80 millones presupuestados, fueron aprobadas ofertas referidas a moluscos y a peces, por un total de 76 millones de pesetas.

En Cataluña se practicó una resiembra de 4.800.000 unidades de almejas con tamaños de entre 2,5 y 4 milímetros. Existía la posibilidad

SALVAR LOS CALADEROS: UNA TAREA URGENTE

La recuperación de los caladeros es una necesidad inaplazable para nuestros hombres del mar y un objetivo de primer orden para la Administración, cuyas actuaciones se rigen por lo dispuesto en la Ley de Cultivos Marinos.



REPOBLACION



de adquirir moluscos de tamaños superiores, pero resultaban excesivamente caros. Por este motivo, la Administración se ha inclinado por unidades más reducidas, que han de ser colocadas en semilleros hasta su crecimiento. De esta forma, además del consiguiente ahorro, se lograba poner en marcha un plan de formación de mano de obra especializada en este tipo de actividades, indispensables para el futuro de la maricultura. A la siembra de almejas hay que añadir la suelta de 25.000 unidades de lubinas, con tallas entre 3,6 y 7,9 milímetros. El lugar escogido para estas repoblaciones, en las que han tomado parte diversas cooperativas y organizaciones del mar, han sido las inmediaciones de la desembocadura del Ebro.

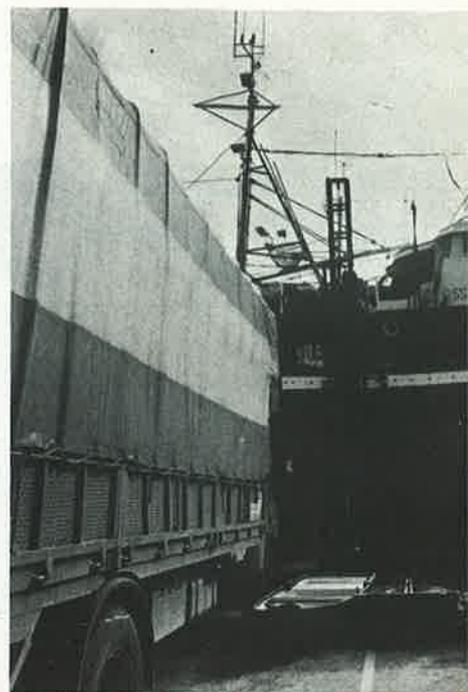
En Cantabria, la resiembra de almejas ascendió a más de seis millones de unidades de diferentes tamaños, aunque predominaron las comprendidas entre los 2,5 y los 4 milímetros. Igual criterio se siguió en la repoblación de ostras, con 3,5 millones de unidades.

Por último, en Andalucía, las actuaciones se han centrado en dos puntos de la costa: Isla Cristina, en Huel-

va, y Barbate, en Cádiz. En el primero se colocaron también en semilleros 15 millones de unidades de almejas, sobre todo de tamaños pequeños. Y en el segundo, cinco millones de ostras y 5.000 lubinas, también de dimensiones reducidas.

Las repoblaciones se efectúan, generalmente, en los bancos naturales, con fuerte descenso de recursos a consecuencia de la sobreexplotación o bien en caladeros ya agotados, pero donde se sabe que existen condiciones para el desarrollo de las especies. Por tratarse de una competencia transferida a las Comunidades Autónomas, el control de las siembras es algo que escapa ya de la Administración central. Los respectivos gobiernos regionales son los encargados de suscribir acuerdos con las respectivas organizaciones de pescadores, a fin de lograr que las repoblaciones cumplan los objetivos previstos. La Administración trata de inculcar en el sector la necesidad de una política de corresponsabilidad en la lucha contra la acción de los pescadores furtivos. En aquellas zonas donde las organizaciones de productores tienen mayor implantación, las repoblaciones se des-

La Secretaría General de Pesca Marítima convocaba el pasado mes de octubre un concurso público para la repoblación de diversos caladeros en vías de extinción. De los 80 millones presupuestados, se aprobaron ofertas por valor de 75.



ORDENACION: A GOLPE DE B.O.E.

En un esfuerzo sin precedente de cara a la ordenación del sector pesquero y el mantenimiento de los recursos de nuestras aguas, la Secretaría General de Pesca Marítima ha elaborado, en los últimos años, una amplia reglamentación referida a modalidades de pesca, artes, tallas mínimas y las correspondientes sanciones. De unas cuarenta disposiciones legales aprobadas, la mitad se refiere exclusivamente a la regulación de las operaciones de pesca en los caladeros nacionales.

Por otro lado, la totalidad de las reglamentaciones existentes sobre

artes y modalidades de faenado, han sido actualizadas, teniendo en cuenta las condiciones de cada una de las zonas y aplicando, en algunos casos, medidas de apoyo complementarias destinadas a mantener los niveles de ingresos de los pescadores.

Según su orden cronológico de aparición, las principales disposiciones aprobadas en el último bienio han sido las siguientes:

1983

22 de junio: Orden ministerial por la que se regulan las autorizaciones para la pesca de coral. La

normativa, que persigue el ordenamiento de la actividad, se completó en meses posteriores, quedando fijados los plazos y condiciones de dichas autorizaciones.

30 de julio: Disposiciones por las que se reglamenta el ejercicio de la pesca en las modalidades de rasco y volanta en las aguas del litoral Cantábrico y Noroeste. Orden sobre pesca de arrastre de fondo,



palangre de fondo y arte de claro para todo el caladero nacional.

Septiembre: Orden por la que se prorroga la vigencia del Plan de Explotación Marisquera y Cultivos Marinos en la región Sur-Atlántica.

1984

Enero: Disposición derogatoria de la reglamentación aprobada dos

años antes sobre Explotación de Bancos Naturales y Epocas de Veda.

18 de enero: Orden por la que se regula la pesca de palangre de superficie.

10 de abril: Resolución por la que queda regulada la pesca del chanquete en los distritos marítimos de Málaga y Vélez-Málaga, de acuerdo con la política de eliminación de las actividades pesqueras centradas en la captura de alevines. Como ayuda al colectivo de trabajadores que justificaron el abandono de esta actividad, fueron destinados 50 millones de pesetas, que una orden posterior aumentó a

80. Se espera conocer, a corto plazo, los efectos de esta prohibición.

2 de agosto: Resolución por la que se modifican las condiciones de la pesca de arrastre de fondo en cabo Higuer, que es declarado zona de veda. Orden por la que se establece la talla mínima para la captura de cigala en todo el litoral español.

10 de octubre: Real Decreto por el que quedan fijados los tipos de infracciones en la pesca de coral.

Entre las normativas promulgadas destaca la referida a Cultivos Marinos, que obtiene rango de ley y es sometida a la aprobación del Parlamento.



REPOBLACION DE PECES, TODA VIA UNA INCOGNITA

arrollan con normalidad. Sin embargo, quedan muchos lugares en donde las siembras en el mar continúan siendo una aventura con resultados de difícil cuantificación.

Hasta la fecha, la repoblación de caladeros no ha proporcionado la experiencia suficiente de resultados como para efectuar una valoración definitiva de los resultados obtenidos, excepto en el caso de los moluscos. En la década de los setenta se llevaron a cabo diversos experimentos con crustáceos en Galicia y la desembocadura del Ebro. En el primer caso, no fue posible realizar el seguimiento de las especies implantadas, mientras que en el segundo, un temporal modificó la situación de los semilleros. Por el contrario, las pruebas desarrolladas con moluscos, que sí han dado resultados concretos, demuestran que si se respetan las zonas de siembra y se logra evitar la actividad de los furtivos, es posible la repoblación controlada de los fondos. Finalmente, las repoblaciones de peces se pre-

sentan como un interrogante. Las sueltas se hacen inicialmente en jaulas o en zonas cercanas a la costa, existiendo opiniones opuestas sobre las posibilidades o no de adaptación de los alevines al medio natural en libertad. En cualquier caso, se trata de una investigación y un reto que la Administración quiere afrontar ante los grandes beneficios que puede suponer para la riqueza de nuestra plataforma continental. La repoblación de peces, la tarea más difícil, se está llevando a cabo con doradas, lubinas y rodaballos, aunque de esta última especie estaba agotada últimamente la semilla. El desarrollo de los alevines, hasta lograr un tamaño aceptable, requiere aproximadamente un año y medio.

Junto a la siembra de estas variedades de peces, la Administración continúa sus investigaciones en línea con las de otros países, principalmente del Norte de Europa. Así, entre los objetivos más ambiciosos, se encuentra la suelta con retorno de alevines de

salmón, al tratarse éste de un pez que al cabo de unos dos años vuelve a sus lugares de partida. Esta modalidad, se piensa poner en práctica en las costas del Norte, fundamentalmente.

Según estudios realizados por otros países, solamente con que regresen desarrollados entre el 1,5 y el 2 por 100 de los ejemplares colocados en el mar, la operación resultaría rentable. Además, están previstas otras actividades, entre las que destacan dos programas concretos: en primer lugar, la colocación de unos nuevos tipos de jaulas que se amoldan a las olas, para observar el desarrollo de los peces en su medio natural; y en segundo término, un

proyecto de arrecifes artificiales, con efectos positivos en la repoblación y como elemento disuasorio para los barcos arrastreros.

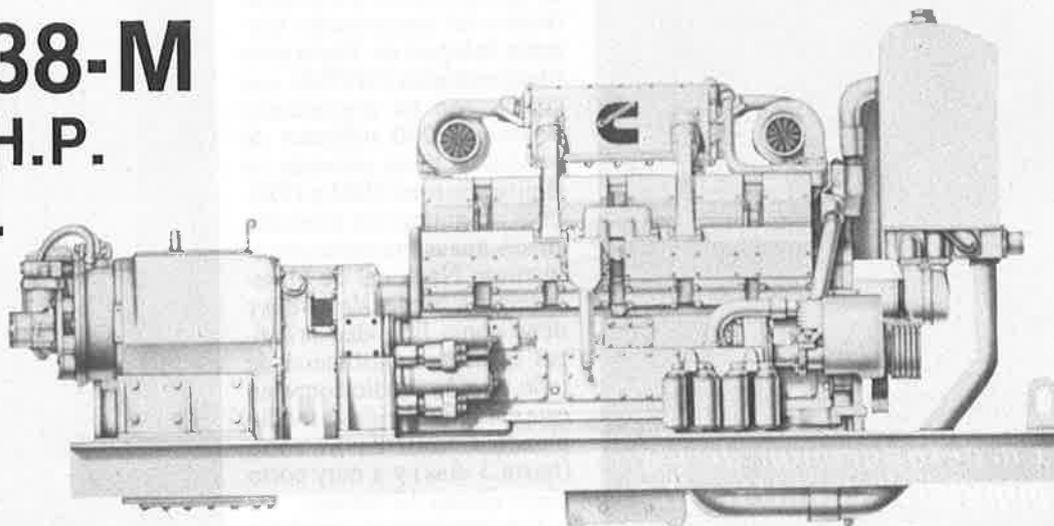
En medios oficiales se considera que la repoblación marina tiene un importante futuro en nuestro país y que a través de ella podrá lograrse la recuperación de los caladeros. El problema, más que en el desarrollo de las investigaciones y los procesos técnicos, está en la creación de los mecanismos capaces de asegurar el control de esta nueva fuente de recursos, así como el cumplimiento de la abundante legislación que ha ido publicándose en los últimos tiempos sobre la materia.

Una vez más se pone de manifiesto la necesidad de un sector pesquero preocupado por el mantenimiento de los caladeros y fuertemente organizado —a través de cofradías o cooperativas de productores—, capaz de prevenir y evitar las infracciones de la normativa vigente.

Vidal MATE

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

Vidal MATE

La desaparición de los populares «hombres del tiempo» en los diferentes medios informativos ha sido motivo de preocupación en algunos sectores y, especialmente, entre las gentes del mar. Los responsables del Instituto Nacional de Meteorología explican las razones de estos cambios.

Los proyectos para la mejora de la información sobre el tiempo en España se enmarcan dentro del denominado Sistema Integral de Vigilancia Meteorológica (SIVIM), que cuenta con un presupuesto de unos 7.000 millones de pesetas y tiene prevista su realización entre 1983 y 1986. Este programa fue diseñado en sus líneas maestras por el Instituto Nacional de Meteorología a finales de 1982, y tiene como finalidad principal la mejora sustancial de todo tipo de predicciones en este campo referidas a medio plazo (hasta 10 días), a corto (hasta 3 días) y a muy corto plazo (hasta 12 horas).

Las inversiones previstas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de las cuales algunas ya se han realizado, irán en dos direcciones. Por un lado, mediante la adquisición de 12 modernos radares, con el fin de conocer en cada momento y de forma detallada la situación del clima en todo el país y en cada una de las zonas. Por otra parte, mejorando el sistema para la elaboración de datos que hoy llegan al Instituto, tanto de las estaciones de seguimiento nacionales como del resto del mundo. Este segundo aspecto del Plan ya se está desarrollando desde el pasado 11 de diciembre, cuando el ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Enrique Barón, inauguró el mayor ordenador de uso genérico que funciona en Europa, construido para el Instituto Nacio-



**Adiós
al «homb**



nal de Meteorología (INM) por la firma japonesa Fujitsu. A este ordenador, cuyo coste ha sido de 675 millones de pesetas, y al que tendrán acceso los terminales de los 15 centros meteorológicos zonales que existen en España, dispone de una capacidad de 25,2 millones de instrucciones por segundo.

El objetivo de la Administración con estas elevadas inversiones, es conseguir una mejora en las predicciones meteorológicas y sobre todo, lograr un fácil acceso a las mismas por los destinatarios de cada sector. En esta línea, al margen de otras razones profesionales, se han suprimido las informaciones en TVE y otros medios de comunicación de los populares «hombres del tiempo», hueco que será cubierto por la información directa del INM a través de periodistas especializados en estos temas, cuya formación se ha iniciado ya a diferentes niveles. El Instituto Nacional de Meteorología quiere también llegar directamente a todos los periódicos de España con informaciones amplias y gratuitas.

«El resultado de este proceso —señala el subdirector de Predicciones y Climatología del INM, Alfonso Azcaso— debe ser una mejora en la información sobre el tiempo. Cada día tenemos más datos. De lo que se trata es de coordinar toda la información, de darle homogeneidad y, en definitiva, de reconducir la actual situación de dispersión, respon-

Desde el pasado 11 de diciembre, fecha en que fue inaugurado por el ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, el Instituto Nacional de Meteorología cuenta con el mayor ordenador de uso genérico que existe en Europa. El coste del ordenador asciende a 675 millones de pesetas.

«hombres del tiempo»

EN UN FUTURO PROXIMO FUNCIONARA EL «TELEFONO DEL MAR»

sabilizándose el Instituto de sus previsiones».

El Instituto Nacional de Meteorología pretende ahora lograr una mayor coordinación entre la sede de Madrid y cada uno de los centros entre sí para que puedan poseer todos los mismos datos. Según los expertos y salvo algunas excepciones, las informaciones que se publicaban sobre el tiempo en el mar pecaban de superficiales. En el futuro las cosas van a cambiar. Habrá más datos sobre el tiempo en las zonas de pesca, gratuitos, a disposición de quienes los soliciten.

Toda una vida

Cada vez que se necesitaba averiguar una predicción meteorológica se escuchaban sus consejos a través de la televisión. No en vano Mariano Medina ha sido considerado siempre como el «Hombre del Tiempo» por excelencia, aunque a veces aguara alguna fiesta.

Desde que ganara en 1946 unas oposiciones en el Instituto Nacional de Meteorología con el número uno, Mariano Medina ha dedicado toda su vida al estudio del tiempo. «El pasado 31 de enero —dice— he cumplido trece trienios en mi segunda casa, el Instituto, actividad que he compaginado hasta hace muy poco con TVE.»

La vinculación existente entre el tiempo y el mar impulsaron a Mariano Medina a escribir en el año

1975 un libro titulado «La mar y el tiempo», cuyo contenido abarca una parte dedicada a la oceanografía encilla «para que la entienda todo el mundo, como la práctica de regadistas». La segunda parte del libro se refiere a la descripción de las situaciones atmosféricas más destacables que afectan a nuestras costas y a los mares

que nos rodean, así como su influjo en la pesca.

Durante 1964 y 1965 dirigió la sección Meteorológica Marítima del Instituto y creó una revista trimestral sobre meteorología marítima. En ese mismo periodo inició la construcción de los mapas de olas y mapas de temperatura superficial del agua del mar. ■



Al igual que se hace actualmente en Palma de Mallorca, otros centros facilitarán boletines tipo agenda sobre previsiones para los hombres del mar. Organizaciones de pescadores como cofradías, armadores, etc., podrán acceder a los bancos de datos que tengan en cada momento el Instituto simplemente a través de una conexión por télex, logrando así que las informaciones sobre el tiempo sean un verdadero servicio público, sin que pase por intermediarios.

Un segundo aspecto en esta mejora y acercamiento de la información sobre el tiempo al sector del mar, se intentará en un futuro inmediato con el establecimiento de un servicio telefónico completo, al igual que se hace actualmente con la información general. El «Teléfono del Mar» figura ya entre los planes del Instituto Nacional de Meteorología.

Finalmente, desde la Administración se tratan de buscar nuevos canales para que su información llegue directamente al sector. Los programas específicos dedicados al mar como «Onda Pesquera», «Faenando», etc., podrán tener cuantos datos solicitan, al igual que los medios de comunicación escritos.

El INM y los centros meteorológicos zonales de la costa están elaborando en estas fechas un Plan para definir el contenido, la periodicidad o los mecanismos más útiles para hacer llegar toda su información al sector marítimo. Se va a mejorar la toma de datos con el programa de Estaciones Meteorológicas Marítimas, que se inició el pasado mes de diciembre en Galicia con la colocación de una boyá a dos kilómetros de Cabo Prior, y que se extenderá a otros puntos de nuestras costas. ■

Utilex® TRILLA®

CAJAS DE PLASTICO PARA PESCA
PARA QUE SUS CAPTURAS VAYAN DE PRIMERA



**LIGERAS, HIGIENICAS,
RESISTENTES, LIMPIAS,
DURADERAS, APILABLES-ENCAJABLES.**

CON DEPOSITO PARA HIELO (SISTEMA PATENTADO)

**EN NUESTRA GAMA DE MODELOS, LA MAS COMPLETA DEL MERCADO,
ENCONTRARA LA SOLUCION A SU PROBLEMATICA DE ENVASE. CONSULTENOS**

INDUSTRIAS PLASTICAS TRILLA, S.A.

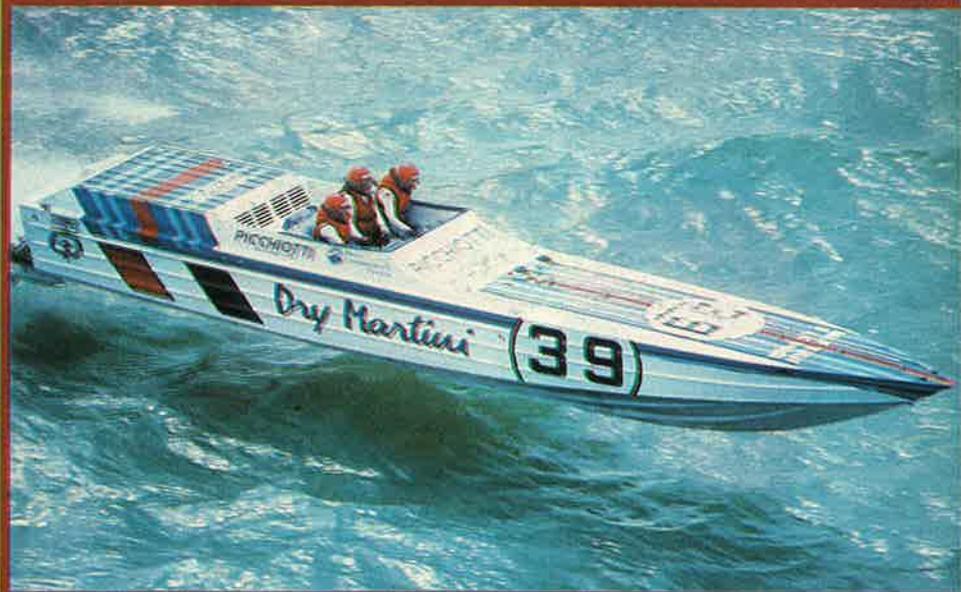
APDO. CORREOS, 37. RIPOLLET. BARCELONA. TEL. (93) 692 12 50. TELEX 51 381

LOS «FORMULA UNO»

Los nombres de estas máquinas parecen sacados de una quiniela hípica. Sus dueños no le van a la zaga a los propietarios de cuadras o escuderías de bólidos. Hay estafadores internacionales, “hijos de papá”, constructores de barcos y excéntricas señoras. Es el circo de las canoas “off-shore”, la Fórmula 1 del mar.

SON catorce millones de pesetas lanzados a una media de 140 kilómetros por hora, estrellándose de manera suicida contra las olas, elevando el armazón más de medio metro por encima del agua y, en muchas ocasiones, abandonando a mitad de carrera, víctimas de graves averías, pérdidas de combustible, roturas de motor... Entre los deportes minoritarios para privilegiados, las carreras de canoas “off-shore” —es decir, en el mar— son un mundo aparte. Se dice que son la Fórmula 1 de las carreras sobre el agua. O la versión marina de las carreras de caballos. Y, en efecto, en las competiciones “off-shore” se dan cita muchos de los rasgos que hacen del automovilismo de élite y del “turf” un coto exclusivo.

Las carreras de canoas “off-shore” no son un deporte para millonarios. Mejor dicho, no son un deporte *ni siquiera* para millonarios. Hace falta algo más que mucho dinero para hacerse un lugar en ellas. Al coste de la canoa y del motor, hay



DEL MAR



4F

SUNNY ISLES MARINE CTR.

SEBRAB

TOYOTA GRAND PRIX

TOYOTA GRAND PRIX

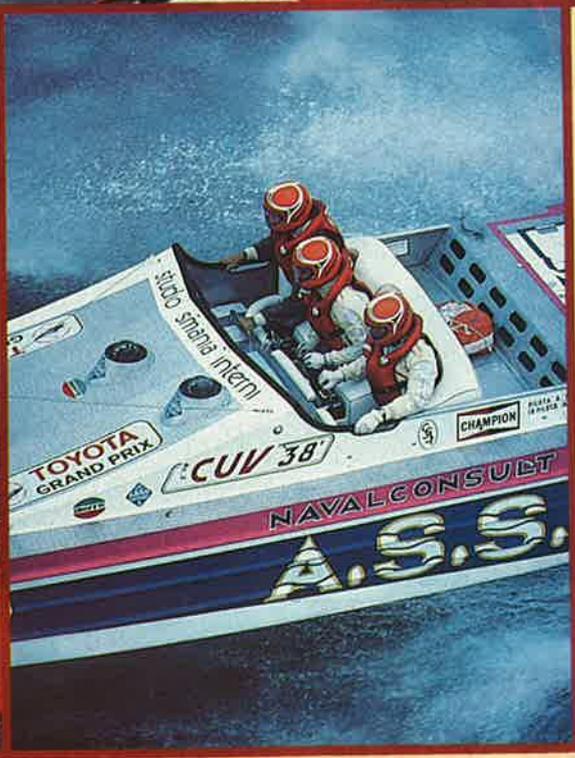
Thanks to Judy
Crew
1988



que sumar el de varios motores más de repuesto (unos dos millones de pesetas cada uno), un equipo de mecánicos permanente que se haga cargo del costoso y sofisticado mantenimiento del vehículo, y el combustible: estas embarcaciones gastan cuatro litros y medio de gasolina en algo menos de dos kilómetros... y, hay carreras de más de cuatrocientos kilómetros de recorrido.

Los nombres de los vehículos parecen sacados de un hipódromo: "Skean-Dhu", "Dry Martini", "Limit Up", "Apache", "Kama", "Luckie", "Moppie", "I Like It Too", "Ghost Rider"... Y sus dueños no le van a la zaga a los excéntricos propietarios de escuderías, amos de cuerdas o conductores de Fórmula 1.





Hay estafadores internacionales, como *Emil Savundra*. Mimados "niños bien", como *Ronnie Bonnelli*, que alternaban sus Ferraris y BMW con su canoa "*Lady Nara*". Señoras excéntricas, como *Betty Cook*, campeona mundial de la especialidad —fue la primera mujer en lograrlo— a los cincuenta y cinco años. Periodistas deportivos ilustres, como *Jack Knights*. O constructores de embarcaciones, como *Dick Bertram*. Pero ninguno, pese a sus millones, podría tomar parte en estas competiciones sin la poderosa ayuda de un "sponsor": marcas de coches, como la japonesa Toyota o de whisky, como *Pasport*.

A lo largo de las seis horas que puede llegar a durar una de estas carreras, hay tiempo de sobra para los sucesos más extravagantes... o más trágicos. Puede ocurrir, por ejemplo, que un vehículo arrolle a las embarcaciones de los espectadores.

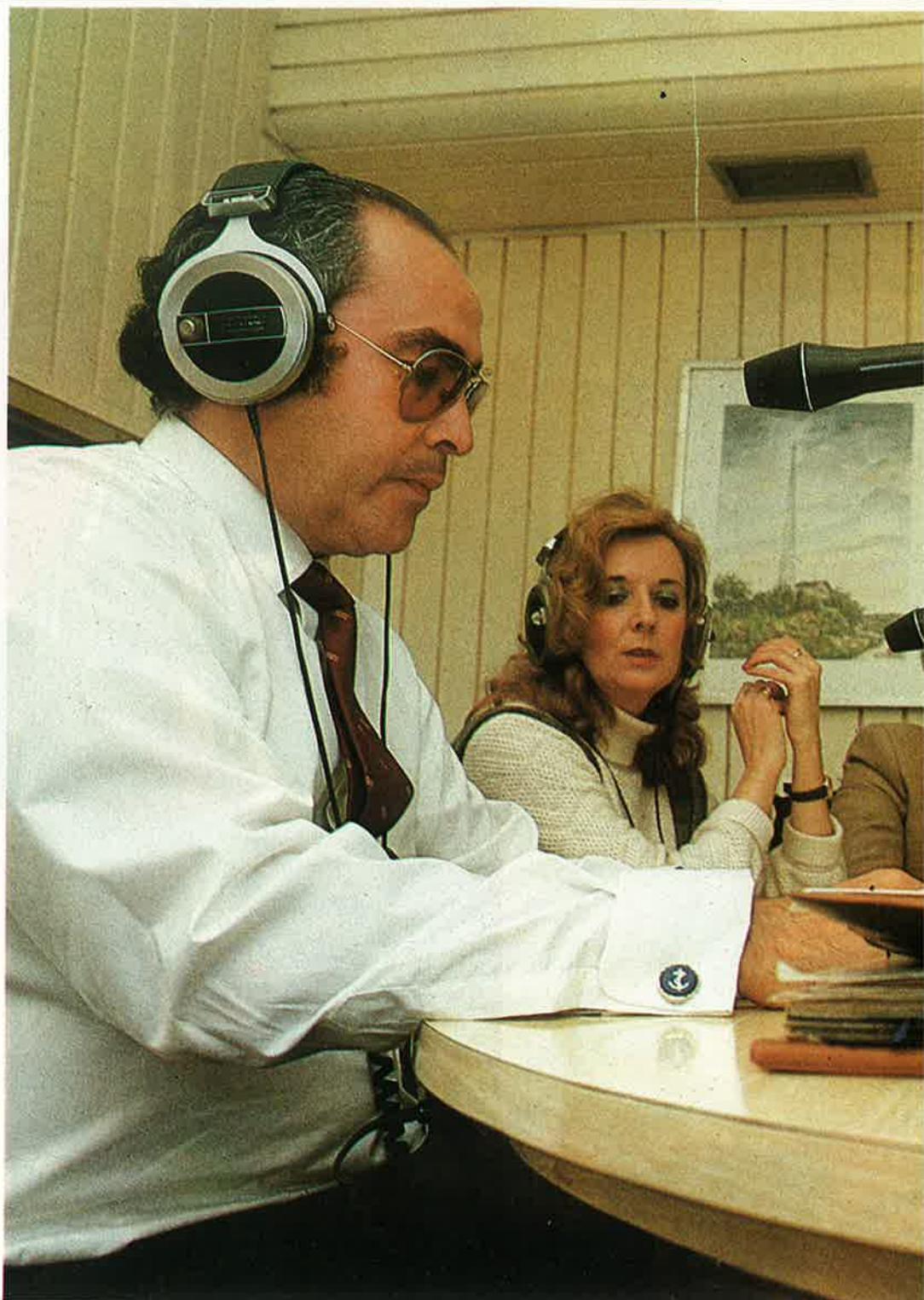
UNA COMPETICION AL ALCANCE DE POCOS BOLSILLOS



SON las diez de la noche. El piloto rojo acaba de encenderse y un silencio agobiante inunda el pequeño estudio de la Cadena SER en San Sebastián, desde donde se emite el programa «Onda Pesquera». Su creador, Jesús Ferreiro, felicita a todos los oyentes por tratarse de una fecha muy especial: el 14 de febrero, día de San Valentín.

«Vaya por todos los enamorados de la mar, y vaya también por Onda Pesquera, que está enamorada de todos sus oyentes.» Tras esta declaración amorosa, Jesús Ferreiro inicia la emisión de un programa escuchado por muchos y por muchos, también, criticado. Con voz envolvente, Jesús narra la viva emoción que le han causado los mensajes dirigidos a los hombres de la mar durante el «día de los enamorados». Una emoción tan viva que, incluso, le ha puesto alguna lágrima en las mejillas. Después, unos segundos de publicidad e, inmediatamente, la presentación del programa en los habituales términos náutico-pesqueros.

Con los cascos puestos y en mangas de camisa, Ferreiro



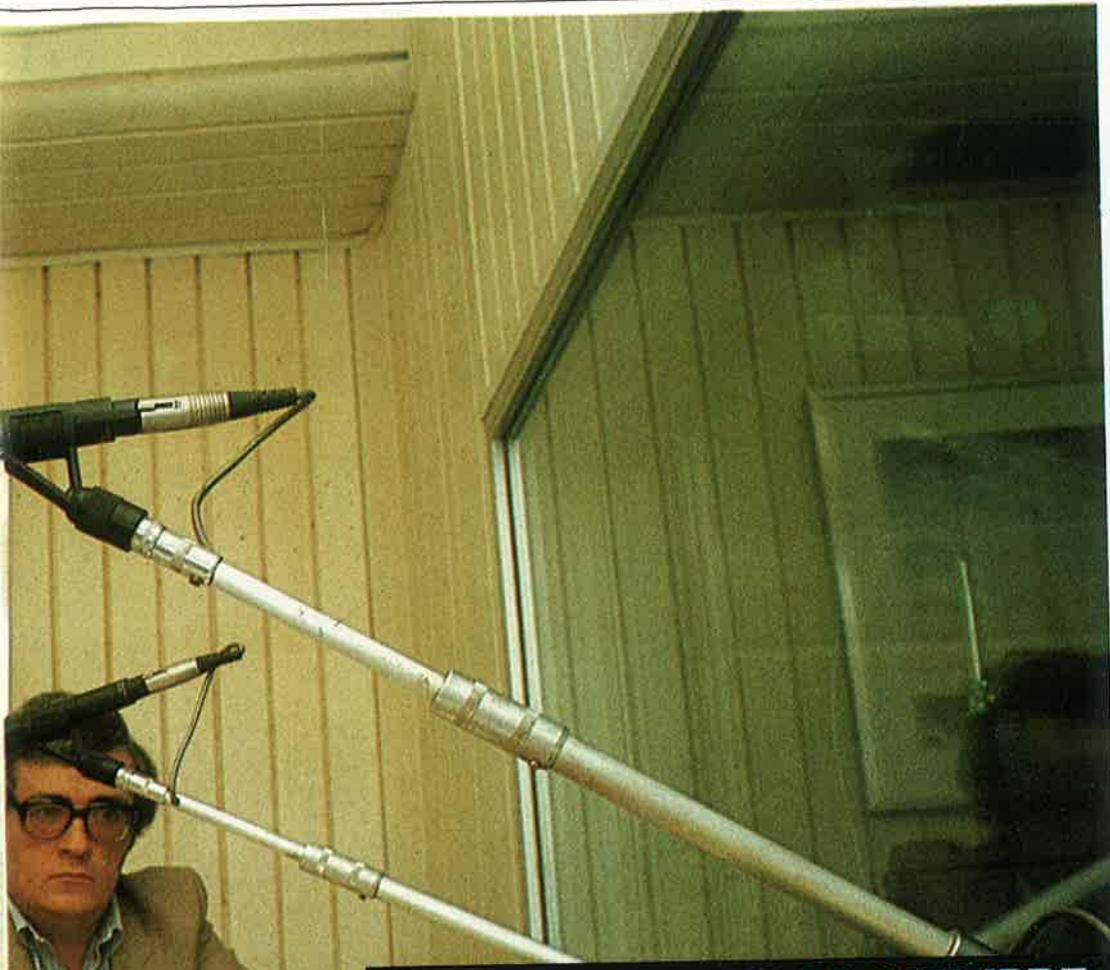
**Voces
del mar**

«ONDA PESQUERA»

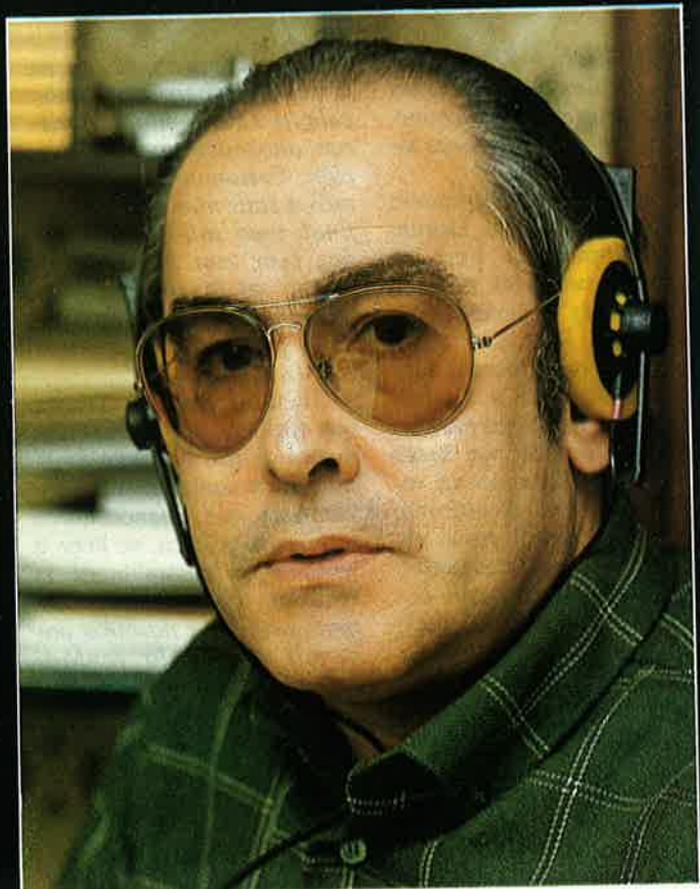
Marga BOTIN

José María SULLEIRO

Querido, temido, despreciado o admirado, Jesús Ferreiro ha conseguido sobrevivir veinte años en la radio del mar. Son muchos los que le escuchan, y muchos los que le critican. Sin embargo, confía en su pericia para navegar felizmente en cualquier circunstancia.



**"LOS MARINEROS SIEMPRE
TIENEN RAZON,
Y YO DEBO DEFENDERLES"**



Dorita Alvaro exhibe una voz modulada para leer los titulares de las noticias más destacadas ocurridas durante las últimas veinticuatro horas.

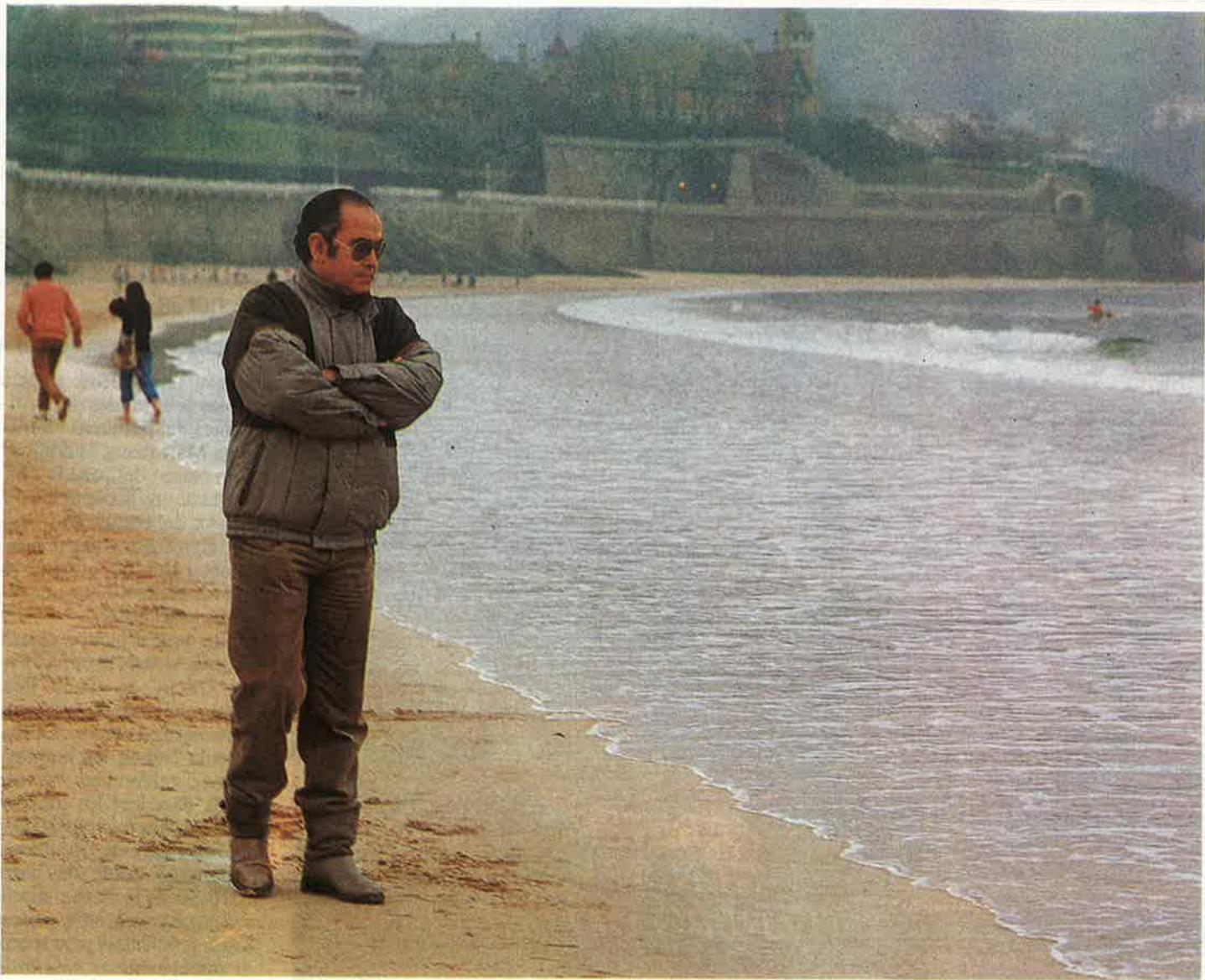
anuncia una buena noticia para las ocho viudas de los tripulantes del pesquero «Sonia Gema Masiques», hundido el 13 de marzo del pasado año. Se trata de una declaración del armador del buque, en la que se compromete a pagar a las mujeres de los marineros muertos el dinero que aún les faltaba por cobrar.

Esta noticia parece animar a Dorita Alvaro, la rubia «Primer Oficial de Onda Pesquera», que hasta ese momento permanecía en silencio. Dorita, como la llaman los hombres del mar, exhibe una voz modulada para leer los titulares de las noticias más destacadas ocurridas durante las últimas 24 horas. Y desde ahí, hasta las 10,30 de la noche, discurre el programa, entre pausas para la publicidad, para terminar con el habitual: «*mañana volveremos a navegar con ustedes*».

Jesús Ferreiro y Dorita Alvaro iniciaron su navegación conjunta por las ondas de Radio Popular hace ya veinte años. Realizaban entonces un programa destinado a los pescadores, «**Música en las redes**», que consistía en discos dedicados. Posteriormente, decidieron variar el

Jesús Ferreiro y Dorita Alvaro, marineros en tierra, fueron los precursores de los programas radiofónicos dedicados a los hombres de la mar.

A»»



rumbo hacia la «Voz de Guipúzcoa», donde cada día sacaban a antena **«De cara al mar»**, programa en el que, además de las consabidas dedicatorias musicales, se daban también algunas noticias relacionadas con el mar.

El matrimonio marinero y radiofónico de Jesús y Dorita tuvo que divorciarse temporalmente cuando Ferreiro decidió marcharse a Brasil y Nueva York para perfeccionar sus técnicas periodísticas. Pero hace cuatro años se produjo la reconciliación de la mano de la Cadena SER, emisora desde la que comenzó a emitirse «Onda Pesquera», al principio sólo para la Cadena Vasca, y, desde junio del año pasado, para todo el Estado. «Estamos a la escucha en Onda Corta, Onda

Media, VHF y 27 megaciclos. A través de las ochenta emisoras de la SER disponemos de casi dos millones de oyentes.»

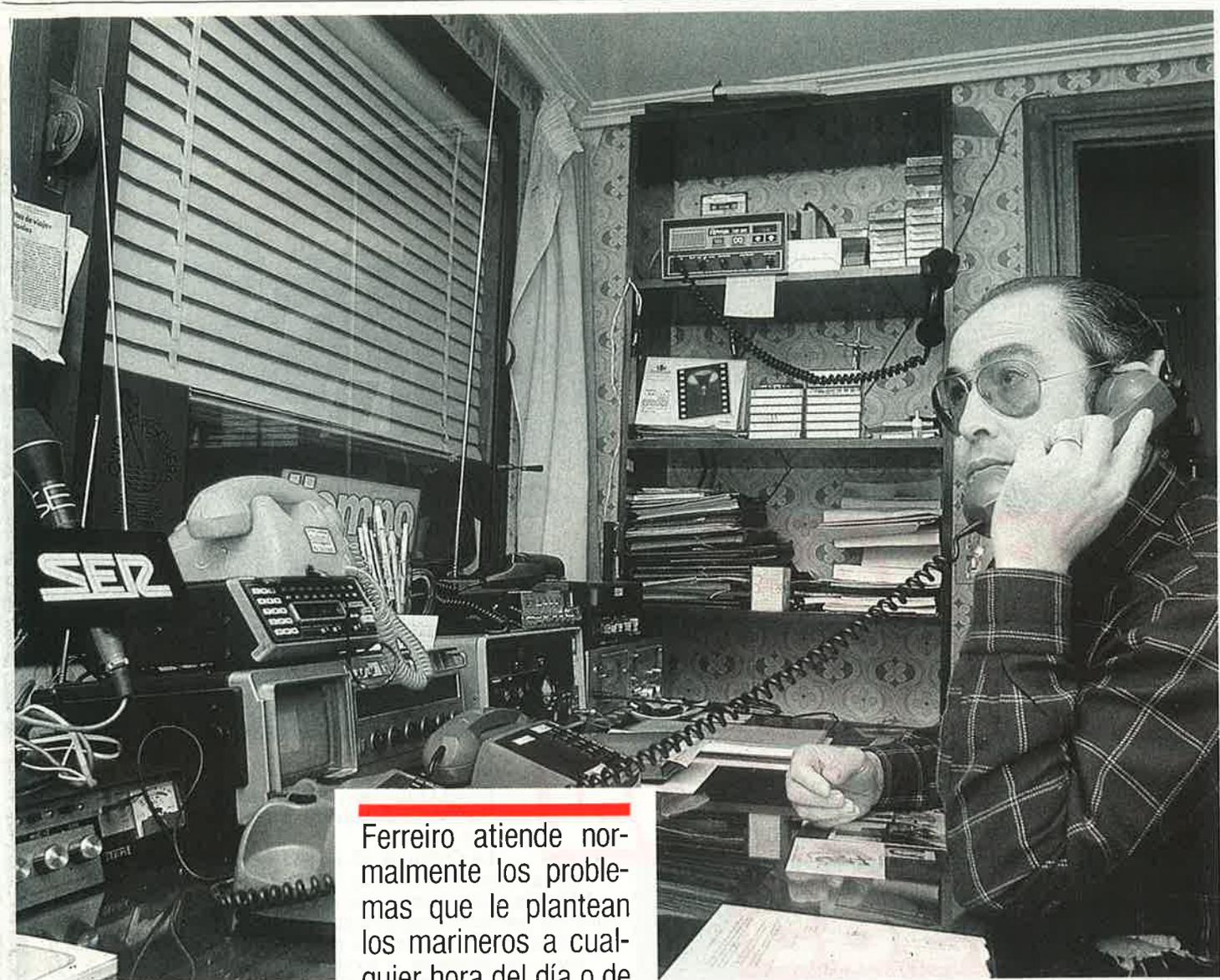
Como en todo matrimonio convencional, es ella, Dorita, la que impulsa a Ferreiro para que cuente las más espectaculares anécdotas del programa. Desde aquella cuestación para recoger fondos con destino a viudas, hasta aquel naufragio retransmitido en directo por Jesús desde la cubierta de un remolcador. Ante el estímulo de la fiel Dorita, Jesús recuerda aquellas situaciones: «Se trataba de un buque holandés, el "Gustav Trade". Supe que tenía problemas y que estaba a punto de encallar. Inmediatamente me dirigí a un remolcador para

efectuar la retransmisión en directo. ¿Peligro? Sí, hubo peligro. Dos hombres murieron ahogados en la operación. Creíamos que no íbamos a salir nunca de allí. Al final, todo salió más o menos bien, con la ayuda de Dorita en la emisora. Fue muy emocionante el aplauso de la gente cuando terminó el salvamento.»

Cuentan Jesús y Dorita que reciben unas quince llamadas diarias de gente de la mar para contarles sus problemas y que, cuando abren la línea telefónica, se llega a bloquear la centralita de la emisora. «Los hombres del mar saben que nosotros ponemos proa a la verdad. Nuestra obligación es defender a los pescadores contra la Administración española,

la portuguesa o la marroquí. Estamos con los pescadores, aunque no tengan razón, que la tienen en el noventa por ciento de los casos. Además, cumplimos una labor de defensores particulares de los hombres del mar frente al Estado, al que presionamos para que cumpla con su deber, que lo hace, aunque se retrase bastante.»

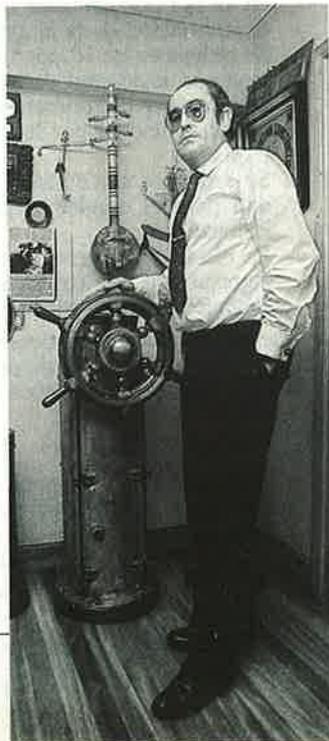
Ferreiro sólo parece perder el sentido del humor cuando se le recuerda que algunos colectivos del mar, organizaciones sindicales y profesionales, le han desautorizado con alarmante frecuencia. O cuando se le comenta las veces que sus noticias son desmentidas. «Nunca, nunca han podido desmentirme una noticia. ¿Lo de Peciña? Yo me limité a



Ferreiro atiende normalmente los problemas que le plantean los marineros a cualquier hora del día o de la noche, desde su casa o en la emisora.

decir que se había tomado la decisión de indultarle, no dije que había sido indultado. ¿Lo de las penas de muerte al Izarra? Lo que yo dije es que la legislación nigeriana contemplaba la pena de muerte para el contrabando.» También se enfada cuando oye decir que es el «José María García del Mar». «No soy el José María García de ningún sitio. Me limito a cumplir con mi labor informativa y de forma independiente.»

Aparentemente ajenos a las críticas que reciben desde muchos sitios, Jesús Ferreiro y Dorita mantienen que, en ocasiones, ha sido la propia Administración la que ha intentado censurarles. «Nosotros, mientras tanto, seguimos recibiendo cientos de



llamadas desde el mar.» Lo cierto es que la casa de Ferreiro, frente al donostiarra Paseo de la Concha, parece un barco en el segundo piso, al que sólo le falta el motor y la autorización de la Comandancia para hacerse a la mar. El salón, con unas hermosas vistas al Cantábrico, parece un gran camarote, abarrotado de útiles marineros. Es allí, en su propio domicilio, donde Ferreiro tiene instalado un sofisticado sistema de comunicaciones para establecer contacto con la mar.

En su despacho, un pequeño reducto abarrotado de radiorreceptores, cascos y cinco teléfonos de distintos colores, pasa Jesús Ferreiro la mayor parte de su tiempo: «Desde este despacho he recibido y transmitido noti-

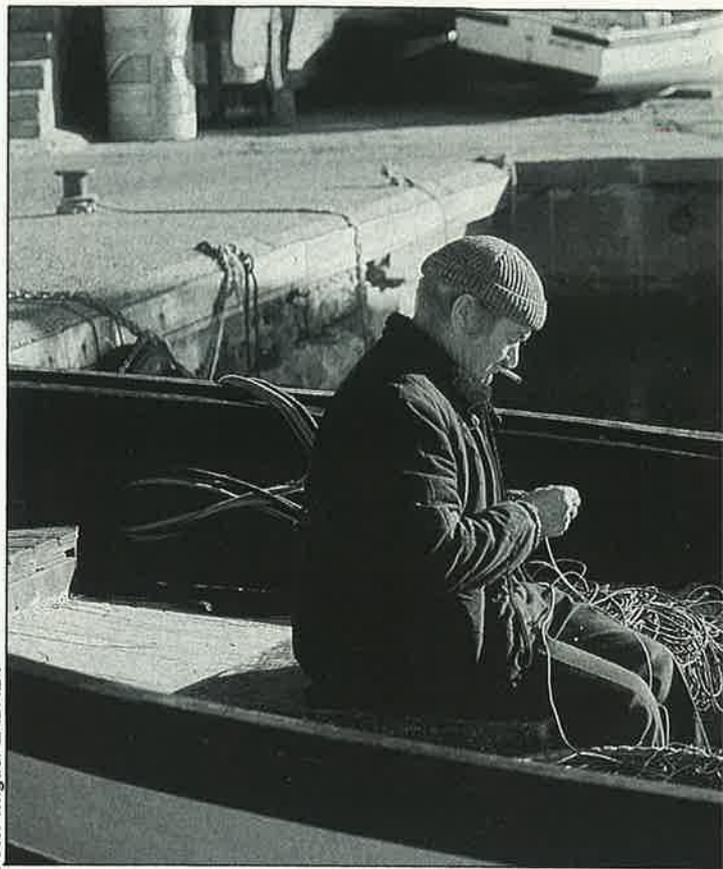
cias muy hermosas y también muy tristes, desde el nacimiento de un hijo hasta la muerte de un ser querido. Los marineros saben que pueden llamarme a cualquier hora del día o de la noche.»

De lunes a viernes, todas las noches: «Onda Pesquera». Querida, despreciada, temida o ignorada, la voz de Ferreiro lleva veinte años llegando a la mar. Veinte años procurando adaptarse a los tiempos y a los vientos.

Todo un ejemplo de pericia. Y del futuro..., del futuro prefiere no hablar. Se dicen muchas cosas y Ferreiro ya ha capeado bastantes temporales, aunque él sabe que en el mar siempre hay una tormenta que resulta ser la última. ■

NORMAS PARA LA COTIZACION EN 1985

Foto: Miguel ZABALA

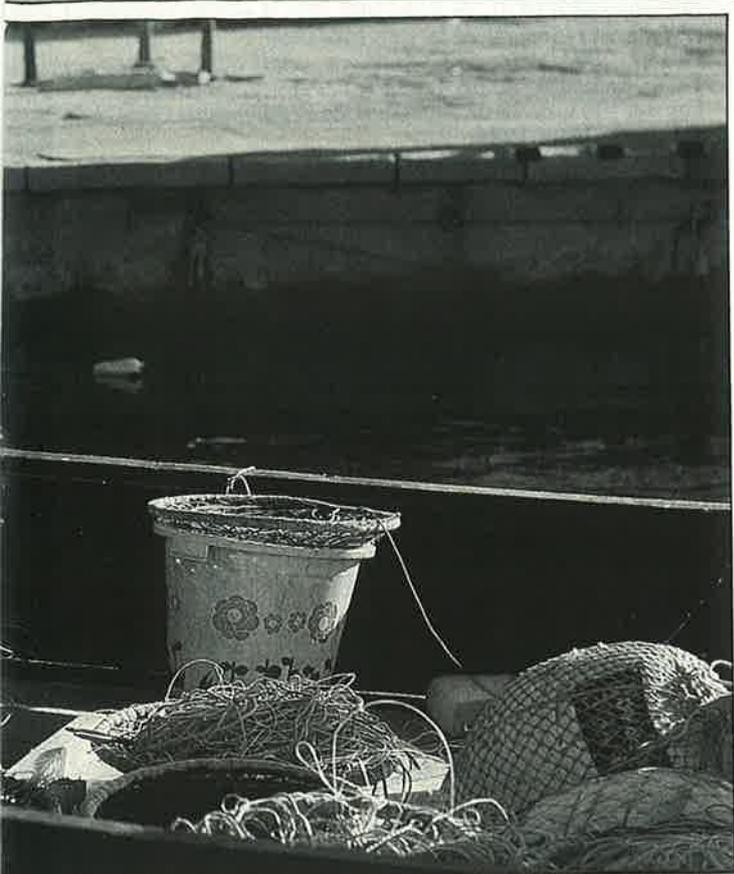


- El «B.O.E.» de 7-1-1985 publica el Real Decreto 1/1985, de 5 de enero, sobre cotización a la Seguridad Social.
- La Orden de 15-1-1985 ha desarrollado posteriormente dicho Real Decreto («B.O.E.» 24 de enero).
- Vigencia:** Estas normas son de aplicación para todas las cotizaciones que se produzcan a partir del 1-1-1985.
- Se mantienen en términos constantes las categorías, bases y topes de cotización, a fin de minorar la participación de las cotizaciones a la Seguridad Social en los costes laborables de las empresas. Los topes máximos y mínimos de las bases de cotización aumentan alrededor del 7 por 100, que es el incremento convenido en el A.E.S.
- Continúa la reducción en el tipo de cotización, disminuyendo en un 0,3 por 100 para contingencias comunes, y en la parte de aportación de la empresa.
- Se reduce en un 10 por 100 la tarifa de primas para la cotización por accidentes de trabajo.
- Se introduce por primera vez una referencia explícita a la cotización adicional por horas extraordinarias en este Régimen Especial.
- Se establece una cotización excepcional al fondo de solidaridad para el empleo, repartido por igual entre empresas y trabajadores.
- Se observa un incremento apreciable respecto a la cuota a ingresar por los suscriptores de convenio especial de este Régimen, para pensiones y servicios sociales.

De acuerdo con el Artículo 33 del Reglamento que desarrolla la Ley 116/1969, de 30 de diciembre, de este Régimen Especial del Mar, existen tres Grupos de cotización:

1.º Grupo:

- Trabajadores por cuenta ajena, retribuidos a salario, cualquiera que sea la actividad que realicen.
- Trabajadores por cuenta ajena, retribuidos a la parte, que presten servicio en embarcaciones dedicadas a transporte marítimo.
- Trabajadores por cuenta ajena, retribuidos a la parte, que



presten servicio en embarcaciones de más de 150 Toneladas de Registro Bruto.

2.º Grupo:

- A) Trabajadores retribuidos **a la parte**, que presten servicio en embarcaciones pesqueras de más de 50 Toneladas de Registro Bruto, hasta 150 Toneladas inclusive.
- B) Trabajadores retribuidos **a la parte**, que presten servicio en embarcaciones pesqueras de más de 10 Toneladas de Registro Bruto, hasta 50 Toneladas inclusive.

3.º Grupo:

- Trabajadores retribuidos **a la parte**, que presten servicio en embarcaciones de hasta 10 Toneladas.
- Trabajadores por cuenta propia o autónomos.

BASES DE COTIZACION

Contingencias comunes.—La base de cotización estará constituida por la remuneración real que percibe el trabajador con carácter mensual incrementada, en su caso, con el prorrateo de las percepciones de vencimiento superior al mensual y siempre comprendida entre el límite mínimo, 43.380 pesetas, y el máximo, 229.260 pesetas.

— Para los trabajadores incluidos en los Grupos 2.º, A) y B) y 3.º de cotización, las bases quedarán reducidas en la siguiente proporción:

- Grupo 2.º A) 2/3 - 20 días.
- Grupo 2.º B) 1/2 - 15 días.
- Grupo 3.º 1/3 - 10 días.

— Para los trabajadores de pesca **a la parte**, cuyos salarios, a efectos de cotización para accidentes de trabajo, se determinen por Resolución de las Direcciones Provinciales de Trabajo, **podrán** tomarse dichos salarios como bases de cotización para contingencias comunes, con las bases reducidas en la forma citada anteriormente.

Accidentes de trabajo y Enfermedades Profesionales.—Para esta contingencia, la base de cotización estará determinada por la retribución real del trabajador, al igual que se ha indicado para las

TABLA DE BASES DE COTIZACION

Grupos de Cotización	Categorías Profesionales	Bases mínimas Ptas/mes	Bases máximas Ptas/mes
1	Capitanes y Titulados Superiores.	67.570	229.260
2	Piloto, Radiotelegrafista, Maquinista y asimilados	56.050	190.030
3	Patrón de Pesca, Mecánico Naval, Capataces generales	48.730	165.350
4	Patrón de Cabotaje, Técnico de Pesca, Capataces de operaciones y demás encargados	43.370	146.120
5	Oficiales Administrativos	43.370	135.240
6	Subalternos y aguadores	43.370	123.810
7	Auxiliares Administrativos	43.370	123.810
		<u>Ptas/día</u>	<u>Ptas/día</u>
8	Contraamaestre, Personal de maestranza, 1.º engrasador, calderero, maestro redero	1.446	4.416
9	Tripulantes de Marina Mercante y pesca, cocinero, profesionales portuarios	1.446	4.308
10	Peones, mozos, marmitones, guardas, chaboleros, ayudantes, rederas, etc.	1.446	4.127
11	Trabajadores de diecisiete años	886	2.519
12	Trabajadores menores de diecisiete años	560	1.587

contingencias comunes, añadiendo el importe y horas extraordinarias, en su caso, y con aplicación de los mismos topes máximos y mínimos previamente señalados.

Es necesario recordar para aquellos trabajadores de pesca retribuidos **a la parte**, cuyos salarios quedan determinados anualmente por las Direcciones Provinciales de Trabajo, que la base de cotización para esta contingencia se tomará **íntegra**, sin reducción alguna.

Desempleo.—La base de cotización será la misma que corresponda a Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales.

Para los trabajadores del Grupo 2.º A) y B), que presten servicios en embarcaciones mayores de 20 Toneladas, las bases quedarán reducidas en la proporción de dichos Grupos; es decir:

- Embarcaciones de 20 a 50 Toneladas - 1/2.
- Embarcaciones de 50 a 150 Toneladas - 2/3.

Fondo de Garantía Salarial.—Se tomará la misma base que para Accidentes de Trabajo.

Es preciso recordar que los trabajadores por cuenta propia o Autónomos no cotizan por este concepto.

Formación Profesional.—Se aplicará la misma base que para Accidentes de Trabajo.

Fondo de Solidaridad para el Empleo.—Se aplicará la misma base que sirve para Formación Profesional.

Ha de entenderse que la reducción de las bases de cotización sólo procede en contingencias comunes y desempleo para los Trabajadores que se han señalado.

Accidentes de Trabajo	SALARIOS REALES Siempre que no superen el tope máximo de: 229.260 Ptas.
Desempleo Pesca de 20 a 50 1/2 de Pesca de 50 a 150 2/3 de	
Fondo de Garantía Salarial	
Formación Profesional	

La disposición vigésima novena de la Ley 50/1984, de Presupuestos Generales del Estado, prorroga la normativa establecida en la Ley de presupuestos del ejercicio anterior para esta materia, y que, en esencia, consiste en lo siguiente:

- El empresario o armador es el responsable del cumplimiento de la obligación de cotizar e ingresará sus cotizaciones propias y las de sus trabajadores, en su totalidad.
- Como norma general, se deberá efectuar el ingreso durante el **mes siguiente** al de devengo, y por mensualidades vencidas. Este es el llamado **período voluntario** de cotización.
- Las cuotas ingresadas **fuera de plazo** experimentarán los oportunos **recargos** que variarán según que el empresario haya presentado o no los documentos de cotización dentro del plazo reglamentario:
 - a) Presentados los documentos:
 - 5 por 100 si se abonan las cuotas **antes** de su reclamación mediante notificación.
 - 10 por 100 si se abonan las cuotas **después** de su reclamación mediante notificación.
 - b) No presentación de los documentos:
 - 10 por 100 si se abonan las cuotas antes de su reclamación mediante **requerimiento**.
 - 15 por 100 si se abonan las cuotas después de su reclamación mediante requerimiento.
- La diferencia sustancial entre ambas situaciones es que la presentación de los documentos por parte del empresario le permite compensar las cantidades abonadas como consecuencia de su colaboración obligatoria con la Seguridad Social —los gastos delegados—, estimándose como ingresos a cuenta del total de las cuotas debidas.
- Las cuotas de Desempleo, Fondo de Garantía Salarial y Formación Profesional **también** podrán aplazarse o fraccionar sus pagos en la misma forma, condiciones y requisitos que las cuotas de la Seguridad Social, mientras se recauden conjuntamente con éstas.

PRINCIPALES NORMAS DE APLICACION

- Ley 116/1969, de 30 de diciembre, reguladora del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar.

- Decreto 1867/1970, de 9 de julio, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley 116/1969.
- Decreto 2864/1974, de 30 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes 116/1969 y 24/1972.
- Ley 44/1983, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1984.
- Ley 50/1984, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1985.
- Real Decreto 1/1985, de 7 de enero, sobre cotización a la Seguridad Social, Desempleo, Fondo de Garantía Salarial, Formación Profesional y Fondo de Solidaridad para el Empleo en 1985.
- Orden Ministerial de 15-1-1985, por la que se desarrolla el Real Decreto 1/1985.
- Resolución de 14 de enero de 1985 de la Dirección General de Régimen Económico y Jurídico de la Seguridad Social, por la que se aprueban modelos de cotización y se dictan normas en materia de liquidación y recaudación de cuotas de la Seguridad Social.

Contingencias comunes	Empresa %	Trabajador %	Total %
Grupos 1.º, 2.º y 3.º	24	4,80	28,80
Grupos 2.º y 3.º con dto. s/pesca:			
En modelo TC-1/18	12	2,40	14,40
En modelo TC-1/17	12	2,40	14,40
Otras cotizaciones			
Desempleo Grupo 1.º y 2.º (más de 20 Toneladas)	5,20	1,10	6,30
Fondo de Garantía Salarial (sólo trabajadores por cuenta ajena)	1,10	—	1,10
Formación Profesional (todos los Grupos)	0,12	0,10	0,22
Fondo Solidaridad Empleo (todos los Grupos)	0,28	0,28	0,56
Horas Extraordinarias (fuerza mayor y estructurales)	12	2	14

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

FUNDADA EN 1928

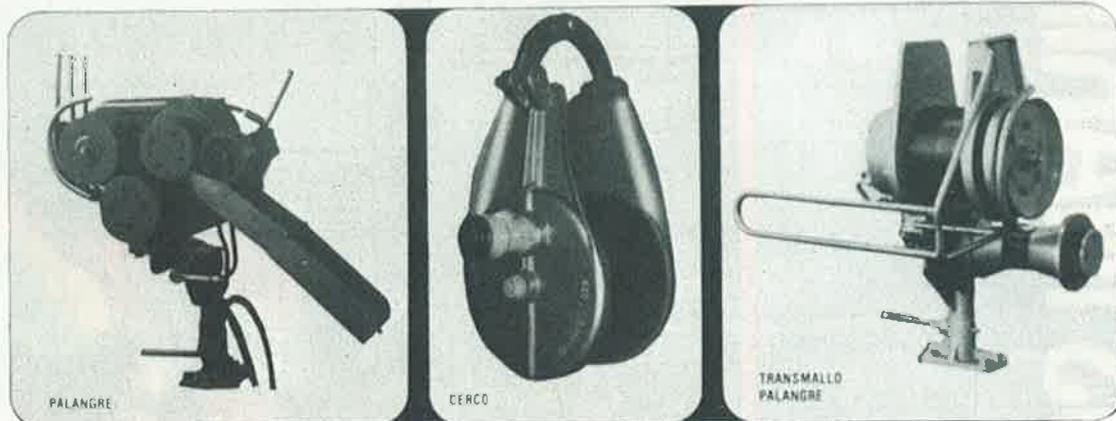
SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS

Delegaciones en los principales puertos españoles

DIRECCION:
Plaza de las Cortes, 3 - MADRID

Tels. 429 26 76 y 429 47 69 • Télex: 46483 • Apartado 249

Talleres Mecánicos OSA



- CARRETES HIDRAULICOS DE CACEA
- HALADORES DE CERCO
- HALADORES DE TRASMALLOS
- HALADORES DE PALANGRE
- MAQUINILLAS HIDRAULICAS Y ELECTRICAS
- TIMONES HIDRAULICOS

C/ Santiago, 3-B
Tif. (943) 64 23 01
HONDARRIBIA



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 crustaceos.
- 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.**

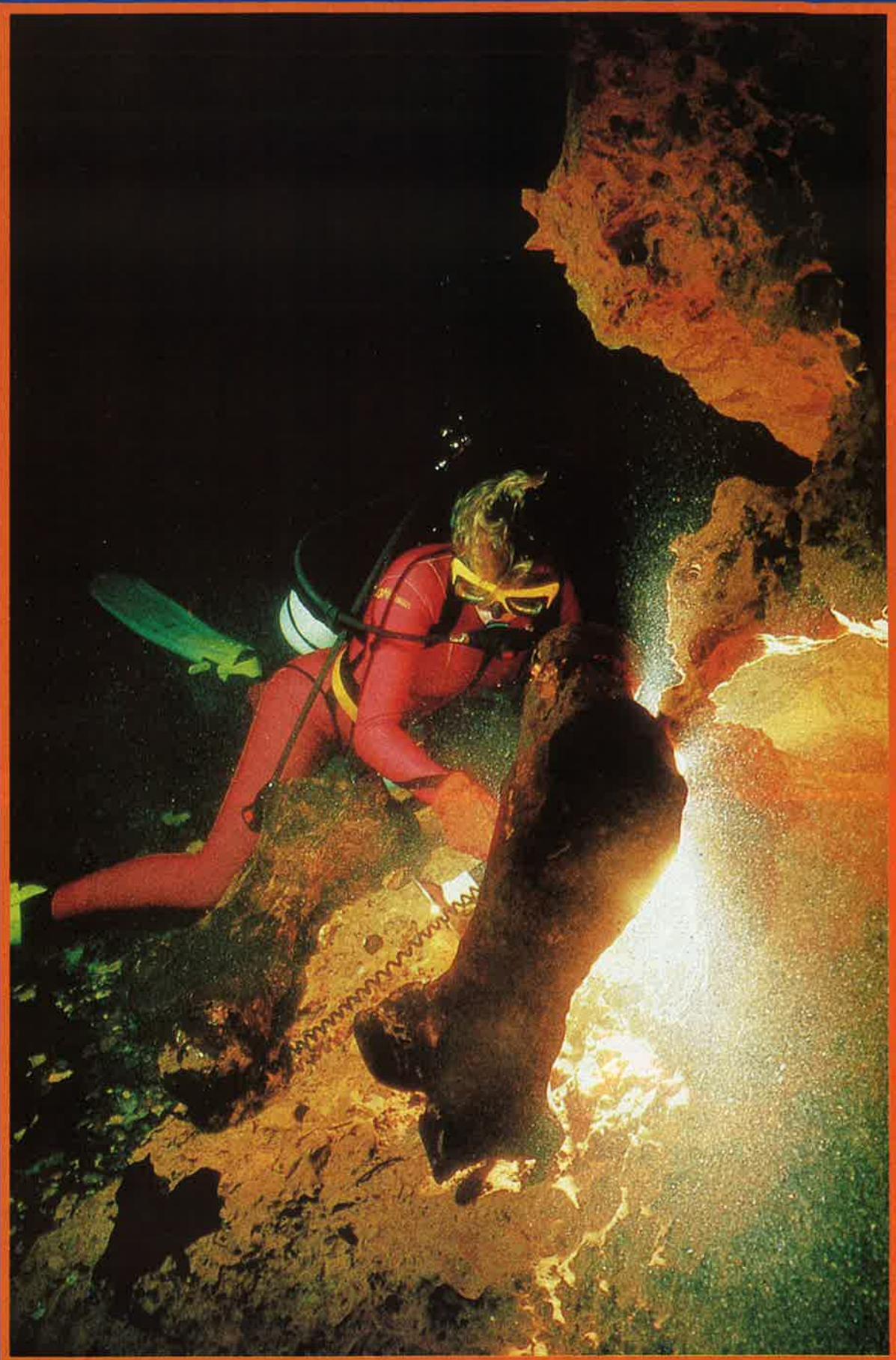
CEMENTERIOS MARINOS

Esqueleto de mastodonte reconstruido con los hallazgos de Wakulla Springs. Este animal, de 10 toneladas de peso, vivió hace más de 20.000 años.

En un lago de Florida, un grupo de espeleólogos acuáticos se sumerge a la búsqueda de un cementerio de mamuts. La tumba milenaria de estos mastodontes se encuentra a más de setenta metros de profundidad.



LA MEMORIA



DEL MAMMUT

CEMENTERIOS MARINOS

Las aguas del lago *Wakulla Spring*, cerca de Tallahassee, Florida, son cálidas y transparentes como la ginebra. Tras una caída de cerca de setenta metros, los submarinistas se encuentran frente a la entrada de una gruta sumergida. El corazón les late desacompadadamente y empiezan a experimentar una extraña sensación de euforia. Son los primeros y peligrosos síntomas de la llamada «borrachera de las profundidades». Sólo una larga experiencia les permite salvar el momento crítico y evitar que su aventura se convierta en una segura carrera hacia el suicidio. De la estrecha boca de la caverna, que es el nacimiento del río *Wakulla*, mana un violento chorro de agua a presión. Los buceadores deberán franquearla sujetándose con pies y manos a las paredes. Unos metros adentro está el reino de la oscuridad y el silencio.

Los buceadores de tesoros deben hacer acopio de fuerzas y buenas razones para seguir adelante. Como

el héroe Teseo, deberán ayudarse de un hilo de seda para no quedar atrapados en el laberinto mortal. A partir de este momento, sus ojos valdrán sólo lo que valgan lo potentes faros halógenos que han llevado consigo. El equipo de espeleólogo submarino sólo se parece en el aspecto al de cualquier otro buceador: debe incluir una brújula, boyas de compensación, profundímetros, manómetros, botellas especiales de larga duración y un sinfín de extraños aparatos. Las cuevas submarinas son trampas peligrosas que no admiten el más mínimo error de cálculo.

Cuando el hilo de Ariadna marca trescientos metros desde la entrada de la galería, los buzos tropiezan con una piedra de extrañas proporciones y cubierta de un limo negruzco, que, examinada más de cerca, resulta ser un gigantesco omóplato de mamut. Un poco más adentro, un poderoso fémur sobresale del fondo arenoso. Los hallazgos se suceden: ahora, un rosario de

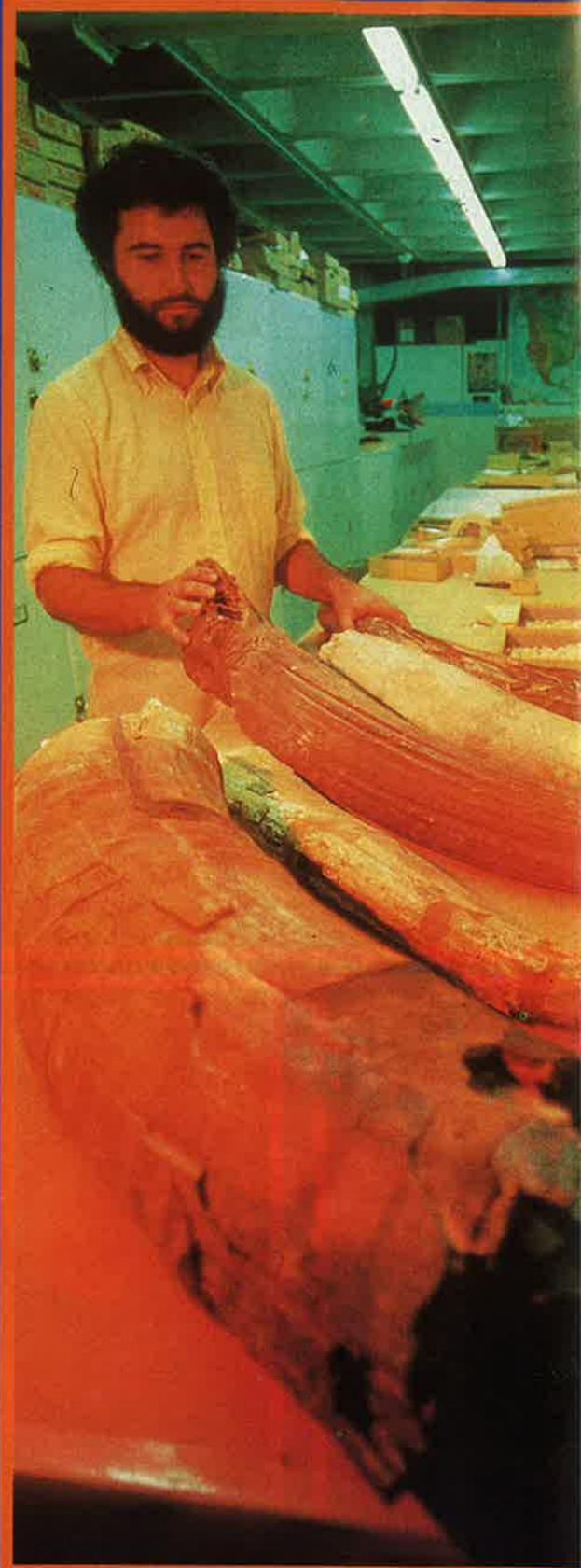
La espeleología submarina es una peligrosa especialidad deportiva. Los buceadores deben auxiliarse de un complicado equipo de instrumentos, que les permitan moverse con precisión en la oscuridad de la gruta.





A la izquierda, una componente del equipo muestra una mandíbula de bebé mamut con los dientes intactos. Junto a estas líneas, restos de útiles pertenecientes a las tribus indias que habitaban los alrededores de Wakulla.

EL ORIGEN DEL CEMENTERIO SIGUE SIENDO UNA INCOGNITA



**MUCHOS CAZADORES DE TESOROS
HAN ENCONTRADO
LA MUERTE EN EL FONDO**

En los laboratorios del museo de Gainesville, los hallazgos son restaurados minuciosamente y estudiados. El yacimiento arqueológico se encuentra fuertemente protegido para evitar los robos.

vértebras cervicales que se asemeja a un enorme ciempiés. Los submarinistas no dan crédito a lo que están viendo: medio escondido entre un saliente de la roca yace un costillar que recuerda a la quilla de una embarcación que hubiera sido víctima de un imposible naufragio. Junto al esternón puede verse un colmillo de marfil de tres metros de longitud.

No hay duda, esta vez los exploradores del lago han dado con el cementerio de mastodontes de *Wakulla*. Por fin, en un ensanche de la galería, por un gran boquete en el techo de roca, entra un chorro de luz solar, que cae verticalmente esparciéndose sobre una pirámide de esqueletos de animales que vivieron hace 12.000 años.

Acerca del origen de este fabuloso cementerio antediluviano existen diversas teorías. Desde una fuente helada rompiéndose al paso de una manada de mamuts, hasta un santuario natural donde iban a suicidarse los mastodontes enfermos.

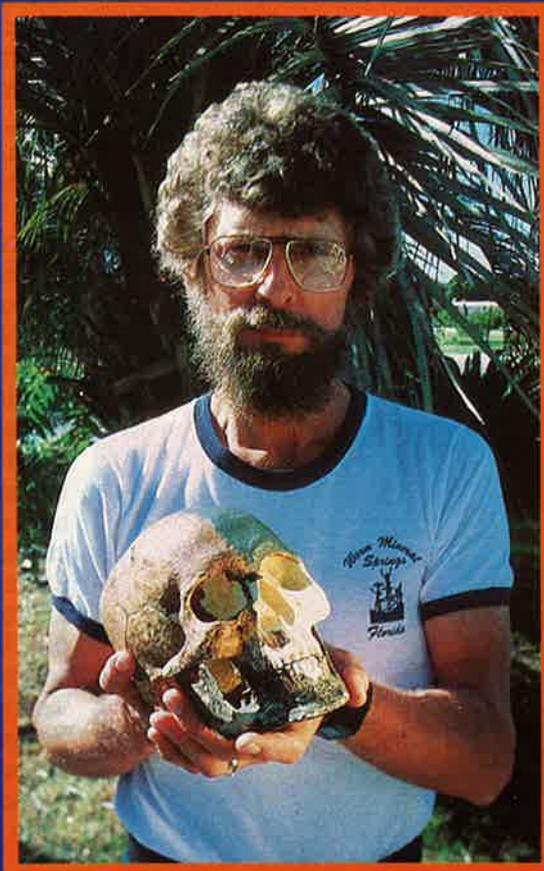
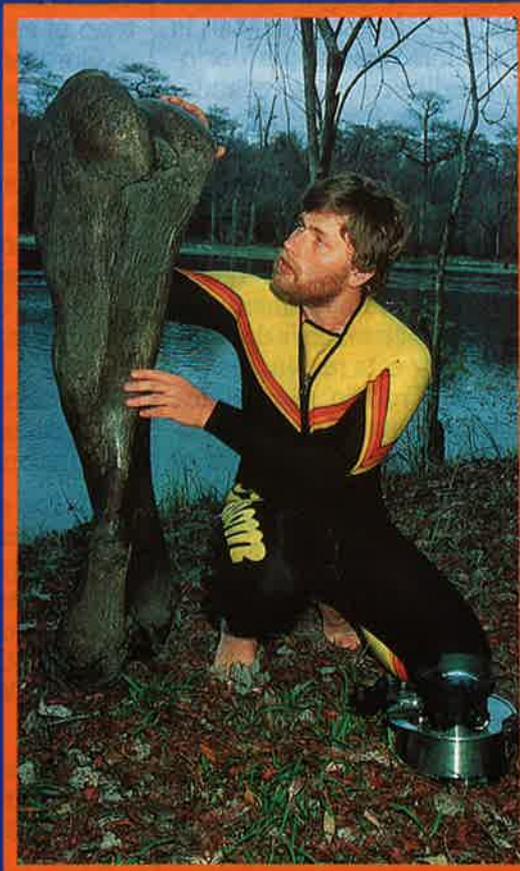
Algunos creen haber des-

cubierto en los fondos de la gruta restos de hogueras y grabados en las paredes; aseguran que la cueva estaba seca y que los humanos que la habitaban colocaron allí las osamentas con fines religiosos. Sin embargo, los estudiosos locales, entre ellos el arqueólogo *Wilbur Cockrell*, quien lleva quince años investigando en la región, califican de absurda la última hipótesis. «Siempre hubo agua en *Wakulla* —asegura *Cockrell*—, aunque el nivel estaba algunos metros más abajo».

Los espeleólogos han regresado a la superficie con las manos vacías. Su incursión en las profundidades sólo tenía por objeto levantar acta de lo presenciado.

En el fondo seguirá durmiendo por muchos años la memoria fosilizada de los mamuts, junto al recuerdo de una larga lista de exhumadores de fortunas que, quizá peor pertrechados que nuestros buceadores, han ido dejándose la vida en el intento.

Fotos: Contifoto



SEGURIDAD SOCIAL

MAYOR CONTROL DE LAS COTIZACIONES

EN MARCHA NUEVOS MECANISMOS PARA LA LIQUIDACION DE CUOTAS

EL pasado mes de enero entró en vigor una resolución de la Dirección General del Régimen Económico y Jurídico de la Seguridad Social por la que se modifican diferentes aspectos referidos a la liquidación de cuotas. Con esta disposición, que afecta muy concretamente al Régimen Especial de los Trabajadores del Mar, la Administración intenta perfeccionar los procedimientos de recaudación, normalizar los pagos y, de paso, saber con exactitud cuántas personas cotizan en el sistema y tienen derecho a continuar en el futuro.

Con el fin de facilitar a los sujetos responsables el cumplimiento de sus obligaciones en materia de seguridad social, por esta resolución del Ministerio de Trabajo se modifica el diseño y la estructura de los documentos de cotización tanto para el Régimen General como para algunos especiales, entre los que se encuentra el del Mar. A través de estos nuevos mecanismos, la Administración pretende también poder obtener unos datos más precisos sobre el proceso recaudatorio de la Tesorería General de la Seguridad Social. Los nuevos modelos TC/1 presentan la novedad de incluir el número de identificación fiscal de cada empresa. Igualmente, por el

modelo TC2, se avanza en el procedimiento para lograr una mayor fiabilidad en la identificación de los asegurados.

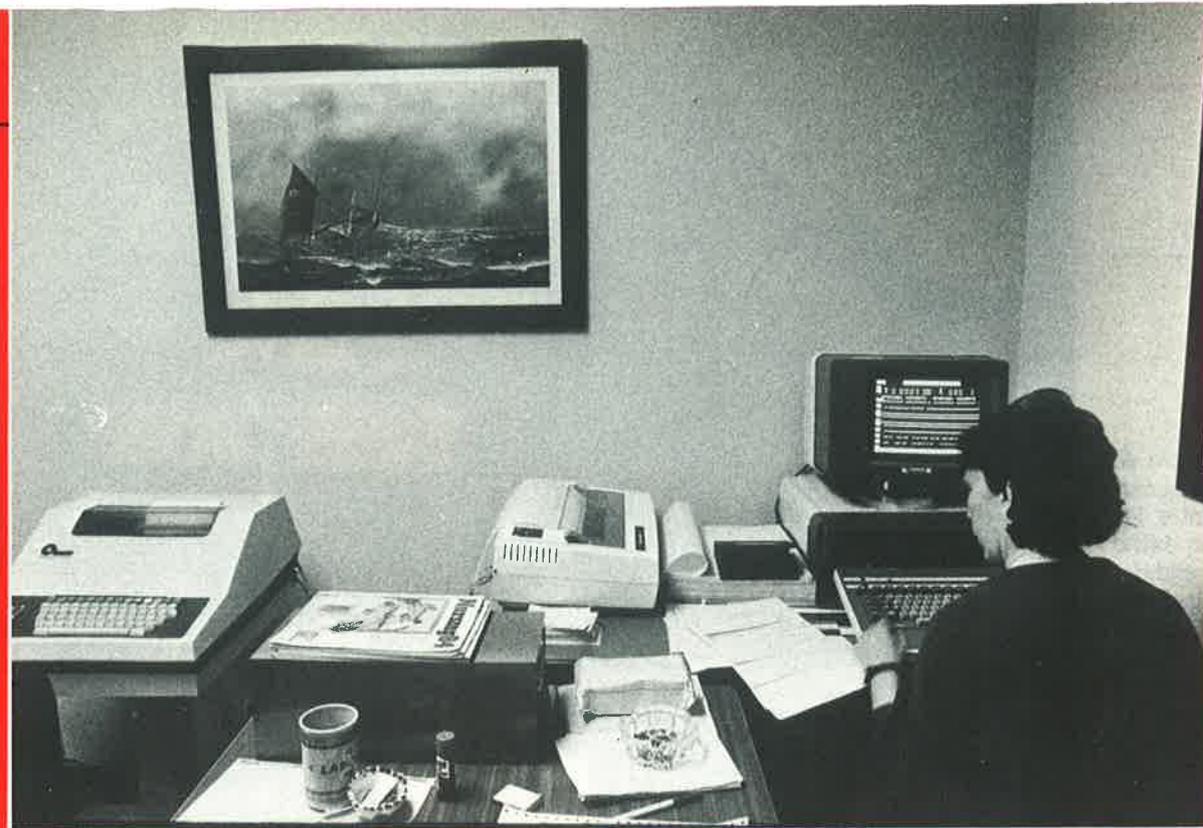
Esta resolución del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social persigue lograr una mayor racionalización de los procedimientos recaudatorios así como un mayor control en todo el sistema.

Con carácter general, la liquidación e ingreso de las cuotas que se devenguen a partir del 1 de enero de 1985 se efectuará en las oficinas recaudatorias por los sujetos responsables de la cotización y órganos o agentes autorizados, durante el mes siguiente al de su devengo, salvo que una norma especial establezca otros plazos.

Para el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar, los modelos de cotización, según los casos, serán los siguientes:

a) Las empresas incluidas en los grupos primero y segundo (más de 150 TRB) que utilicen el sistema general de cotización, emplearán como «Boletín de Cotización» el modelo TC1/16 y como «Relación Nominal de Trabajadores» el modelo TC2/5.

b) Para las empresas de estos mismos grupos que coticen por el sistema de «Descuento sobre la



La resolución del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social persigue racionalizar los procedimientos recaudatorios, dotar de una mayor transferencia al sistema y mejorar el control tanto sobre los cotizantes como sobre la propia gestión interna.

pesca», utilizarán como «Boletín de Cotización» para las liquidaciones mensuales provisionales el modelo TC1/18; como «Boletín de Cotización» para las liquidaciones definitivas el modelo TC1/17 y, finalmente, como «Relación Nominal de Trabajadores» el modelo TC2/5.

c) La justificación de las cuotas abonadas por las empresas encuadradas en el grupo tercero que utilizan el sistema de cuotas fijas será efectuada por los directores provinciales o locales del Instituto Social de la Marina en el modelo TC3/18, como «Boletín de Cotización», y en el TC2/6, como «Relación Nominal de Trabajadores».

d) Finalmente, las cantidades detraídas en lonjas a los armadores de los grupos segundo y tercero (sistema de descuento en lonja) serán acreditadas por las empresas o entidades señaladas en el artículo 45 de la orden del 25 de agosto de 1970, a través del modelo TC/19.

De un colectivo aproximado de unas 150.000 personas que tiene encuadradas el Instituto Social de la Marina, el grupo tercero está compuesto por 25.537 afiliados. Esta Resolución consagra la especialización del Régimen del mar. Las direcciones provinciales y locales del ISM seguirán cobrando las cuo-

tas fijas relativas a este grupo en los modelos TC3/18 y TC2/6. Se contempla también la obligación de efectuar a diario su ingreso en una oficina recaudadora, donde habrán de presentar simultáneamente los correspondientes recibos para que se proceda a su sellado, refundiendo los mismos al resultado final del último día de cada mes.

Esta disposición abre también vías para que quienes no están al día en sus compromisos liquidadores puedan regularizar su situación con menores recargos. Frente a la situación actual en que los incrementos por mora pueden suponer del 10 al 20 por ciento del total de las deudas, esta resolución dispone nuevos porcentajes de recargo, siempre que los ingresos se hagan fuera de plazo, pero antes de su reclamación mediante notificación de descubierto.

Cuando los sujetos responsables hubieran presentado los documentos de cotización dentro del plazo reglamentario, el recargo será del 5 por ciento de la deuda. Si los documentos se presentan fuera de plazo, el recargo se elevará al 10 por ciento.

En caso del mar, para los grupos I y II, los empresarios y demás sujetos responsables de la cotización, efectuarán el ingreso de sus cuotas en cualquiera de las oficinas recau-

dadoras de la provincia. Si una empresa tiene centros de trabajo en varias provincias, deberá hacer los pagos en cada unas de ellas, salvo que tenga autorización de la Tesorería General de la Seguridad Social para realizarlo de forma centralizada. En virtud de la orden del 24 de marzo de 1980, que modificaba otra de 1979, son oficinas recaudadoras los establecimientos de la banca privada, Cajas de Ahorro, Caja Postal, Cajas Rurales, cooperativas de crédito, banca oficial debidamente autorizada y aquellas otras cooperativas que dispongan del correspondiente permiso.

A escala provincial, las relaciones entre las oficinas recaudadoras y las tesorerías territoriales se mantendrá exclusivamente a través de la oficina principal que tenga en la provincia cada una de ellas. Finalmente, y también como mecanismo de control interno, la resolución establece que las tesorerías territoriales envíen al Instituto Nacional de la Seguridad Social y al Instituto Social de la Marina la documentación relativa a las liquidaciones dentro del mes siguiente al que hubieran efectuado el ingreso de las cuotas. Para las mutuas patronales esas justificantes deberán enviarse antes del día 20 del segundo mes siguiente.

Marga BOTIN

EL sector conservero de pescados atraviesa momentos difíciles y entre los empresarios del ramo existe preocupación ante el endurecimiento de las negociaciones para la adhesión de España a la Comunidad Económica Europea. La discriminación arancelaria que impone el Mercado Común a nuestro país se transforma en una fuerte reducción de las exportaciones de enlatados y, según las asociaciones empresariales conserveras, comprometen incluso la supervivencia de la industria.

Por otro lado, la patronal del sector no acaba de estar de acuerdo con la forma en que se están llevando las negociaciones con la CEE en lo que afecta a su actividad, mientras que los representantes sindicales sostienen que la industria de la conserva no está a la altura de los tiempos en cuanto a modernización y política comercial.

Las ventas a los países de la CEE, que desde siempre habían constituido el principal mercado exterior para las conservas españolas de pescado, han descendido vertiginosamente en los últimos años. De ser destinatarios del 45 por ciento de las exportaciones españolas de estos productos



LA BATALLA DE LOS A

INDUSTRIAS

CONSERVERAS

Corren malos tiempos para el sector conservero de pescados. A los problemas derivados de la recesión económica de la última década se suma la competencia feroz de países como Portugal y Marruecos, beneficiarios de un trato arancelario preferencial por parte del Mercado Común. La solución que se



han pasado a representar tan sólo el 12 por ciento. Como causa del retroceso se apunta el trato arancelario de favor otorgado por la CEE a las conservas de Portugal y Marruecos.

El hecho de que Portugal perteneciera a la EFTA (Asociación para el Libre Comercio



Los países de la CEE absorbían el 45 por ciento de las exportaciones españolas de conserva. En la actualidad, sólo constituyen el 12 por ciento del total.

Europeo) cuando la CEE realizó su primera ampliación le supuso al país vecino diversas ventajas en materia arancelaria. Mientras que las exportaciones españolas a Europa soportan gravámenes del 25 por ciento, Portugal se beneficia de aranceles que giran en torno al 10 por ciento, y en algunos productos las diferencias llegan a ser de 20 puntos. Otro tanto ocurrió en el caso de Marruecos, que, por tratarse de una antigua colonia

francesa disfruta, desde la creación del Mercado Común Europeo, de un trato impositivo preferente.

De mantenerse por mucho tiempo estas diferencias, los conserveros estiman que el sector podría verse muy seriamente afectado y que las ventas españolas a la CEE podrían descender aún más, pasando a representar el 5 por ciento de las exportaciones.

Algunos medios empresariales han criticado a la Delegación española que negocia la entrada en la CEE por «no atenerse a lo pactado». Al parecer, tras una serie de reuniones, llegaron a un acuerdo con nuestros representantes ante la Comunidad, para que éstos plantearan la eliminación de los derechos arancelarios desde el momento mismo de la adhesión. A esta propuesta, expuesta en su momento por nuestros negociadores, la Comisión de los Diez respondió planteando un desarme arancelario progresivo en un plazo de diez años, con reducciones del 1,5 por ciento en los primeros años y del 3,5 en los cinco restantes. A continuación se produjo la contraoferta española: reducir el periodo transitorio a siete años.

Descontento con la marcha de las negociaciones, los empresarios conserveros acusaron a la Secretaría de Estado para las Relaciones con Europa de no atenerse a lo acordado y hasta llegaron a amenazar con trasladar sus instalaciones a territorio portugués.

Por su parte, los representantes de la Federación de Alimentación de UGT ven la situación desde otro ángulo y sostienen que, aunque la industria conservera y de preparados tiene en España una antigua tradición, en general es muy arcaica y su evolución ha sido lenta en cuanto a empaquetado y diversificación de productos. «Las empresas que intervienen en la producción de conservas de pescado —manifestó un representante del citado sindicato a HOJA DEL MAR— son en su mayoría de pequeñas dimensiones y cuentan con instalaciones que han quedado anticuadas. Ante la

ARANCELES

vislumbra en las negociaciones para el ingreso de España en la CEE, un período transitorio, de siete años hasta llegar al arancel cero, no acaba de despejar, según medios empresariales, los nubarrones que se ciernen sobre esta tradicional industria española. Según afirman, la situación es preocupante.

oferta exterior, y en la perspectiva de la entrada al Mercado Común, la industria conservera española puede ser avasallada por la de otros países. Los empresarios del sector carecen de la agresividad necesaria para hacer frente a la competencia.»

El sector conservero español ha conocido en los últimos años un fuerte proceso de reestructuración. De las 463 empresas que había en 1974 se ha pasado a 202 en la actualidad. Si se tiene en cuenta que la conserva absorbe el 75 por ciento de la pesca de bajura de nuestras costas, la regresión empieza a ser alarmante a juicio de algunos expertos. Las causas de la desaparición de más del 50 por ciento de las industrias están por un lado en un descenso del consumo interior y, por otro, en la citada pérdida de importantes mercados exteriores.

Según su naturaleza y sistema de fabricación, los productos de la industria conservera se clasifican en dos grandes grupos: conservas y semiconservas. En las primeras, el producto se ha introducido en un envase cerrado

POSICIONES ARANCELARIAS DE ESPAÑA Y PRINCIPALES PAISES COMPETIDORES

Sardinas

España: 25 por 100 ad valorem.
Portugal: 20 por 100.
Marruecos: Contingente de 1.680 Tm. Libre + contingente de 720 Tm. al 10 por 100.
Túnez: Contingente de libre al 10 por 100.

Atún

España: 24 por 100.
Portugal: 9,6 po 100.
Marruecos: 9,6 por 100.
Túnez: 9,6 por 100.

Bonito/caballa

España: 25 por 100.
Portugal: 10 por 100.
Marruecos: LIBRE.
Túnez: LIBRE.

Anchoa

España: 25 por 100.
Portugal: 10 por 100.
Marruecos: LIBRE.
Túnez: LIBRE.

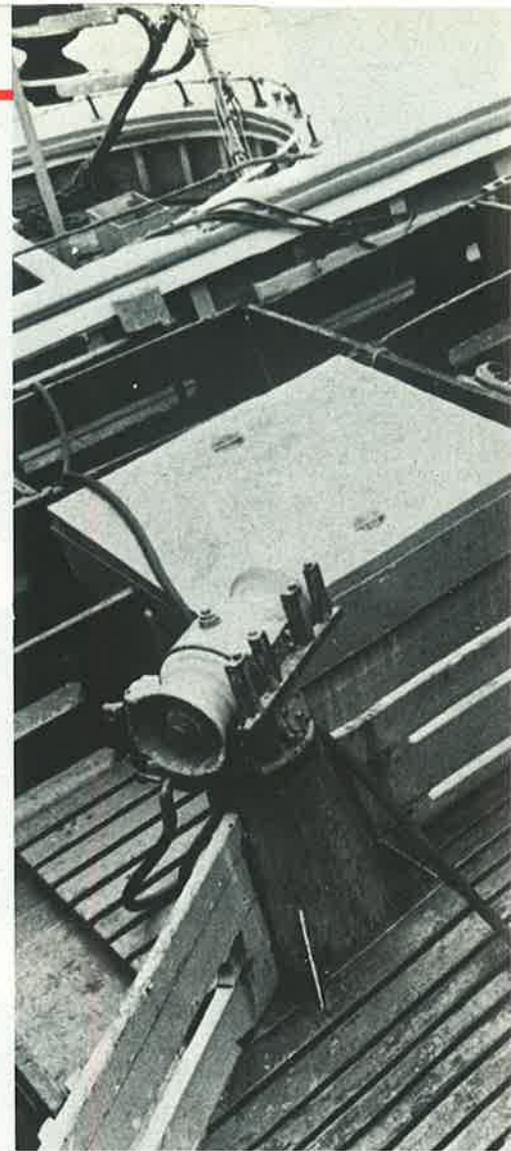
Cefalópodos

España: 20 por 100.
Portugal: LIBRE.

Mejillones

España: 10 por 100.
Portugal: LIBRE.

Fuente: Federación de Industrias de Alimentación y Bebidas (FIAB).





CEE: CARA Y CRUZ PARA LA CONSERVA

En los últimos diez años, las empresas conserveras españolas se han reducido a menos de la mitad. A la crisis económica general hay que sumar la feroz competencia de países como Portugal, beneficiarios de un trato arancelario de favor por parte de la Comunidad Económica Europea.

herméticamente y se ha sometido a un tratamiento de esterilización térmica que asegura su salubridad y estabilidad; se consideran productos no perecederos. En cuanto a las segundas, el producto es estabilizado para un periodo determinado de tiempo, que puede prolongarse mediante su almacenamiento a bajas temperaturas. Aparte de estos dos grandes apartados, el sector realiza, aunque de forma subsidiaria, otras actividades como salazón, prensado y deshidratado.

El rey de los enlatados españoles es la sardina (47 por ciento del total), seguida muy de cerca por los túnidos (atún y bonito, con un 40 por ciento de la producción). En cuanto al procedimiento de elaboración el predominio es para la conserva en aceite (95.689 toneladas en 1981), muy por delante de los escabechados (15.100 Tm. en el mismo año), los productos al natural (5.500 Tm.) y los tratados con otros conservantes (5.400 toneladas métricas).

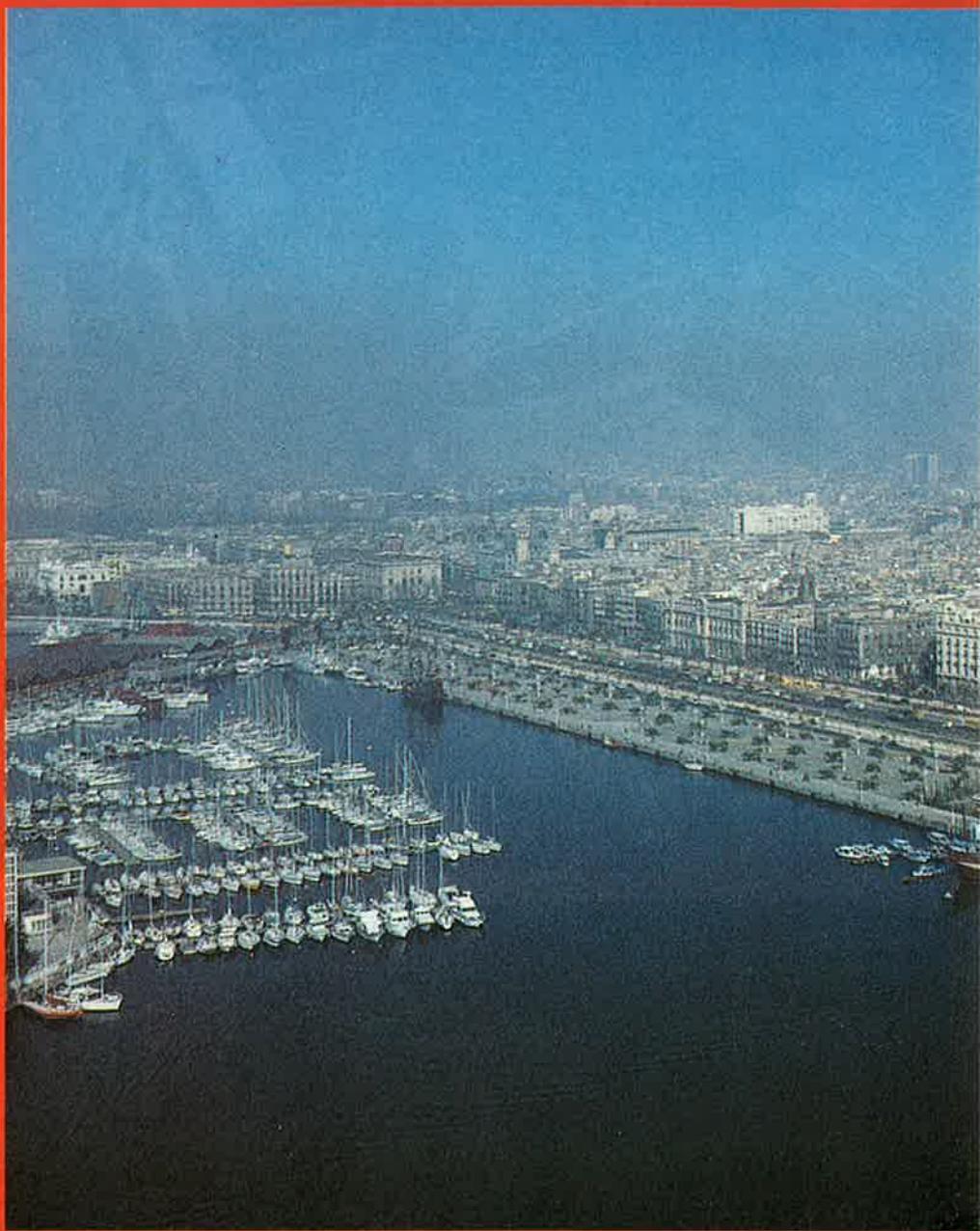
La producción total de la industria alcanzó en 1980, según fuentes empresariales, a 210.000 toneladas para bajar a 179.382 en 1982. Durante los primeros tres meses de 1983, la absorción del mercado interior descendió un 36 por ciento sobre el mismo periodo del año anterior. Las ventas al extranjero ascendieron en 1981 a 66.832 toneladas, por valor de 15.700 millones, mientras que en 1982 las exportaciones cayeron a 48.899 toneladas, con un valor de 10.210 millones de pesetas. Según el Instituto Nacional de Estadística, la sardina lleva el peso de las exportaciones, con ventas de entre 35.000 y 40.000 toneladas anuales. Le siguen los atunes (entre 4.000 y 5.000 Tm.), la anchoa (de 2.500 a 3.000) y los mejillones (de 1.500 a 2.500).

La mano de obra empleada en el sector de forma directa asciende a 40.000 trabajadores, de los cuales 33.000 son mujeres. Indirectamente, la cobertura de empleo de la industria conservera se extiende a 100.000 personas, según fuentes empresariales. ■

PUERTO DE BARCELONA

El puerto de Barcelona está atravesando una pequeña crisis al reducirse las exportaciones de cemento a Arabia Saudita, Próximo Oriente y Norte de África.

También las importaciones de cereales se han visto reducidas, lo que ha determinado que algunas terminales receptoras y transformadoras de cereales situadas en el puerto se resientan desfavorablemente. El auge que está experimentando el puerto de Tarragona ha contribuido al descenso que sufre el mercado que hasta ahora mantenía Barcelona.



«LA LLAVE DEL MEDITERRANEO»

FOTOS: MIGUEL ZAVALA



El puerto de Barcelona, considerado siempre como uno de los puntos de salida natural de mercancía manufacturada

más importante del país, experimentó durante el pasado año un descenso significativo. Aunque todos los datos indican que 1984 fue el gran año de la exportación española, el puerto de Barcelona perdió un 7 por 100 del total de la carga manipulada en relación con 1983.

CRANEOS»

S

EGUN informaciones aparecidas en distintos medios de comunicación de Cataluña, la exportación de cemento a Arabia Saudita, Próximo Oriente y Norte de África desde el puerto de Barcelona se vio disminuida ante la saturación del mercado saudí, la guerra entre Irán e Irak y las fluctuaciones de la economía norteafricana. Las estadísticas revelan que frente a los cinco millones de toneladas exportadas en 1983, en 1984 no superaron los tres millones, lo que representa un porcentaje de disminución del 18 por ciento.

El parón registrado en las importaciones de cereales ha contribuido también a agudizar la pérdida de mercado en el puerto. En este capítulo, el descenso del movimiento portuario se sitúa en 1984 con respecto a 1983, en el 16 por ciento, tanto en la pérdida de mercancía como en el movimiento de buques. Este dato determina además la crisis de las terminales receptoras y transformadoras de cereales situadas en el mismo puerto.

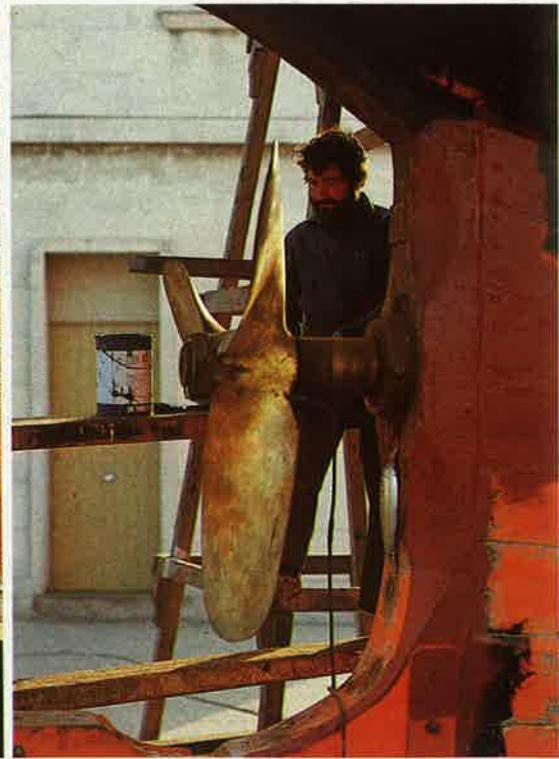
Otro factor a tener en cuenta en torno a la caída del movimiento del puerto de Barcelona es el auge que está logrando otro puerto, el de Tarragona. Un importante número de vehículos pesados y ligeros que antes se exportaban vía Barcelona ahora lo realizan por Tarragona. Este es el caso del transporte de vehículos a Cuba, país con el que España mantiene un mercado estabilizado, ya que gran parte de nuestras exportaciones a esa isla se hacen efectivas mediante créditos oficiales concedidos por el gobierno español al cubano.

Para paliar esta situación, los exportadores marítimos catalanes han puesto parte de sus esperanzas en el mercado de Australia, donde en muy pocos años el nivel comercial ha experimentado un fuerte ascenso. En 1984 llegaron a la ciudad de Sidney, donde se

encuentra el mayor puerto australiano, más de veintiuna mil toneladas de mercancía procedentes de Barcelona. Esta cifra superó con mucho la del año anterior ya que sólo se exportaron siete mil toneladas.

Hay que destacar que por banderas, los buques soviéticos son los que frecuentan con bastante asiduidad el puerto de Barcelona, siendo superados solamente por los de Alemania Federal y alguna bandera de conveniencia. Sin embargo, el comercio entre el puerto de Barcelona y los soviéticos es muy reducido. El puerto de Zhdanov recibió del de Barcelona algo menos de ocho mil toneladas durante 1984, y el de Leningrado tan sólo trescientas cuarenta toneladas.

Durante el mismo año, el puerto de Barcelona perdió un 7 por ciento del total de la



Por su situación geográfica, el puerto de Barcelona es un punto muy importante para la salida y entrada de productos de un extenso territorio que comprende toda Cataluña y parte de la cuenca del Ebro, hasta Zaragoza y La Rioja.

Por el momento, las expectativas para ampliar el comercio desde el puerto de Barcelona están puestas en el continente australiano, donde en muy pocos años el nivel comercial se ha visto incrementado.



carga manipulada en relación con el año anterior. En cuanto a la exportación de cemento, el descenso fue del 17 por ciento, la de potasa del 14 por ciento, la de maíz del 47 por ciento y en gas natural del 13 por ciento.

También hay que tener en cuenta el descenso en el tráfico de gas procedente de Argelia. El contencioso del gas ha supuesto que las exportaciones con el puerto de Argel y Orán se vieran reducidas en más de noventa mil toneladas. Por otra parte, la llegada de la mercancía general containerizada, está contribuyendo en gran medida a fomentar el malestar entre los estibadores del puerto de Barcelona. Este nuevo método de trabajo simplifica en gran parte las tareas de estibar, por lo que la contratación de trabajadores portuarios se ha visto reducida.

Debido a su situación geo-

gráfica, el puerto de Barcelona constituye un importante centro de salida y entrada de productos de un amplio territorio que comprende toda Cataluña y parte de la cuenca del Ebro, hasta Zaragoza y La Rioja. Pero esta situación privilegiada que antes sólo beneficiaba a Barcelona ahora es compartida por Tarragona, cuyo puerto se está convirtiendo en un punto de salida fundamental.

Aunque la industria y la agricultura catalana tienen su mejor mercado en Europa, la apertura hacia otros nuevos, cada vez más lejanos, constituye un punto de mira a tener en cuenta. Por el momento, las expectativas del puerto de Barcelona se centran en el Mediterráneo oriental, Próximo Oriente y Australia, como punto de partida para una posible salida de la crisis por la que atraviesa.



AUSTRALIA, UNA SOLUCION

Los exportadores marítimos catalanes han puesto parte de sus esperanzas en el mercado de Australia, donde en muy pocos años el nivel comercial ha experimentado un fuerte ascenso. En 1984 llegaron a la ciudad de Sidney, donde se encuentra el mayor puerto australiano, más de veintiuna mil toneladas de mercancía procedentes de Barcelona. Esta cifra superó con mucho la del año anterior, ya que sólo se exportaron siete mil toneladas.

**MANUEL
MARTINEZ
LLOPIS**

DEL MAR A LA MESA

Premio Nacional de Gastronomía, Premio Ruperto de Nola, miembro de la Academia y no se sabe cuántas cosas más, Manuel Martínez Llopis es, ante todo, un sabio, al que los honores le llueven sin mojarle y que mira este mundo enloquecido desde el hermoso balcón de su escepticismo.

MANUEL Martínez Llopis nació en 1908, bajo el signo de Escorpión, y no se le adivinan ni la edad ni el signo cuando habla, gozoso, o cuando pide: «oye, ¿por qué no nos tomamos otra de churros?», y deja que, de repente, la sonrisa se le rompa vagamente en dos.

—Soy Escorpión, sí, por eso hay que tener cuidado conmigo —amenaza con una ternura que te pone los pelos de punta. Uno querría que todos los escorpiones, animales o humanos, se pusieran de acuerdo para parecerse de lejos a Manuel Martínez Llopis.

—Yo conocí el mar, como tantos hijos de clase media, en San Sebastián. Pero de ese mar apenas me acuerdo. Para mí, el mar es Valencia, el Mediterráneo, los medio-

días en el balneario de la Malvarrosa.

El tiempo, en la memoria de don Manuel, se pone azulísimo. Se pone Sorolla. Se pone parasol y bañador a rayas. Tobillo de señora estupenda. La madre de don Manuel fue valenciana, y uno se inclina a creer que su primera novia también.

—A mí me ha gustado siempre el mar. Creo que es el origen de la vida. Todo viene del mar. Además, creo que los españoles hemos sido unos enamorados del mar. Para los griegos y los romanos era un universo de monstruos, un espacio amenazador. Para Juan Sebastián Elcano, en cambio, era como una maravilla que había que descubrir. ¡Es tan enigmático ese eterno más allá y más lejos de Elcano!





*"SOY TAN LIBERAL
QUE NI SIQUIERA ME CREO
MIS PROPIAS IDEAS"*



"NO HE COCINADO UN PLATO EN TODA MI VIDA"

Pese a la engañosa imagen de las fotografías, Manuel Martínez Llopis ha llevado su sabiduría gastronómica tan lejos que reconoce no haber cocinado un solo plato en toda su vida. Es más, su casa carece de cocina.

relación con los enfermos. Por eso entré en la Seguridad Social.

Años en los que escribí libros de dietética, en los que fue profesor en la Escuela Superior de Hostelería. Cuando publicó su «Historia de la Gastronomía Española» llevaba más de cuarenta años preparando el tema. Luego vinieron los premios: el *Ruperto de Nola*, el *Nacional de Gastronomía*, el *Tormo de Oro*...

—Pero de eso no hables —suplica Manolo—, mientras confiesa falsamente humillado que jamás ha cocinado.

—Nada —y hay una sonrisa pícaro muy lejos. La del niño-escorpión sorprendido en falta grave—. A mí lo que me gustan son los libros, la erudición. Bueno, y la comida. Esos pescados que saben a mar. Porque a mí los pescados que me gustan son éstos: el atún, la sardina..., esos pescados de roca que tienen poca carne. Puedo decirte que jamás me he olvidado del primer romesco verdadero que me comí en Tarragona. Esa maravilla que hermana la dulzura de la lubina con el sabor acre de la ñora, que calienta la boca, pero que no te quema; que lo único que hace es pedirte un poco de vino. Es distinto al sabor de la guindilla, que te quema...

De repente, a los 77 años, Manolo convierte en presente todos los tiempos pasados. El tiempo cálido de la sensualidad, con ese picor levemente libertino, que, como la ñora, calienta, pero no quema.

—Tú ya sabes que yo soy tan liberto, que no me creo ni mis propias ideas. Ya sabes que todo el mundo tiene su poquito de razón.

Adrián VEDRA

Manolo terminó medicina, empezó a recoger recetas populares de cocina. Trabajaba con *Marañón* en un laboratorio.

—Yo era de la Falange, ¿sabes? Y me di cuenta de que en España hemos tenido reyes extranjeros, que aborrecían las costumbres de sus ciudadanos. Los Austrias importaron la cocina flamenca y la italiana. Creo que mi dedicación a la cocina fue una opción política. Detrás de ella, yo buscaba al pueblo.

Se encontró con el pueblo en una cárcel del Madrid que resistía a los «nacionales». Como inquilino. Manuel Martínez Llopis, doctor en medicina y buscador del pueblo en su cocina, pasaba hambre en una celda, acu-

sado de ser un señorito fascista.

—Luego me dijeron que había sido movilizado, y acepté servir en el bando de los rojos. Al fin y al cabo, yo era médico y mi papel podía hacerse en cualquiera de los dos lados.

Allí tropezó don Manuel con el hombre que más había de influirle en su vida. El hombre que, probablemente, más ha influido en su vida. Un anarquista doctrinario, minero de Almadén, que por entonces tenía sesenta y tantos años, y que luchaba ferozmente por la libertad.

—El me contagió esa parte de anarquista que hay en mí. Era un hombre maravilloso, que no aceptaba ninguna orden, pero que era totalmente solidario con

sus compañeros. Yo, que siempre había odiado el comunismo, porque creía que atentaba contra la libertad, me di cuenta de que había formas de libertad en la igualdad.

Habla con una ingenuidad que es un milagro. Porque, por su cabeza, después del tiempo de sangre, pasa el tiempo del hambre. El tiempo de los libros. El tiempo de los enfermos pobres, de los enfermos que no tienen para medicinas. El tiempo que debería haber creado costras y que, sin embargo, no lo ha conseguido. Don Manuel tiene la pureza de los niños. Toda la malicia de los niños.

—Yo tenía, de alguna manera, las ideas de *Marañón*. Creía que una gran parte de la medicina era la

LA «EUROPA AZUL»

DEL mismo modo que para la agricultura surgió en el Mercado Común el concepto de «Europa Verde», la «Europa Azul», entendiendo por tal la creación de una ley orgánica que regula toda la estructura pesquera de los países comunitarios, vio la luz el 25 de enero de 1983. Era el final de un proceso de profundas transformaciones que tuvo como líneas maestras la recuperación de la plataforma local, la apertura de nuevos caladeros internacionales, la modernización de la flota y la ordenación del mercado europeo de pescado. Una política encaminada a salvar un sector que, no hace mucho tiempo aún, se encontraba sumido en una problemática bastante similar a la que hoy conocemos en nuestro país.

Hasta la postguerra, el pescado había sido tradicionalmente considerado en Europa como comida de pobres. Pero la escasez de alimentos, como consecuencia de la devastación producida por la guerra y la abundancia de pesca exist-

tente, fruto de la casi nula actividad extractiva durante los años del conflicto, supusieron un espectacular aumento del consumo de pescado, que modificó bastante los hábitos alimenticios del europeo. Hoy, aunque el sector sólo representa

El sector pesquero europeo conoció un fuerte desarrollo tras la Segunda Guerra Mundial. La escasez impuso sus leyes y el pescado dejó de ser considerado un alimento de segunda categoría.



La clave de una política: administrar la escasez

doscientos mil puestos de trabajo en la CEE, frente a los ocho millones y medio de la agricultura, genera, sin embargo, una industria importante, sobre todo en algunas zonas costeras que no tienen otra fuente apreciable de recursos.

Para entender la presente situación de la pesca en la CEE, es preciso tener en cuenta una serie de premisas. En primer lugar, el hecho de que, a partir de 1975, una serie de países del Atlántico, como Islandia, Noruega y Canadá, ampliaron sus aguas jurisdiccionales hasta las doscientas millas, límite que luego sería confirmado por el Nuevo Convenio Internacional sobre el Derecho en el Mar. Dos años más tarde, las naciones de la Comunidad Económica Europea se vieron obligadas a llevar a cabo medidas similares, y lo hicieron como Comunidad, ya que así era más fácil negociar y administrar imparcialmente los ingentes recursos marinos. Como se ha dicho en infinidad de ocasiones, la ampliación jurisdiccional está en estrecha relación con el descenso generalizado de los recursos pesqueros en todo el mundo a causa de una explotación abusiva de los caladeros, fundamentalmente, en la década de los sesenta. Dicha medida tiende a administrar los recursos frente a países competidores. A controlar la escasez, en una palabra.

El agotamiento de los caladeros tradicionales y la ampliación de las aguas jurisdiccionales obligaron a buscar otros caladeros rentables, que están casi siempre muy alejados de los países consumidores. Consecuencia inmediata de ello es que las flotas pesqueras que venían utilizando los países comunitarios se quedaron obsoletas para faenar en las nuevas condiciones, en las que los congeladores y buques factoría son los únicos medios de producción que hacen rentable la pesca. La reconversión de las flotas pasó a ser una necesidad acuciante en la CEE.

Por otra parte, el sector debe enfrentarse con una serie de problemas, no siempre de fácil solución: fuerte fluctuación de la producción, naturaleza perecedera del producto, falta de elasticidad de la demanda, aumento de los costos de producción (sobre todo de los carburantes) y competencia de las importaciones de países no comunitarios. Por esta causa, la política pesquera de la Comunidad tuvo que planificar una serie de cuestiones, dentro de capítulos como gestión de recursos, organización de mercados, problemas estructurales y relaciones internacionales.

En lo referente a gestión de recursos, el Tratado de Roma establece el principio de no discriminación entre los estados

miembros, lo cual significa el libre acceso a todas las aguas comunitarias. En la práctica, este postulado plantea graves problemas. En 1973, Dinamarca, Irlanda y Gran Bretaña, tres países de importante actividad pesquera, ingresaron en la CEE y consiguieron una derogación por diez años, en virtud de la cual sus aguas costeras (o sea, hasta doce millas) quedaban en exclusiva para sus propias flotas y para las de naciones con derechos históricos en aquellas aguas. Cuatro años después, con la ampliación de las aguas comunitarias hasta las doscientas millas, la CEE se encontró con una extensión enorme, en la que aumentó la competencia entre los pescadores de los países miembros.

Tras muchas vicisitudes, en el acuerdo de 1983 se fijaron diversas normas. Dentro de la zona comunitaria de doscientas millas —abierta, en principio, a todos los países miembros—, se autorizó a los estados a ampliar hasta doce millas las áreas de pesca reservadas a las empresas de los puertos ribereños, así como a los barcos de otros países que tradicionalmente faenaban en sus aguas; para ello se estableció una lista de actividades usuales, a fin de «fijar» los derechos históricos. También, fuera de las doce millas, en algunas zonas como las islas Shetland y las Orca-

LA FLOTA COMUNITARIA

PAISES	0-49,9 TRB		50-99,9 TRB		100-149,9 TRB	
	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB
Bélgica	59	2.194	51	4.139	45	5.576
Holanda	424	10.172	195	14.624	104	12.955
Gran Bretaña . . .	5.851	74.890	371	25.550	84	9.827
Irlanda	1.353	12.907	129	9.000	50	6.111
Dinamarca	2.837	51.031	196	14.094	137	18.733
R. F. Alemana . . .	524	11.767	79	5.643	49	5.607
Francia	11.609	82.226	104	7.953	58	7.017
Italia	22.266	156.687	685	49.623	334	45.914
Grecia	1.526	36.113	379	25.958	162	19.747

Fuente: CEE.



das, la pesca de las especies biológicamente sensibles fue sometida a un régimen de licencias limitadas a un cierto número de barcos y países. Todas estas medidas se establecieron por un plazo de veinte años, revisable a los diez.

La protección y gestión de los recursos del Mar del Norte se aseguraba con la

fijación de una TAC (sigla inglesa que designa la totalidad de capturas autorizadas). El Consejo de Ministros de la CEE reparte cada año los cupos de pesca que corresponden a cada país, teniendo en cuenta un elevado número de factores para tratar de ser lo más equitativos posible.

Finalmente, se han previsto todo tipo de normas encaminadas a la limitación de actividades pesqueras en ciertas áreas; la regulación de los aparejos de pesca y sus tamaños para la captura de ciertas especies, y la consiguiente creación de un cuerpo de inspectores de la Comunidad que vigile estas disposiciones. Su validez

150-499,9 TRB		500-999,9 TRB		+ de 10.000 TRB		TOTALES	
N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB
45	9.818	1	555	—	—	201	22.222
295	72.272	16	9.591	7	11.453	1.041	131.066
159	40.938	11	7.730	14	18.423	6.490	177.358
27	5.920	7	3.745	—	—	1.566	35.501
141	30.137	5	3.700	1	1.020	3.317	118.715
11	2.310	11	10.051	14	44.475	688	79.853
116	28.460	38	25.403	14	21.831	11.939	172.890
100	71.288	—	—	—	—	23.385	323.512
255	59.261	17	11.827	2	19.241	5.111	172.147

Productividad: Dinamarca en cabeza

es sólo para el Atlántico, puesto que la franja de las doscientas millas aún no se aplica en el Mediterráneo.

Introducida en 1970, la organización común de los mercados —y entramos en el segundo capítulo— fue reformada en 1981. Sus objetivos se cifraban en permitir el desarrollo racional de la pesca, ase-

«precios orientativos» para las principales especies, basándose en los anteriores precios de mercado y en las expectativas de producción y consumo. También se fijan los «precios de retirada», que oscilan entre un 70 y un 90 por 100 de los primeros. Estos precios de retirada son los mínimos por debajo de los cuales no se

comunitarias a través de devoluciones a la exportación, que compensan las diferencias entre los precios europeos y mundiales. Si, por el contrario, la producción europea resulta insuficiente, pueden ser suspendidos los derechos de aduana que afectan a las importaciones, como sucede con el atún y el bacalao.

Por último, es de destacar que el presupuesto de gastos previstos para el año 1983 no superó los 34,1 millones de ECU; es decir, un 0,16 por 100 del presupuesto de la CEE.

Como paso previo a la mención de los problemas estructurales, está el dato de que, desde hace varios años, la CEE contribuye a la financiación de varios proyectos referentes a la pesca. El Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y el Banco Europeo de Inversiones (BEI) conceden, respectivamente, ayudas y préstamos para inversiones en infraestructura, como puertos, instalaciones de transformación, barcos, centros de investigación y otros. En el período 1981-82, el FEDER concedió subvenciones por importe de 9,6 millones de ECU, y el BEI, préstamos por 8,6 millones. El FEOGA, por su parte, aprobó diversas ayudas por un monto total de 106,3 millones de ECU, en el plazo comprendido entre 1978 y 1982.

La reestructuración del sector exige medidas ambiciosas, por lo anteriormente expuesto. La Comunidad tiene el proyecto de gastar 250 millones de ECU en tres años, con destino a tres grandes apartados: financiar reducciones de capacidades, con primas por tonelada destruida y ayudas para la detención temporal en el caso de los barcos más importantes. El segundo concepto es la orientación de capacidades, con apoyo a las capturas de especies infraexplotadas, descubrimiento de nuevas zonas de pesca y asociación con terceros países. El tercero consiste en otorgar ayudas para reestructuración, modernización y desarrollo de la pesca y la acuicultura, dando prioridad a proyectos innovadores, construcción de arrecifes artificiales en el Mediterráneo que favorezcan la repoblación en áreas costeras y ayudas a la investigación científica.

Por su parte, el Fondo Social Europeo interviene, desde hace varios años, para favorecer la reconversión de los pescad-



gar un nivel de vida equitativo a los trabajadores, estabilizar los mercados y garantizar los derechos de los consumidores. Para conseguir estos propósitos, la CEE dispone de una serie de instrumentos: el primero es el de las normas de comercialización, en las que se detalla una serie de condiciones sobre calidad, tamaño, peso, presentación y empaquetado de pescado y marisco. Igualmente se emite normativa para las organizaciones de productores, con respecto a la producción y comercialización.

Uno de los instrumentos clave es el sistema de precios. Antes del inicio de cualquier campaña pesquera, el Consejo de Ministros comunitario establece unos

puede vender el producto, y también pueden darlos los productores, con una variación del 10 por 100 respecto a lo fijado por la Comunidad.

Bajo determinadas condiciones, los pescadores son indemnizados por los productos retirados del mercado. De esto se encarga el Fondo Europeo de Orientación y Garantía Agrícola (FEOGA), que asume parcialmente ese gasto siguiendo reglas muy precisas, que comprenden un elevado número de situaciones, pero siempre tendentes a que el productor trate de adecuar su producción de acuerdo con las leyes de mercado.

En el caso de existencia de excedentes, pueden fomentarse las exportaciones



La reestructuración de la flota comunitaria se encuentra en fase avanzada. Las líneas de apoyo financiero se distribuyen en tres capítulos principales: ayudas al desguace de barcos pequeños y obsoletos, reconversión del potencial instalado o mejora de los buques y primas a la construcción de nuevas embarcaciones.

Flota española: Segunda de Europa

res, en determinados casos y en materia de formación profesional.

Dentro del capítulo de relaciones internacionales —el cuarto y último—, hay que reseñar el establecimiento de tratados de distinta índole. El acuerdo de reciprocidad con Noruega, Suecia e islas Feroe concede derechos de pesca a estos países en caladeros comunitarios, a cambio de iguales ventajas en sus respectivas aguas nacionales; hay también un pacto con España, pero de especiales características por ser un país candidato al ingreso en la CEE.

Con Estados Unidos hay dos acuerdos importantes; uno de ellos se refiere a los

mano de obra autóctona. Acuerdos de este tipo están firmados con Senegal, Guinea, Guinea Bissau, Mauritania, Guinea Ecuatorial, y hay negociaciones con otros estados, tanto africanos como del Océano Indico.

En el marco de las relaciones multilaterales, la Comunidad Económica Europea ha firmado diversos acuerdos de muy distinto carácter, como un Convenio sobre el Derecho del Mar, otro relativo a Organizaciones Pesqueras del Atlántico, en diversas zonas, y uno tercero en relación con la conservación de recursos del Antártico. Asimismo, está negociando su entrada en varios organismos ya existen-

bién han bajado, con excepción del crecimiento registrado en las que tienen entre 100 y 149,9 TRB. Lo contrario sucede en Irlanda, que crece en toda clase de barcos, menos los de 50 a 99,9 TRB, que merman. En Francia sólo aumentan los de 150 a 499,9 TRB, mientras que los otros decrecen. Grecia se estabiliza. Y, caso curioso, Italia ha aumentado su número de embarcaciones pequeñas, de hasta 149,9 TRB, mientras que las mayores han bajado en número.

El número de trabajadores empleados en la actividad extractiva de la pesca permanece sustancialmente estable o registra ligeras disminuciones. En el primer caso están Bélgica, Dinamarca, Grecia, Irlanda e Italia; en el segundo, Francia y República Federal Alemana. Sólo Holanda incrementó ligeramente el número de pescadores.

Aunque contemplan diversos aspectos y tienen algunas variantes locales, las ayudas de cada nación a sus respectivas flotas pesqueras presentan, en general, tendencias muy claras. Primeramente se trata de reconvertir la flota, para lo cual se conceden, entre otras, ayudas para desguace de barcos obsoletos o de pequeño tonelaje, reconversión del potencial instalado o mejora del buque en general, así como primas a la construcción de nuevas embarcaciones. Aparte de ello figuran proyectos para fomentar la investigación, búsqueda de caladeros nuevos y comercialización. Y también existe en todos los países una institución reguladora del mercado equivalente a nuestro FROM. En el caso de Grecia, recientemente incorporada a la Comunidad, el FEOGA le ha proporcionado una ayuda de 506 millones de dracmas, con destino a su reconversión pesquera, además de otros 470,3 millones aportados por el propio país.

Los caladeros naturales de las flotas comunitarias se encuentran, aparte de en sus aguas territoriales clásicas (hasta las doce millas), en los grandes bancos del mar del Norte, Gran Sol, Irlanda e Islandia. Sólo las grandes unidades de congeladores y buques factoría tienen acceso a los grandes bancos lejanos del norte de Canadá, sahariano y África del Sur, principalmente. Hay, por otra parte, convenios bilaterales entre algunas



El Consejo de Ministros de la CEE distribuye anualmente los cupos de pesca que corresponden a cada país. En algunas áreas, los tamaños de los aparejos se encuentran regulados para determinadas especies. Un cuerpo de inspectores de la Comunidad se encarga de velar por el cumplimiento de las disposiciones.

excedentes de recursos no recogidos por los norteamericanos, y que son repartidos entre los estados comunitarios, según sus actividades tradicionales. Con Canadá hay otro trato, por el que se permite el acceso de barcos europeos a zonas canadienses, a cambio de una disminución de los derechos arancelarios para ciertos contingentes de productos pesqueros de aquel país.

Hay un tercer tipo de pactos con los países del Tercer Mundo. Generalmente, el sistema es conseguir acceso a los caladeros de esos países, a cambio de compensaciones financieras para la ayuda de la propia industria pesquera de cada uno de ellos, además de ayudas sociales a la

tes, entre lo que destaca sus relaciones con las organizaciones pesqueras dependientes de la FAO.

En otro orden de cosas, a la hora de estudiar la evolución de la Comunidad Económica Europea en lo que a producción pesquera se refiere, nos encontramos con el fenómeno de la reconversión de la flota, iniciado hace unos años y que aún continúa.

Las flotas tienen, en general, una clara tendencia a disminuir en tonelaje pequeño y a aumentar en los barcos de gran tonelaje, aunque se presentan algunas variantes. La República Federal Alemana ha disminuido en toda clase de embarcaciones. En Gran Bretaña tam-



naciones; es el caso de los que mantiene Francia con alguna de sus antiguas colonias, como Senegal.

Por Estados, los principales puertos pesqueros comunitarios son los siguientes: en Bélgica, Ostende y Amberes; en Gran Bretaña, Hull, Grymsby y Aberdeen; en Dinamarca, Esbjerg (quizá el mayor puerto pesquero del norte de

Europa) y Copenhague; en la República Federal Alemana, Bremerhaven y Cuxhaven; en Holanda, Ijmuiden y Scheveningen; Francia cuenta con Boulogne, que recibe por sí solo un tercio de toda la pesca gala, Lorient y Concarneau. Los países mediterráneos tienen bastante repartidos sus puertos, sin que ninguno alcance importancia excepcional. La

flota más importante de Europa es la de Noruega; España ocupa el segundo lugar, y será la primera de la CEE tras su ingreso.

Esta panorámica general puede completarse con un breve apunte del comercio exterior de la pesca de los países comunitarios. Todos ellos han aumentado el valor de sus importaciones, debido más al incremento de los precios que a volumen importante de aquéllas. Con excepción de Holanda, que decreció en un 9 por 100, la subida ha sido en el resto relativamente normal, y más acusada en Italia y Gran Bretaña. También se ha registrado aumento en el capítulo de las exportaciones, destacando Italia, que las incrementó de modo espectacular.

Como resultante de ambos factores, la balanza de pagos pesquera es deficitaria para todos los países de la CEE, excepto para Dinamarca (que tiene 616 millones de dólares de superávit), Holanda e Irlanda. Los otros seis son deficitarios, con Francia a la cabeza (638 millones de dólares), seguida de Gran Bretaña (566).

LA PESCA EUROPEA EN CIFRAS

PAISES	Número de pescadores	Capturas (en Tm.)	Valor pesca (millones \$)	Balanza pagos pesquera (millones \$)
Bélgica	2.163	42.500	45,3	- 212
Holanda	4.406	499.000	309,9	+ 240
Gran Gretaña ..	—	745.000	425,2	- 566
Irlanda	8.532	197.900	63,8	+ 61
Dinamarca	14.500	1.690.600	336,1	+ 616
R. F. Alemana ..	4.238	256.100	128,1	- 516
Francia	19.539	699.800	685,7	- 638
Italia	34.000	447.100	820,7	- 396
Grecia	37.150	111.000	251,4	- 46

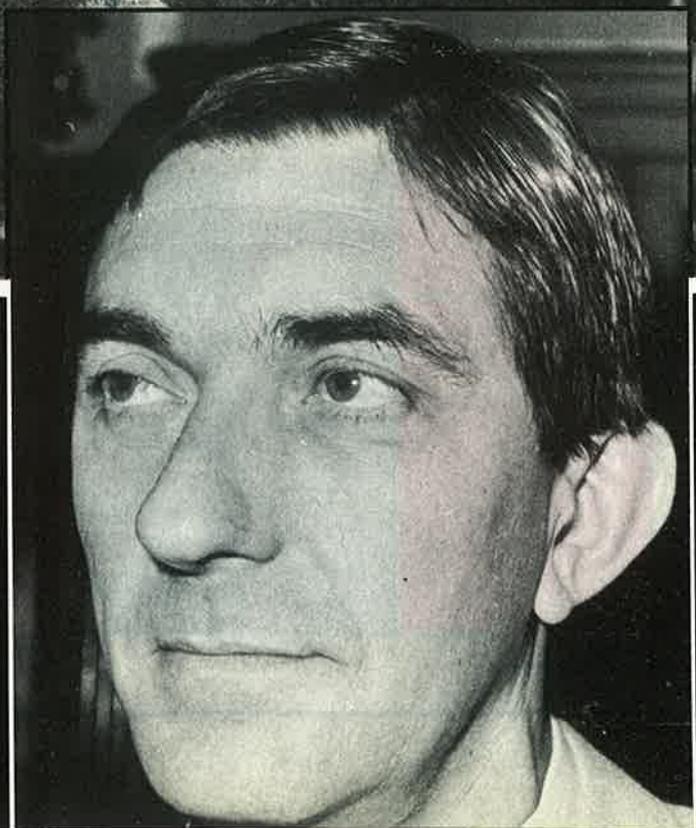
Fuente: CEE .

Maria Antonia F. SAINZ
Carlos GONZALEZ DEL PIE



«QUE FUNCIONE EL MERCADO»

Según el Presidente del FROM, Javier Varona, «lo deseable es que funcionen los mercados y que los pescadores, a través de sus organizaciones, sean los protagonistas. Hay que terminar con las situaciones de paternalismo. La Administración intentará acercar y ayudar a las partes afectadas».





MAR

**FROM: 500 millones
para pescado azul**

Para el Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los Productos de la Pesca (FROM), 1985 va a ser el año de los pescados azules, en especial la sardina, producto que representa el mayor volumen de desembarcos en los puertos españoles. Continuando la positiva experiencia del mejillón en 1984, el FROM destinará más de 500 millones de pesetas a la promoción de estas especies. A esta cifra hay que sumar diversas líneas de ayuda a los productores, en forma de créditos subvencionados.

EL AÑO DE LA SARDINA

APROXIMADAMENTE, tres quintas partes del total del consumo de pescado en España corresponde a las variedades conocidas como azules o sus afines. Sin embargo, y a pesar de que su aceptación sigue siendo grande, en los últimos años su imagen se ha visto algo deteriorada ante el consumidor, en beneficio de otras especies llamadas finas que, además de tener unos precios notablemente superiores, proceden, generalmente, de caladeros situados fuera de nuestras aguas.

Frente a esta situación, la Administración inició una ofensiva enfocada a mejorar la imagen del pescado azul, con objetivos muy concretos: aumentar los niveles de consumo y, en consecuencia mejores precios para el sector perquero.

Según el presidente del FROM, Javier Varona, los

resultados obtenidos en una campaña anterior centrada en el mejillón no han podido ser más optimistas. Con un presupuesto de aproximadamente 40 millones de pesetas, se consiguió estimular el consumo, pasando de una demanda de 200.000 toneladas a 220.000. Se consiguió estabilizar los mercados, y los precios funcionaron satisfactoriamente tanto para los industriales como para el sector extractor. Aumentó no sólo la demanda del ama de casa para el consumo en fresco, sino también la de las industrias. El mejillón está hoy mejor visto por el consumidor, y algo similar es lo que se pretenden lograr para el conjunto de los pescados azules o sus especies asociadas.

Por el número de personas dedicadas directamente a las tareas de su captura y los empleos directos e indirectos que proporciona su comercialización y transformación, los pescados azules van a ser durante este año el centro de

las actuaciones de la Administración. El presupuesto de publicidad previsto por los responsables del FROM para 1985 asciende a 538 millones de pesetas.

Del conjunto del consumo de pescado azul en España, el mayor peso corresponde a seis especies que superan en total las 400.000 toneladas, con un valor aproximado de 20.000 millones de pesetas, tomando como referencia los resultados consolidados de 1983.

Los desembarcos de anchoa en ese período ascendieron a 64.588 toneladas, con un precio medio de 97,18 pesetas. Para la sardina, con un volumen de ventas de 241.255 toneladas, el precio medio fue de 22,03 pesetas. Las capturas de bonito del norte sumaron 27.251 toneladas, con un precio medio de 94,62 pesetas. En caballa fueron 20.000 toneladas, a 48,27 pesetas de cotización



Tres quintas partes del total del pescado consumido en España corresponden a las variedades «azules». Sin embargo, su imagen se ha visto deteriorada en los últimos años en favor de otras especies.

media. Los desembarcos de pez espada supusieron 7.500 toneladas, con un precio medio de 359 pesetas kilo y, finalmente, los de jurel fueron de 53.600 toneladas, a una media de 54 pesetas.

La mayor parte de estas capturas se comercializan a través de las industrias para su posterior consumo como conservas, sin que se planteen mayores problemas, salvo en el caso de la sardina.

Con un volumen de capturas de 241.255 toneladas en 1983, el comportamiento del mercado de esta especie tiene características opuestas según sean las zonas de desembarco. Así, mientras en Cataluña llega a tener cotizaciones elevadas, en otros puntos, como el Noroeste Peninsular, los precios sufren graves caídas, llegando hasta las 7 y 6 pesetas. La pesca de sardina en Galicia supone el 30 por ciento del total nacional, por lo que, frecuentemente se trata de superar ese bajo nivel de precios por medio de transportes diarios por carretera hasta Cataluña. Estas acciones pueden llegar a reducirlo, pero no eliminan un

problema de fondo que se trata de abordar este año desde la Administración.

A falta de mejor salida, aproximadamente el 65 por ciento de las capturas totales de sardinas es empleado por las industrias harineras para la obtención de un producto destinado a piensos. Esta es la situación que se quiere corregir por medio de una amplia campaña orientada a los siguientes objetivos.

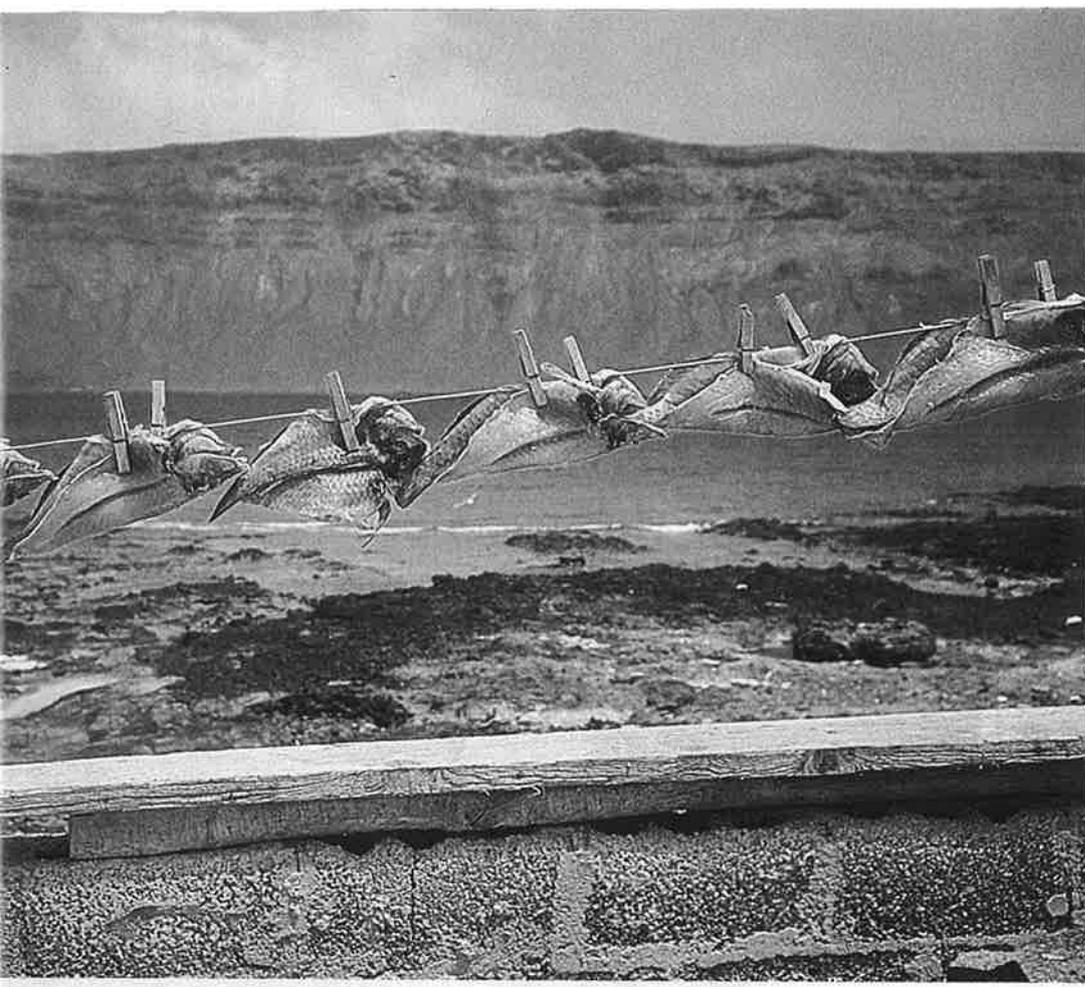
En primer lugar, conseguir una revalorización del producto, considerado hoy en muchos medios como de segunda clase.

En segundo término, aumentar las tasas de mercado. Existen zonas donde el consumo es ya elevado y no hay razones para su potenciación. El objetivo es agrandar el mapa de consumo, para de esta forma, incrementar también las cifras finales.

La Administración es consciente de los inconvenientes que presentan algunos pescados a la hora de potenciar su imagen. Inconvenientes como la venta con vísceras o los olores al coci-



**LEVANTAR LOS
MERCADOS
DEBE SER UN
RETO
PARA TODOS**



narse en el medio urbano. Pero estos puntos negativos se pueden soslayar lanzando nuevas formas de comercialización.

En el caso de la sardina, una de esas nuevas formas es la presentación en filetes. La venta del filete de sardina es el gran reto planteado por el FROM para 1985, en relación con este producto y el resultado de una serie de contactos entre la Administración, asociaciones de amas casa, mayoristas de pescado, Federación de Detallistas, Asociación Nacional de Salas de Elaboración de Productos del Mar, Cofradías de Pescadores y Cooperativa de Armadores de Vigo. La presentación institucional de esta campaña, tanto en forma refrigerada como congelada, se hará inicialmente para el mercado interior.

Junto a las campañas de publicidad y promoción ya en marcha, la Administración definirá también incentivos a través de los mayoristas y detallistas, así como las propias industrias de transformación, en base a compromisos sectoriales, apoyando los

acuerdos entre productores e industriales.

«Lo deseable —señala Javier Varona— es que funcionen los mercados; que los pescadores, a través de sus organizaciones y las industrias, sean los protagonistas, acabando progresivamente con toda situación de paternalismo excesivo. La Administración en este sentido trata principalmente de acercar, y en lo posible coordinar, a las partes afectadas y apoyar financieramente las operaciones, corriendo con las diferencias de intereses en los créditos que solicite el sector».

En el caso del mejillón se movieron en 1984 unos 10.000 millones de pesetas en créditos subvencionados por el FROM, organismo que también logró poner de acuerdo a productores e industriales, siendo este otro de los objetivos que se persiguen este año de cara a la comercialización de la sardina. Se tratan de suscribir acuerdos intersectoriales con la Administración como motor de la operación. De una parte, los

conserveros, las industrias frigoríficas, las fábricas de harina y los comercializadores en fresco. Y de otra, las cofradías de pescadores y armadores.

Según Javier Varona, para la firma de estos compromisos se cuenta ya con la colaboración de las entidades financieras más importantes que operan en Galicia, entre las que se encuentran la Caja de Ahorros, el Banco de Bilbao, el Banco Pastor y el Banco de Galicia. En total, las aportaciones previstas podrían superar unos 20.000 millones de pesetas. El FROM subvencionaría los intereses de ese dinero hasta dejarlo para las industrias al 12 por ciento. Para la firma de este acuerdo son importantes las condiciones financieras de los créditos. Pero no menos interés tienen otras cuestiones, tales como los compromisos oficiales sobre promoción de una determinada especie, campañas de publicidad, ayudas para el transporte, incentivos al consumo, etc.

En línea con la Comunidad Económica Europea, en 1984 se pusieron en marcha

diversos mecanismos para asegurar unos precios mínimos en cuatro especies: la sardina, el bonito, la anchoa y la bacaladilla.

El primer balance es positivo, ya que el FROM apenas hubo de intervenir directamente, lo cual es síntoma de que funciona el mercado. Cuando los pescadores no han debido recurrir a la UVI de los precios mínimos, es que la demanda ha sido favorable y se han podido lograr mayores ingresos en el mercado libre que recurriendo a la Administración.

Esto es, prácticamente, lo que pretende el FROM. Que el pescador y sus organizaciones sepan que, como último recurso, cuentan con apoyo oficial para asegurar sus ingresos, pero que es conveniente jugar para levantar los mercados. En el caso de la sardina, los precios estuvieron por encima de los marcados por la regulación del FROM. En el de la bacaladilla, solamente se utilizó un millón de pesetas del presupuesto. El bonito requirió 60 millones en subvenciones de créditos y 16 más en ayudas a fondo perdido. Finalmente, en la anchoa, se invirtieron otros 45 millones en intereses.

Para la campaña de este año el FROM tiene previsto fijar para la sardina en la zona Norte un precio de orientación de 28 pesetas y un precio de retirada de 21. El año anterior, las cotizaciones eran de 23 y 21 pesetas.

Siguiendo con nuestra adecuación en este aspecto a la Comunidad Económica Europea, el FROM está estudiando también la inclusión en los mecanismos de precios mínimos de otras especies como el jurel, la caballa, el pez espada y la palometa. De esta forma la Administración trataría de asegurar rentas y mercados en las especies menos suntuarias y que afectan a un mayor colectivo de hombres del mar. La mejora de los niveles de ingresos pasa en parte por la regulación del mercado, pero sin olvidar que lo importante es conseguir que sean los pescadores los protagonistas.

Valencia

AUMENTAN LOS POLIZONES

El puerto de Valencia es el más ansiado como destino de polizones negros procedentes de diversos países africanos, aunque en muchas ocasiones esta meta se ha visto convertida en paso momentáneo para una posterior expulsión. El conflicto surgido en los últimos días de febrero en torno a seis ghaneses que no pudieron descender del buque maderero «Valle de Carranza», ha puesto de actualidad este problema, que se produce tanto en las llegadas por mar como por carretera. No existen estadísticas concretas sobre la presencia de pasos clandestinos. Sin embargo, el número de personas que intentan su desembarco en España a través del puerto de Valencia crece por meses. En 1984 llegaron 45 polizones procedentes de países africanos, y en lo que transcurre de 1985, el número asciende ya a 15.

La utilización frecuente de este puerto levantino viene motivada porque los polizones viajan en los madereros que, procedentes de Costa de Marfil, descargan su mercancía en esta estación marítima. La autoridad terrestre española, según la legislación, no es responsable de controlar la presencia de polizones a bordo de los barcos. Su repatriación, por tanto, es misión del consignatario.

Euskadi

CAMPAÑA BACALADERA

Los bacaladeros vascos, que representan el 45 por 100 de la flota pesquera española dedicada a esta especie, han iniciado durante el mes de febrero su campaña 1985 en los bancos de Terranova. El total de barcos que se encuentran actualmente faenando en aquellas aguas es de 12 parejas de buques, que enrolan a 600 marineros, y de ellos dependen casi 1.000 familias. Aunque lo normal es que la campaña se inicie en el mes de marzo, este año se ha adelantado debido a que durante el pasado mes ya había grandes bancos de bacalao en la zona y esta medida aseguraría una mejor temporada.

Según la Asociación de Armadores

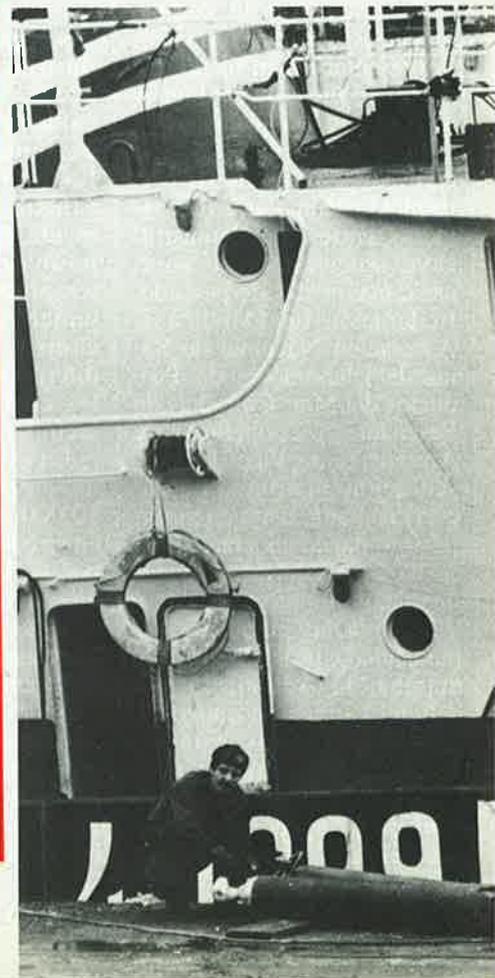


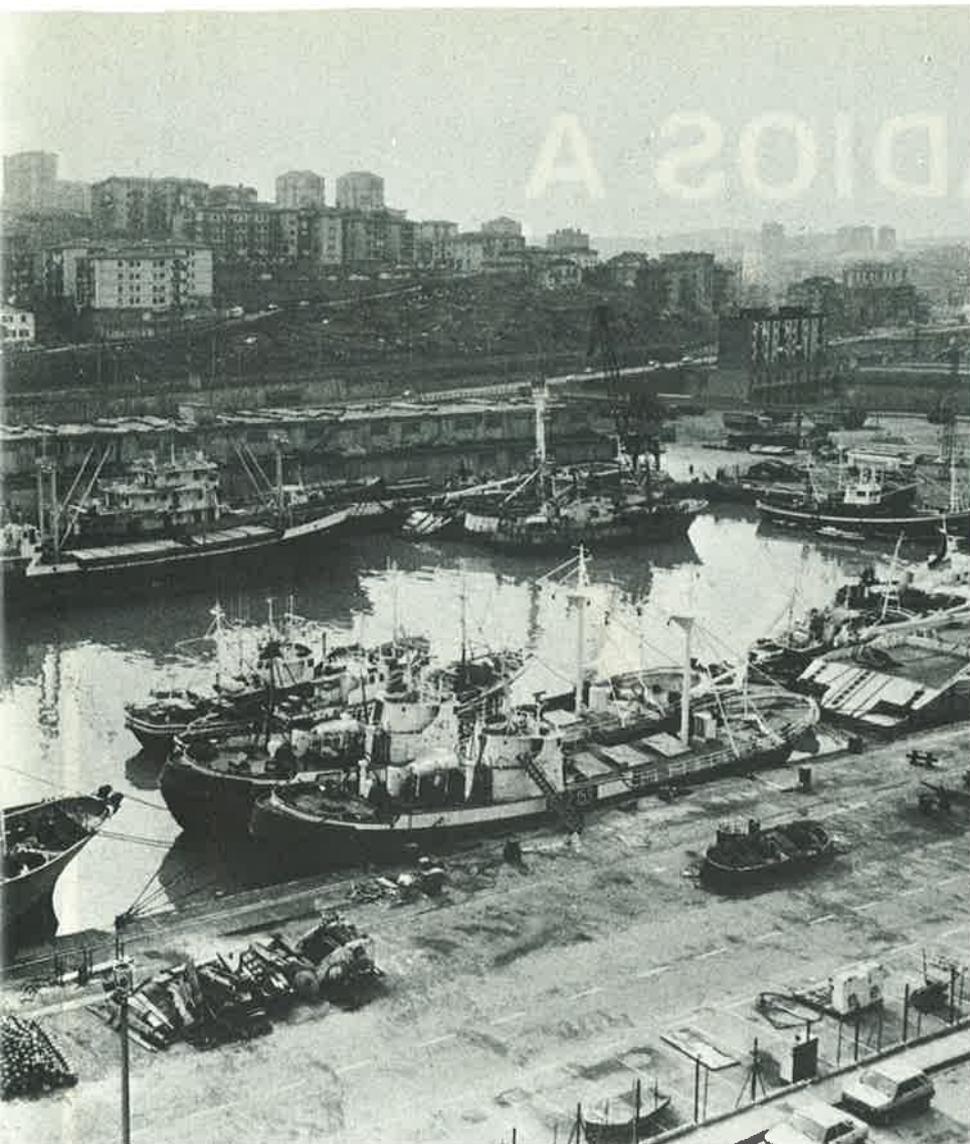
de la Flota Bacaladera, 1985 puede ser un buen año para la pesca del bacalao, habida cuenta de los excelentes resultados obtenidos en las campañas del año anterior, ya que, según dichas fuentes, «ya es hora de que nos acostumbremos a que se gane dinero en este sector». Además de los bancos de Terranova, la flota vasca también tendrá oportunidad de faenar, desde el 1 de julio hasta el 31 de octubre, en aguas de Noruega, bajo la supervisión de las autoridades pesqueras de aquel país y a modo de campaña complementaria.

Pasajes

EMPRESA PUBLICA

«Los grandes puertos, y entre ellos el de Pasajes, deberían funcionar como empresas públicas, al igual que ya lo hacen los de Bilbao, Valencia, Barcelona y Huelva, para así afrontar mejor el reto





del ingreso en la CEE y obtener mayor funcionalidad», ha declarado el presidente de la Junta de Obras del Puerto guipuzcoano de Pasajes, *Carlos García Cañibano*.

El puerto de Pasajes movió durante el año 1984 tres millones de toneladas en mercancías y tiene unas inversiones previstas para el presente año de 1.150 millones de pesetas.

Además de las buenas situaciones de que disfruta, puesto que enlaza fácilmente con la autopista y las vías ferroviarias, este puerto tiene una gran agilidad en sus transportes—se cargan 20 contenedores/hora de barco a tren— y es, además, el primer puerto chatarrero del Estado y el tercero de Europa en cuanto a exportación de automóviles, al haber salido de sus muelles, en 1984, 130.000 unidades. El año pasado, Pasajes fue, en su conjunto, un puerto fundamentalmente importador, en el que del movimiento total de mercancías, un 68,1 fueron entradas y un 31,9 salidas.

Tenerife

MULTAS SUSPENDIDAS

La Audiencia Nacional decidió suspender las multas impuestas por la Administración al armador y al patrón del barco «*Santa Teresa de Jesús*», y admitió a trámite el recurso interpuesto por los abogados Lorenzo Olarte y Ramón Entrena contra dichas sanciones.

La resolución de la Audiencia Nacional abre paso a un procedimiento judicial que dará lugar a una sentencia firme sobre el caso ocurrido a comienzos del pasado mes de septiembre, cuando el arrastrero «*Santa Teresa de Jesús*», con base en Campello (Alicante), fue apresado en Punta Stafford por dos militares marroquíes, un teniente y un soldado, y se desvió con ambos a bordo, mientras dormían, hacia Lanzarote, en lugar de dirigirse a Agadir (Marruecos).

La Secretaría General de Pesca abrió un expediente al armador, Bautista Sanz García, y a su hijo, el patrón Juan Bautista Sanz, a quienes sancionó con una multa de seis millones de pesetas por haber puesto en peligro el tratado de pesca hispano-marroquí, y otra de cuatro millones de pesetas por faenar sin licencia, al tiempo que les condenaba a tres meses de inactividad.

ADIOS A JAVIER MUÑOZ

Entre las víctimas del trágico accidente aéreo sucedido en Bilbao el pasado día 19 de febrero, se encontraba nuestro compañero *Francisco Javier Muñoz Esquer*, director de la Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo.

Javier Muñoz, que contaba con 39 años de edad, había ingresado en el Cuerpo Facultativo el 1 de marzo de 1971, siendo destinado a la Mutua como ingeniero técnico naval. En 1980 fue nombrado gerente de la entidad, puesto que desempeñó hasta el 11 de abril de 1983, fecha en la que ocupó la Dirección de la misma. Autor de diversos trabajos de tipo técnico en revistas especializadas, fue asiduo colaborador, entre otras, de HOJA DEL MAR.

Durante el período que dirigió la Mutua, Javier Muñoz dedicó todos sus esfuerzos a iniciar una política de cambio en sus estructuras, tanto legales como funcionales y de saneamiento, cuyos resultados comenzaban a hacerse patentes en el mejor desenvolvimiento de la entidad.

La noticia de su dolorosa pérdida produjo una profunda conmoción en todas las áreas del Instituto Social de la Marina, donde a lo largo de sus trece años de buen hacer, Javier Muñoz se había ganado el afecto y respeto de cuantos tuvieron relación con él. Pruebas de amistad y afecto que su esposa, Guadalupe Alvarez Espinosa de los Monteros, también funcionaria del Instituto, pudo recoger desde los primeros instantes.



Javier Muñoz Esquer en el acto de toma de posesión de su cargo como director de la Mutua.

El director general del ISM resumía así la consternación de todo el organismo: «**No sólo hemos perdido a un excelente profesional, sino, y eso es lo que más duele en estos momentos, a un compañero de una inestimable calidad humana. Ninguno de los que hemos trabajado con Javier podremos olvidarle fácilmente.**»

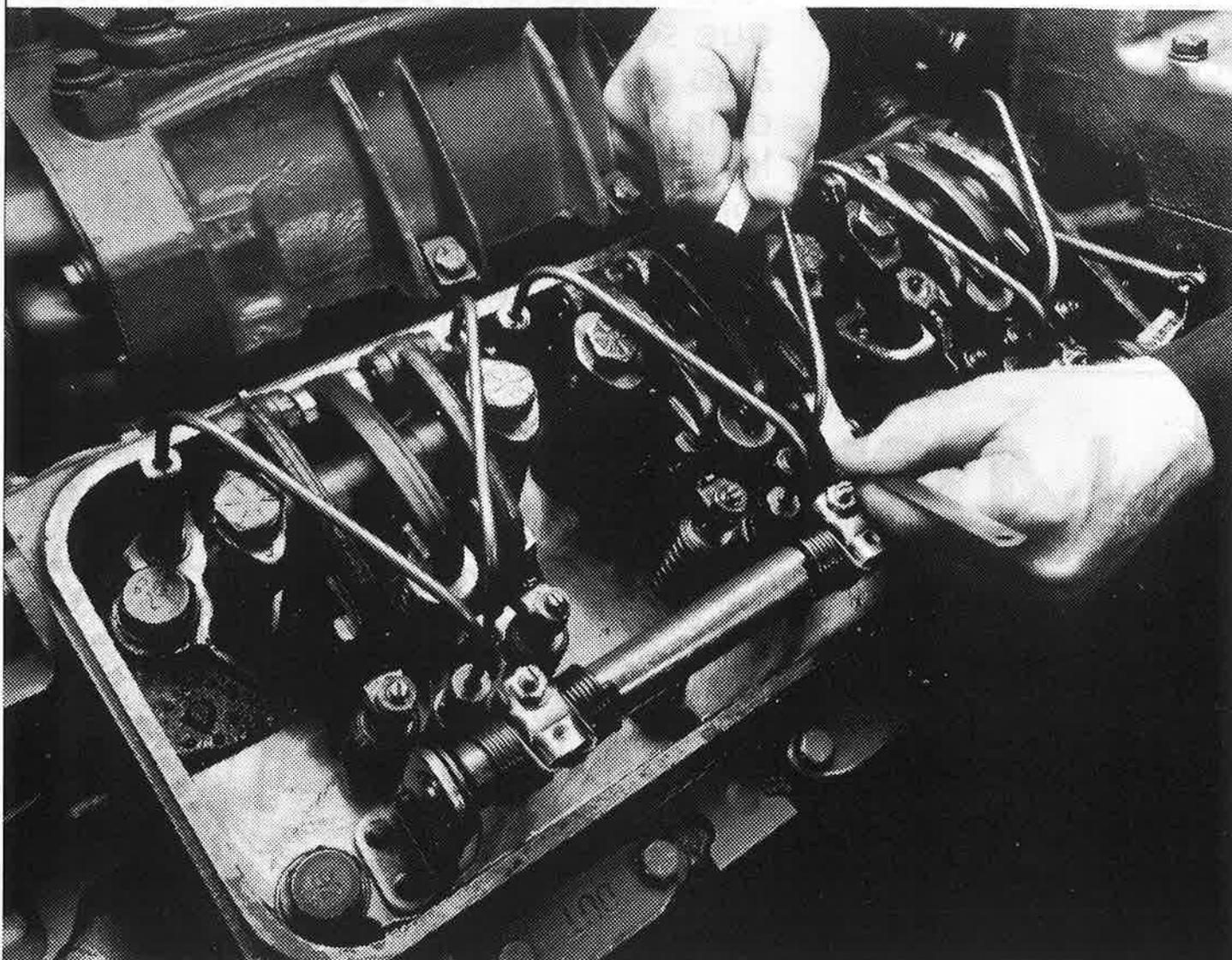
A la hora de hacer llegar a

sus lectores esta lamentable noticia, HOJA DEL MAR se siente solidaria del dolor de los familiares, amigos y com-

pañeros de Javier Muñoz, cuyo recuerdo latirá durante muchos años en el Instituto Social de la Marina.

En el mismo accidente de aviación perdió la vida el padre del fotógrafo Miguel Zavala, colaborador habitual de HOJA DEL MAR. Todo el equipo que realiza la revista quiere expresar su sentimiento y solidaridad con los amargos momentos que atraviesa este buen compañero.

Observe con atención . . .



. . . todos los servicios que ofrecemos
para los motores Detroit Diesel.

- Mecánicos adiestrados por Detroit Diesel Allison.
- Equipo y herramientas especializados.
- Existencias completas de repuestos genuinos.
- Entrenamiento a clientes.
- Instalaciones de dinamómetros.
- Servicio inmediato donde usted lo necesite.
- Respaldo de distribuidores en toda la nación.

DISTRIBUIDOR:

MIGUEL ORTEGA S.A.,



Avenida de Burgos 87. Madrid 34. Teléfono: 766 1111 Télex: 22456 MOSA-E

LIBROS
DEL mar

Ya se sabe que *La Isla del Tesoro* es parada obligatoria para cualquier viajero que se pierda entre los libros del mar: algo así como Venta de Baños o Medina del Campo para los viajeros de los grises 50; una estación en la que es forzoso detenerse: eso sí, una estación clara, luminosa, cálida, sobre cuyos andenes despliegan su fulgor un ejército de estrellas rutilantes.

ROBERTO LUIS STEVENSON

LA ISLA DEL TESORO

SIN embargo —contradictoriamente— cualquier momento de fondear junto a esa isla parece precipitado. La novela de Roberto Luis Stevenson es uno de esos aparentes «libros de infancia» —y, de hecho, fue escrito para un niño— de los que siempre es pronto para escribir. Habría, antes, que cargarse con una madurez desmesurada, para elevarse a la altura de semejante arquitectura; habría que depurar el arte hasta rozar el de don Roberto Luis. Pero, claro, en ese caso, convendría callar por encima de la colina de El Catalejo. No decir ni palabra desde los insalubres pantanos donde la goleta «La Española» eleva sus airosas velas en una tensa espera. Ni siquiera la nave conoce su destino; si, de regreso a puerto, habrá de navegar bajo el peso fatídico de la tibia y las calaveras; o, por el contrario, bajo la enseña gloriosa del imperio. En ese caso, decíamos, valdría la pena escribir otra «isla del tesoro» que espejeara frente a la de Stevenson, con sus laderas de un verde opaco y ese mar que el pequeño Jim Hawkins jamás alcanzó a ver tranquilo, durante todos los días que duró la aventura. Supondría —digámoslo— que el comentarista acepta el suicidio: desde el monte Tai-



geto de la impotencia se desplomaría los cojos de la palabra —escribámoslo en pri-

mera persona del plural—, los ciegos del verbo.

Pero hasta ese improbable

Cultura

Por Rafael CHIRBES



LA BUSQUEDA DE LA FELICIDAD NO ES INOCENTE

día de la definitiva autocondena al agujero negro del silencio, habrá que escribir que la luminosa novela de Stevenson más que el sueño multicolor de un niño —o mejor, por debajo de— es la sombría pesadilla de un adulto. La taberna de John Silver es la caja de pandora que contiene todos los males que pueden tejerse en la imaginación de un niño: en los humeantes y escasos metros cuadrados del local, las fuerzas del mal bullen, dispuestas a asfixiar al bien, que se agrupa también en el espacio de una habitación. Jim Hawkins-Aladino ha abierto sin querer la espita de la redoma y ha conjurado en torno a sí y a sus amigos esos heraldos negros: «*Quince hombres van en el cofre del muerto/Ja, ja, ja, y una botella de ron./El diablo y el ron se llevaron al resto,/ja, ja, ja, y una botella de ron*».

Pero, así vista, La Isla del Tesoro, no sería más que una

versión del mito del propio Stevenson, del doctor Jeckill y Mister Hyde. Y, sin embargo, La Isla del Tesoro es una novela genuinamente marinera, no sólo por su brillante decoración de maderas y lonas, sino porque crece en el espacio fatídico de los grandes mitos circulares del mar. El mal y el bien —los amigos de Jim: el capitán, el doctor y el caballero— y los diabólicos esbirros de John Silver se han encerrado en el espacio cerrado del barco y se acechan. Aún más, el bien, en su inocencia, ha visto hincharse las velas confiadamente y del peligro sólo recibe los viscosos presagios. Bajo el orden aparente, en las sentinas hay otro orden tanto o más perfecto: un orden misterioso que las alimañas reconocen y acatan, nunca de manera definitiva.

John Silver, el hombre de la pata de palo, es capitán para los suyos; un mando corroído por el veneno del alcohol. La torre del orden no es más que la apariencia: el orden es otro.

¡Si el juego hubiese estado claro desde el principio! Pero no. Lo peor del mal es que es indefinido. No se sabe —como en *La noche de los muertos vivientes*, que no es sino una nueva variación sobre el tema— quién ha sido mordido y quién todavía no. En la sospecha del quién y en la seguridad del qué se forja el paraíso del paranoico. Cuando la goleta «La Española» zarpa, lleva en su vientre la redonda paranoia del mar, de imposible huida. Como en la semilla del diablo, el pequeño Jim descubre que todos ellos son brujos. Nadie es quien

parece ser. Bajo la máscara, la calavera con las dos tibias. Bajo la obediencia, el motín. Jim teme, ante todo, a cierto cojo, que acaba siendo el cojo que ha encontrado. Uno, indefectiblemente, tropieza con lo que más teme. La huida no es más que una forma de per-

La búsqueda de la felicidad no es una tarea inocente. Hay un complejo laberinto antes de todos los tesoros y los diamantes están manchados de sangre. El tesoro hay que pagarlo con la madurez. Cuando uno tiene en sus manos el diamante, descubre que ha perdido la inocencia. Por ese camino, La Isla del Tesoro es también, una terrible metáfora sobre el capitalismo. ■

Hay una buena versión en Alianza Editorial. El Libro de Bolsillo número 780. Traducción de Fernando Sánchez Fontenla.

Ya lo anunció hace unas semanas: "El próximo mes de mayo habrá elecciones anticipadas a la presidencia. Yo ya he decidido no presentarme. No quiero ser el 'matusalen' del fútbol español." A partir de entonces quedarán atrás casi treinta años de

una vida dedicada en cuerpo y alma a ese imperio de 60.000 socios llamado Real Madrid. Entonces, también lo anunció, pasará a convertirse en lo que desde hace muchos años deseó: un forofó seguidor de mi equipo, "con mi bufanda blanca y todo".

Luis de Carlos

ASI, ASI...

Por Antonio CUBERO

PARA sus amigos es un hombre honesto que ha trabajado horas y horas por el club en unos momentos difíciles. Para sus enemigos no es más que un «buenazo que se agarra a las farolas». Para los periodistas es, sobre todo, un caballero que siempre está dispuesto al diálogo.

—¿Sabe que se le conoce cariñosamente por el «sonrisa Profiden»?

—Pues no, no lo sabía. Si me río es de una forma inconsciente, no estudiada. Ya sé que muchos han dicho de mí: menos sonrisa y más acción. Todos nacemos de una forma y cuando se llega a una edad como la mía es difícil que pueda cambiar.

—El Real Madrid actual tampoco está para reírse, ¿no cree?

—Estoy satisfecho de las seis temporadas de mi mandato. Con Santiago Bernabéu también viví años en los que el equipo atravesó malas rachas. Recuerdo que cuando se inauguró el nuevo estadio estuvieron a punto de descender a segunda división. El Real Madrid actual vive unos momentos de reajuste como el país.

—Pero usted ha decidido dejar el barco antes de finalizar su mandato.

—Lo he hecho porque quiero que el que venga a sucederme en la presidencia tenga tiempo para planificar la próxima temporada y tome unas decisiones que son necesarias para la marcha de la entidad. En mi caso, como ya tenía pensado no presentarme a la reelección, era bastante perjudicial seguir

al frente del club y tomar unas decisiones que sólo iban a tener vigencia durante diez meses.

Se considera un producto de la oposición. Sin ella, de la que siempre que puede habla, quizá no habría llegado a ocupar el sillón del fallecido gran patriarca madridista, Santiago Bernabéu.

—Estuve veintidós años en la Junta de Santiago... A su muerte, con 71 años que yo tenía, pensé dejar el fútbol; pero en aquél instante la oposición que había sido tan crítica con Santiago, al que llamaron caduco y otras

cosas, no dio el paso al frente, y se dio mi nombre para la presidencia. Después, cuando terminé mi primer mandato, creo que lo acertado hubiese sido no presentarme, pero a requerimiento de muchas personas lo hice para ofrecer un amplio abanico de posibilidades al socio.

—Y las urnas le dieron la victoria frente al hombre al que usted consideró su «del fin» durante algún tiempo, Ramón Mendoza.

—Así fue. El socio me dio un mandato de cuatro años, pero eso no quería decir que

yo ya había ganado una oposición para toda la vida.

—¿Quién es el sucesor de Santiago Bernabéu?

—Un abogado que se dedicó al negocio de automóviles; entró en la General Motors; después fue representante en España de una marca inglesa hasta que lo dejó por jubilación voluntaria.

—¿Hay alguna similitud entre un futbolista y un coche?

—Me coge usted en fuera de juego, ¡je, je, je! A los jugadores del Real Madrid siempre se les ha exigido como a auténticos «fórmula 1». He visto a grandes futbolistas que han fracasado, no técnicamente, sino por que no pudieron sobreponerse a la presión que emana este club. Aquí hay que ganar todos los partidos y si no te protestan.

—¿No cree que el gran problema del Real Madrid es precisamente el de su pasado glorioso?

—Efectivamente, porque siempre se establecen comparaciones que a nada conducen. Aquellos tiempos del Real Madrid..., bueno, pues como le dije antes, también estuvo a punto de descender de categoría y también tuvo fracasos sonoros.

—Hablando de trapos. ¿Por qué salen a relucir ahora tantos trapos sucios del Real Madrid?

—Hoy hay una Constitución y esa Constitución ampara la libertad de expresión. En mis veintidós años de directivo con Bernabéu también hubo situaciones así...

—Presidente, ¿es verdad





«SOLAMENTE
QUIERO SER
UN FOROFO
COMO
LOS DEMAS»

que el Real Madrid ganaba muchos partidos en los despachos?

Sobre la mesa de su despacho hay un libro de la historia del club, un montón de cartas «de todos los países del mundo pidiéndonos que vayamos a jugar», y un par de teléfonos que no cesan de

interrumpir nuestra conversación. «Usted perdone...»

—Ibamos por..., ¡ah! Eso se ha dicho, pero estoy en desacuerdo. Usted coja la historia y verá como los árbitros nunca han metido los goles.

—Pero...

—Lo que pasó es que el

Real Madrid consiguió hacer un equipo, reunir un equipo como no lo había en Europa entera, y entonces ganaba y ganaba. La prueba es que logró traerse para España cinco Copas de Europa seguidas. Y aquel año, de la U.E.F.A. había instrucciones concretas de que el Real Madrid no podía ganar porque había equipos que habían anunciado que se iban a retirar.

—¿Dice que al Real Madrid también le han perseguido los árbitros?

—La U.E.F.A. se dio cuenta de que la Copa de Europa era una competición que había que salvar; eso era todo. Eso es como el grito del «asi, así gana el Madrid» que se lanzó hace unos años. Siempre se ha tratado de minar al que está arriba, porque al que está abajo nadie se fija en él.

—Sin embargo, su club, el Real Madrid, siempre ha tenido fama de tener buenos detalles con los árbitros.

—Yo no lo he vivido. No sé si en un momento determinado pues se mandan ramos de flores ya no sólo a las mujeres de los árbitros, sino también a las mujeres de los jugadores. Además, si usted piensa que un árbitro le pueda dar a un club un campeonato porque haya recibido un detalle, está muy equivocado.

—Al actual presidente del Comité Nacional de Arbitros, José Plaza, le acusan de ser más madridista que usted, por poner un ejemplo.

—Es un hombre con el que tengo muy poca relación; el club, lo mismo. Es absolutamente honesto, que hace lo que cree que puede o debe hacer, pero que tenga más o menos simpatías por un equipo determinado, pues eso ya no lo sé porque nunca se lo he preguntado. Quizá lo asocien al Real Madrid por aquella recusación de Guruceta por su arbitraje en el Camp Nou. Plaza, comprendiendo que era una injusticia, se fue con Guruceta.

—¿Le fastidia que en todas las entrevistas siempre se le

SAMARIN +SERVICIO
+EXPERIENCIA
ELECTRONICA NAVAL



Radioteléfono VHF 25w **KELVIN HUGHES** Husun-60 canales 54+6 privados. Cumple nuevas normas de doble escucha y canal 70 (sólo recepción).



Pilotos automáticos **CETREK** gobierno mecánico o hidráulico. Gran variedad de accesorios, controles remotos, interface Loran, etc.

También disponemos de radioteléfonos **SAILOR**, radares en color, sondas en color o gráficas, loran-C, facsimil **KODEN**, y r. satélite **WALKER**.

SAMARIN Aribau, 162-166, Entl.º M - 08036-BARCELONA
(93) 237 08 81 - 237 07 71 - Telex 53199
ELECTRONICA NAVAL

pregunte por Josep Lluís Núñez?

—No, no me molesta. Núñez es un hombre que tiene unas grandes condiciones y virtudes. Yo lo dije en una entrevista: Núñez es más listo que yo, pero le pierde la envidia. Dispone del mejor campo, de una gran afición que le responde sensacionalmente, de una plantilla magnífica —siempre se ha dicho que el Barcelona tiene la mejor plantilla de España— y por eso no sé de dónde le puede venir esa envidia.

—¿No le da miedo que el Barcelona vaya a hacerse con la supremacía del fútbol español?

—Eso es muy difícil de saber, porque si nos referimos a mi época yo he visto como el Madrid luchó el primer año con el Gijón; después, durante tres años, con la Real Sociedad; después vino el Athletic de Bilbao, y ahora, el Barcelona. Es muy

difícil mantenerse arriba como el Real Madrid.

—Sus directivos, algunos, parece que no piensan así.

—Efectivamente, algunos compañeros de Junta me han dicho: «Luis te prodigas demasiado». Yo tengo el teléfono al lado de la cama y contesto siempre, porque creo que la persona que me llama está cumpliendo un deber informativo. Estos cargos tienen cosas buenas y cosas que soportar.

—¿Qué requisitos debe reunir el candidato que aspire a la presidencia del Real Madrid?

—Ser de mediana edad, con lo cual ya tiene una experiencia de la vida; que le guste el fútbol, que se entregue de verdad a servir al club y que le pueda dedicar bastante tiempo.

—Y por supuesto, el talonario sobre la mesa, ¿no?

—Eso es un error. En el Real Madrid nunca un directivo tiró de talonario, ni siquiera ha avalado letras. Eso de poner el talonario es un error grandísimo, porque el que pone dinero lógicamente también quiere recuperarlo y todo eso va en perjuicio de la entidad.

—Por último, ¿cómo va a felicitar al Barcelona cuando, como parece, logre el título de Liga?

—Como suele hacerlo el Real Madrid: el primero en mandarle un telegrama.

Luis de Carlos ya está deseando que llegue el mes de mayo «para convertirme en lo que durante mucho tiempo no he podido ser: forofó del Real Madrid».

—¿Cómo le gustaría que le recordaran después del próximo mes de mayo cuando deje la poltrona del Real Madrid?

—Como a los buenos árbitros: pasar inadvertido.

—No será porque no le gusten las entrevistas, ¿eh!

—Yo no soy una persona que le guste el protagonismo; es más, me gustaría que no se ocuparan tanto de mí porque trabajaría con mucha más tranquilidad.

PIROQUIETA

SEÑALES DE SOCORRO
DISTRESS SIGNALS

Dirección Postal
Apartado 124
PAMPLONA

Tels. (948) 31 78 62 y 31 79 02
ESQUIROZ DE GALAR (Navarra)

Telegramas PIROQUIETA
PAMPLONA

Señales de socorro y lanzacabos para la Marina de Guerra, Mercante, Pesca y Recreo, fabricadas de acuerdo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar, y Solas 74/78 Homologadas por la Dirección General de Navegación y Lloyd's Register of Shipping.

Proveedores del Ministerio de Marina y Buques Mercantes, Pesca y Recreo
Importación y Exportación
Productor Nacional número 001

Más inspección

Luis María Franco

Secretario general de Marina Mercante de UGT.

A través de estas líneas quiero hacer llegar a todos los Organismos del Sector la necesidad perentoria de erradicar, en la mayor medida posible, la «invasión» de nuestros puertos por buques de bandera de conveniencia, que suponen una competencia «desleal» para nuestra flota, agudizando la crisis de la Marina Mercante.

Las razones que hacen a estos buques de Bandera de Conveniencia más competitivos que los de cualquier país marítimo tradicional, entre los que está España, son de todos conocidas, pero no por ello dejaré de enumerarlas otra vez: facilidades de tipo fiscal, condiciones sociolaborales muy beneficiosas para los armadores (muchas veces se contratan tripulantes sin cualificación profesional adecuada en países del tercer mundo, donde la mano de obra es muy barata, lo que

secuencia un mayor número de buques de bandera de conveniencia: Las Palmas, Castellón, Barcelona y Cartagena, entre otros. Una mínima vigilancia por parte de la Administración en cuanto al cumplimiento de las normas de seguridad e higiene a bordo, exigibles tanto por nuestras leyes, como por la reglamentación internacional, dificultaría la entrada de aquellos que no respetaban las mismas.

Para combatir el problema que representan estos Buques de Conveniencia, la I.T.F. (Federación Internacional de Transporte), de la que U.G.T. es miembro, lleva muchos años luchando para conseguir la desaparición de dichas banderas de conveniencia, y mientras esto no sea un hecho, trabajando para mejorar la situación sociolaboral de los tripulantes.

Sin embargo, la labor de UGT-ITF en España se ve entorpecida por la falta de colaboración de la administración marítima, que no realiza las funciones de inspección que son de su competencia. Así, el propio Gobierno ha reconocido en el Parlamento que el número de buques extranjeros inspeccionados en nuestros puertos durante el año 83 fue del 8,5 por ciento, que en el 84 se redujo al 3,7 por ciento. Además, estas inspecciones se realizaron en la mayoría de los casos a raíz de las denuncias efectuadas por nuestro sindicato. Conviene recordar en este sentido que España como país signatario del Memorándum de París está obligada a inspeccionar como mínimo el 25 por ciento de los buques extranjeros que atraquen en nuestros puertos.

La Administración debe realmente responsabilizarse en la lucha contra las banderas de conveniencia por una doble razón. No se trata sólo de mejorar las condiciones sociolaborales de los tripulantes de estos buques, sino de procurar el mantenimiento y potenciación de nuestra flota, evitando, en primer lugar, que la propia empresa pública transporte sus fletes bajo bandera de conveniencia.

«LAS BANDERAS DE CONVENIENCIA SUPONEN UNA COMPETENCIA DESLEAL, AGUDIZANDO LA CRISIS DE LA MARINA MERCANTE»

facilita la firma de contratos con salarios de hambre y sin las mínimas condiciones sociales), incumplimiento de las normas de seguridad e higiene (ostentan año tras año el trágico récord de ser las flotas con mayor número de siniestralidad).

Si bien es cierto que estos buques tocan en todos los puertos de nuestro país, hay que dejar constancia de que existen algunos calificados como «fáciles», y reciben en con-



Alfonso
Alonso-Barcón

«SE HA DICHO
QUE,
ANTIGUAMENTE,
LOS BARCOS
ERAN
DE MADERA
Y LOS HOMBRES
DE HIERRO»

Un montón de héroes solitarios

Hace centenares de años, en la ciudad de donde soy, la gente que de algún modo lo era *de mar* —marinería, constructores y propietarios de barcos, conserveros...— se agrupó en una pujante corporación que había de ser, para la franja costera de Galicia, fuente de prosperidad, de poder y de gloria, pero esencialmente la forjadora feliz de una escuela de navegantes que, en su época, resiste cualquier comparación: Sarmiento de Gamboa, el cartógrafo, surgió de allí, y los Nodales, y Xoan da Nova Hombres volcados al mar y con genialidad suficiente como para que, bajo su influjo, se hicieran varios de los mejores marinos de todos los tiempos, esa lista tan corta plagada de nombres vascongados, gallegos y portugueses.

Alvaro de Mendaña y Castro —el hombre de Neira que ya en el siglo XVI midió el Pacífico de playa a playa, dejándolo sembrado de islas mucho antes de que naciese James Cook— es uno de esos nombres. Llevó mujeres a bordo de sus naves muchísimo antes que nadie, se casó con la gran Isabel de Barreto y la embarcó consigo, para volver a cruzar el mar más tarde y poder así enseñarle el mosaico de mundos que había descubierto tiempo atrás. Al morir, en la isla de Santa Cruz, dejó a su mujer el mando absoluto de la maltrecha flota. Ella, tras una penosísima y admirable travesía de tres meses por los mares del Sur, la carenó y engrosó en las Filipinas y, convertida ya en la *Adelantada del Mar Océano*, la gobernó durante el tornaviaje rumbo a Acapulco. Contó con la ayuda de Fernando de Castro, el capitán del Galeón de Manila, con quien había contraído matrimonio en segundas nupcias. Fernando de Castro —aunque menor, otro de esos nombres— y Alvaro de Mendaña, de familias parientes de una misma comarca gallega, se formaron como nautas bajo la próxima influencia de aquella misma cuna de la que salieron tantos otros mareantes de lustre, antes y después de los cien años de oro que hicieron redondo al mundo de una vez para siempre.

No para ellos dos, probablemente, pero para otros muchos sí que tuvo el mar las mismas esenciales raíces: crecer al socaire de una isla que se llama Tambo —«cuya forma/tortuga es perzosa»—, en un escenario que inspiró a Góngora su segunda **Soledad**.

Conocieron muy bien cada piedra de La Moureira, su arrabal portuario, y cada blasón de la ciudad amurallada de arriba, donde aún se conservan, indelebles, numerosos vestigios de la solidez que alcanzó aquella asociación de «reyes del mar» que fue su *Cofradía y Gremio de Mareantes*, el fructífero semillero de una estirpe con salitre que tuvo por patriarca al gran poeta de los **Cancioneiros** del siglo XIII, don Pay Gómez Chariño, el almirante trovador, y llegó a contar entre los descendientes más tardíos de sus últimos hombres —cuando ya la prepotente Castilla había abandonado sus empresas marítimas— con el descarriado Benito de Soto, quien por no ser inglés no fue corsario, sino sólo un pirata al que, consecuentemente, se negó toda dignidad oficial.

Entre uno y otro, cuánta gente y cuántas cosas. Y cuánta singladura y cuánto tropiezo, desde ellos hasta hoy. Pasma pensar que ni siquiera en la costa ha bastado el recuerdo para evitar nuestra vergonzante retirada del mar, cuyos caminos nos dejaron trazados. Asombro mayor cuanto que esos nombres, claro está, no fueron los únicos, sino tan sólo parte de la orgullosa contribución de mi tierra —que nadie ha agradecido jamás— a un esfuerzo común en el que también los otros pueblos ribereños empeñaron lo que tenían, entregando al mar lo mejor de su historia, su mejor gente y sus mejores bosques. Porque lo cierto es que, en sentido amplio, asociaciones de mareantes —con un título u otro y desigual fortuna, pero siempre volcadas hacia el horizonte de fuera— las hubo, más pronto o más tarde, en todo el festón costero de la península, incluso más que en las islas, y dieron hombres ilustres que casi nadie recuerda



—Juan Sebastián Elcano es una venturosa excepción—, desveladores, muchas veces, de secretos oceánicos que otros se apropiaron y utilizaron para mayor ventaja; protagonistas de hazañas provechosas, insólitas para su tiempo, que mal podemos celebrar hoy porque apenas ha habido por aquí interés en recordar lo mucho que hemos arado en mares abiertas.

¿Qué no darían ciertos panegiristas de pabellones rivales, eficaces valedores de su propia gente ante la historia, por toda esa nómina brillante de *men-for-all-seasons*? Junto a los portugueses de don Enrique el Navegante, nuestra gente de mar fue la primera en decirle al mundo por dónde había que ir hacia las partes que más importaban, qué partes eran esas y cuáles los vientos que nos permitirían regresar de ellas. Fueron los que más se atrevieron con el mar y mejor supieron descifrarlo, cuando todavía era el mar una tenebrosa región poblada para monstruos díscolos, que impedían a los almirantes conciliar el sueño. Pero si ni siquiera Castilla —a cuyas órdenes acabaron todos navegando— ni sus historiadores, grandes ignorantes de las claves marítimas, reivindicaron sus nombres y sus hechos, ¿qué cabía esperar de los cronistas adversarios sino el agravio de la ocultación?

Olvidémonos por un momento de los acostumbrados y sonoros anglosajones, y aun de los más conocidos entre los nuestros. Fue Ponce de León quien, en busca de la mítica **fuentes de la eterna juventud**, que la leyenda situaba en

Bimini, descubrió y bautizó la península de Florida, al tiempo que su piloto, Antón de Alaminos, averiguaba la existencia de la corriente del Golfo y la registraba por primera vez en un diario de navegación. Ello seguía ocurriendo en el siglo XVI, el mismo en el que Alvaro de Saavedra, muerto en el mar, llegaba antes que nadie a Oriente navegando desde América, y el monje-navegante Andrés de Urdaneta conseguía completar la ruta inversa, después de largo tiempo buscada, dando con el régimen de vientos que faltaba para comunicar las dos orillas del Pacífico. La primera gran línea regular en la historia del comercio marítimo —la que cubría la Nao de Acapulco y el Galeón de Manila, suprimida en 1815— fue española y nació así. ¿Seguimos? Porque todavía están Vidente Yáñez, Juan Díaz de Solís, Ruy López de Villalobos, Legazpi, Váez de Torres, Sebastián Vizcaíno y todos los que habían de seguirles hasta cuanto, una vez que terminamos de explorar el mar, se nos echó de él a cañonazos.

Hace mucho tiempo que no se acuestan los barcos de altura en el muelle de La Moureira, pues el río, por fin, lo cegó. Parece todo un símbolo. ¿Cuántos más podrían señalarse? Se ha dicho alguna vez que, antiguamente, los barcos eran de madera y los hombres de hierro. Pero ya no hay más robles ni más hayas, y, para que el despilfarro sea completo, despoblamos el mar. Ahora; cuando más que nunca merece la pena volverse hacia ese elemental universo olvidado. ■

Foto: Miguel ZAVALA

Entre don Pay Gomes Charino, el almirante trovador, y Benito de Soto, a quien se negó toda dignidad oficial, cuánta gente y cuántas cosas. Y cuánta singladura y cuánto tropiezo desde ellos hasta hoy.

Reforma de la Administración Marítima

El Gobierno dispondrá antes de seis meses del Proyecto de Reforma de la Administración Marítima, orientado a unificar competencias y a desmilitarizar el sector, según se dispone en la Orden Ministerial publicada a primeros de febrero en el Boletín Oficial del Estado.

En dicha norma se regula también la composición y el funcionamiento de la Comisión Interministerial de Estudios y Reforma de los Organos de la Administración del Estado competentes en esta materia.

La Comisión estará presidida por el Secretario de Estado para la Administración Pública y la integrarán un director general de los Ministerios de la Presidencia, Asuntos Exteriores, Defensa, Economía y Hacienda, Interior, Obras Públicas, Educación y Ciencia, Trabajo, Industria, Agricultura, Transportes, Administración Territorial y Sanidad y Consumo.

En el plazo de seis meses, esta comisión elevará al Gobierno, según el análisis de los estudios realizados hasta ahora, sus propuestas sobre las líneas maestras que deberán inspirar la reforma, así como las correspondientes medidas legales y reglamentarias.

La dispersión de las 512 competencias que se reparten en trece ministerios, Comunidades Autónomas y Municipios, han sido una preocupación constante del Gobierno, que hace un año y medio ya creó una comisión oficiosa de trabajo. Es muy posible que algunos de los integrantes de aquel grupo formen parte de esta nueva comisión y que sus conclusiones no difieran de las

conclusiones de hace un año, en las que se contemplaba la posibilidad de crear un cuerpo dentro de la Administración del Estado que podría denominarse Secretaría de Estado de la Marina Civil.

La Reforma mantendrá la dispersión horizontal, con un eje que podría ser este organismo, al igual que sucede en casi toda Europa. Terrenos como el de la enseñanza, dependientes del Ministerio de Educación, difíciles de integrar en ese organigrama, quedarían casi sin cambios.

Autónomo de Bilbao, organizador del congreso, destacaron que la inscripción ha sido «masiva» y que «incluso ha desbordado los cálculos».

La primera reunión de este tipo tuvo lugar en Barcelona y se ha propuesto que la próxima se celebre en Valencia, en 1987. El objetivo del congreso es analizar y debatir algunos de los acuciantes problemas del sector.

Los principales temas a tratar se han incluido en los bloques «Problemática laboral portuaria», «Incidencia de la entrada en el Mercado Común en el tráfico marítimo» y «Buzo-transporte intermodal».



Joaquín Almunia, Ministro de Trabajo, preside, junto a altos cargos de su departamento, la inauguración de la Casa del Mar de Orio.

Finalmente, la desmilitarización del sector se podría basar en la creación de capitanías de puerto, que sustituirían a las actuales comandancias, y cuyo personal militar sería sustituido por un cuerpo civil.

Congreso en Bilbao

Más de 260 españoles y extranjeros participan en el Segundo Congreso Internacional de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria, que comenzó el pasado día 5 en Bilbao. Fuentes del Puerto

HOJA DEL MAR informará ampliamente en su próximo número sobre el desarrollo de este congreso.

Cupos de merluza

La flota española congeladora que faena en aguas sudafricanas tendrá asegurada su actividad en los próximos cinco años al quedar fijadas las cuotas de merluza durante ese periodo.

La fijación de estas cuotas de merluza ha sido bien acogida por las fuentes del sector afectado, puesto que, además

de asegurar la faena de parte de la flota congeladora, la merluza que se captura en Sudáfrica es de gran calidad y buen tamaño.

Estos cupos de pesca, fijados como consecuencia del acuerdo alcanzado recientemente entre España y la República Sudafricana, superan las 2.000 toneladas anuales y constituyen también un complemento idóneo a las capturas del mismo producto en Namibia. Con Sudáfrica existe un acuerdo marco, en vigor hasta 1992, pero que necesita de una revisión anual.

Nueva «Casa del Mar»

El ministro de Trabajo y Seguridad Social, Joaquín Almunia, acompañado de altos cargos de su Departamento, entre los que figuraba el director general del Instituto Social de la Marina, Constantino Méndez, así como de otras autoridades provinciales y locales, inauguró el pasado 22 de febrero, en Orio, una nueva Casa del Mar.

Construida en un solar de 1.700 metros cuadrados, en la zona del puerto, la nueva Casa del Mar cuenta con una clínica dotada de varios servicios de medicina general así como uno de pediatría; un área de Acción Social, que consta de un aula de uso polivalente en la que figura una biblioteca-sala de lectura, otra de juegos así como un bar-sala y, finalmente, un área Administrativa en la que está instalada la Dirección Local del Instituto.

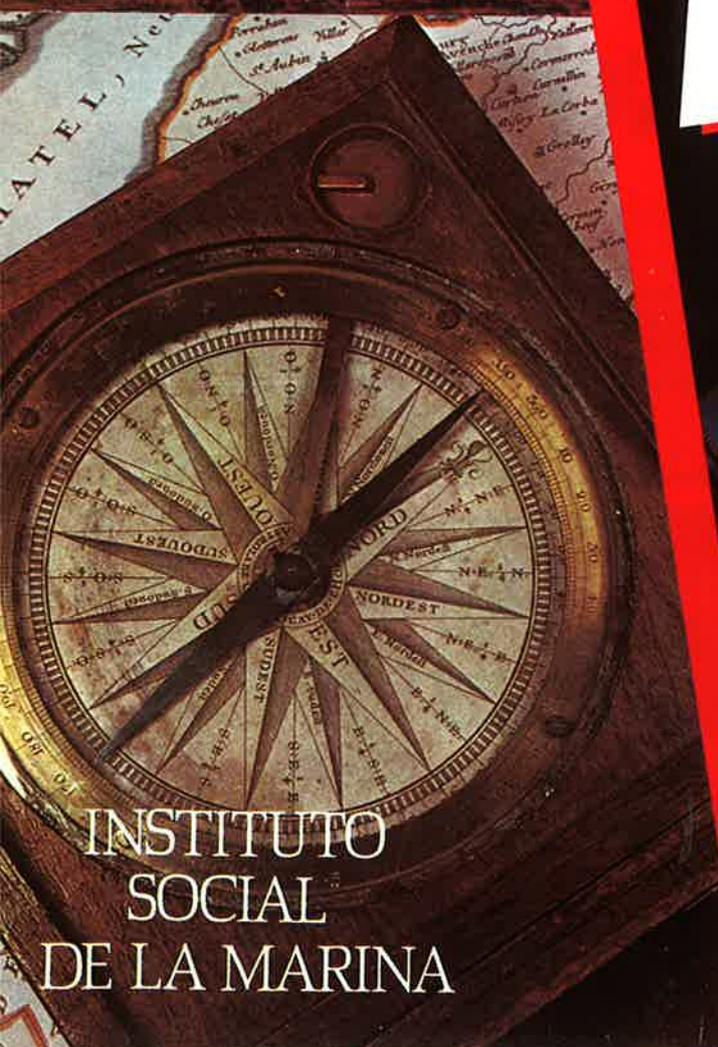
El coste total de la instalación ha sido de unos seis millones y medio de pesetas, y en ella serán atendidos los problemas de los 650 trabajadores, 471 en activo y el resto pensionistas, que están asegurados en el ISM a través del Régimen Especial del Mar, ya que la totalidad de la asistencia sanitaria prestada a los habitantes de Orio se realiza a través de este organismo.

HOJA DEL

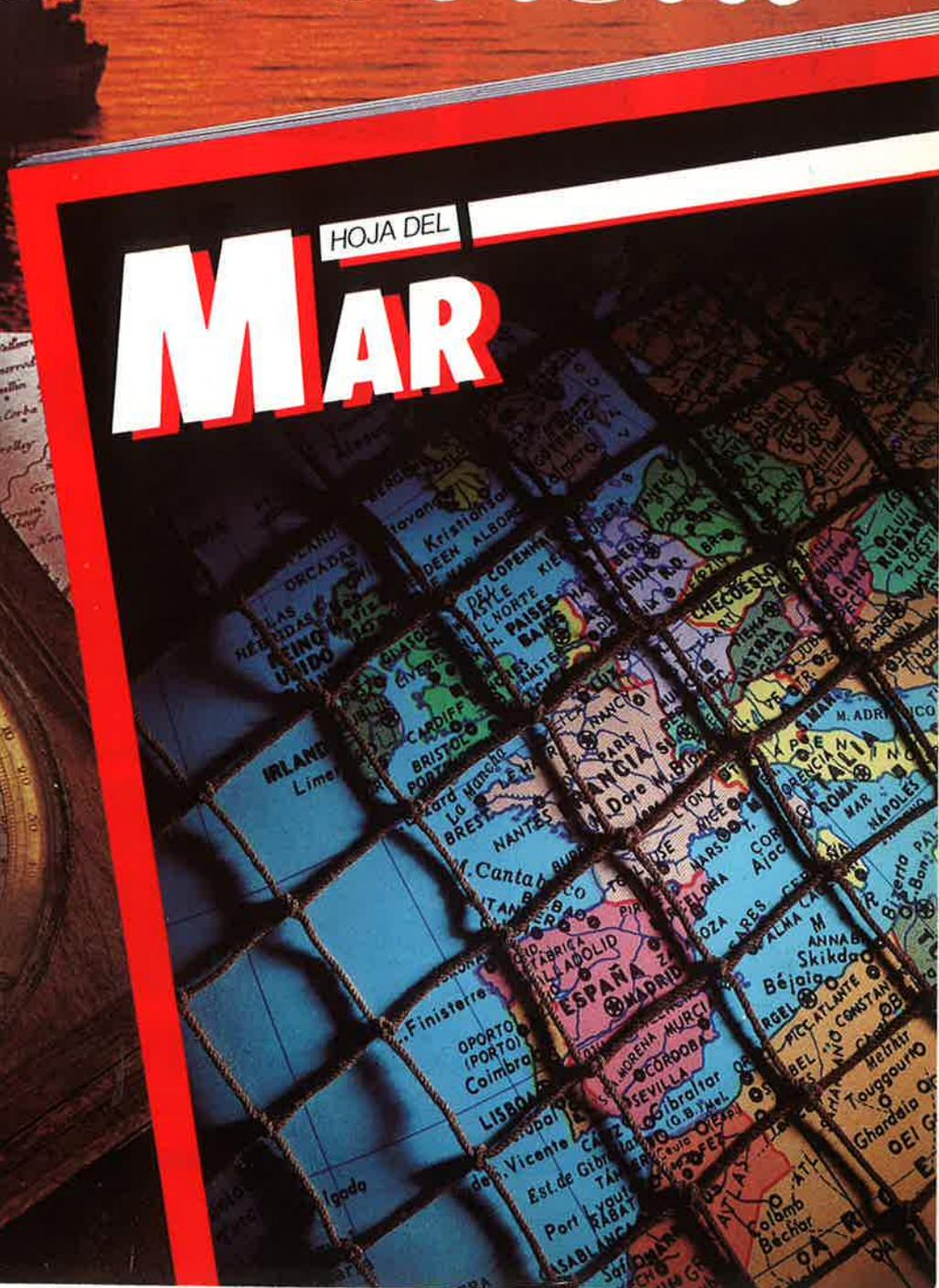
MAR

*Toda la mar
en una revista*

HOJA DEL
MAR



INSTITUTO
SOCIAL
DE LA MARINA





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.



Visitenos en la
EXPOSICION
MUNDIAL
DE LA PESCA
Vigo 17-22-Sept.
Stand n. A-281



HISPANO RADIO MARITIMA, S.A.

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

