

MAR

HOJA DEL Nº 231 / ABRIL - 1985



ESPAÑA-C.E.E.

LA LARGA NOCHE DE BRUSELAS

LOS PUERTOS,
A EXAMEN

CASAS del MAR

el mejor techo



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

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

DIRECTOR GENERAL: CONSTANTINO MENDEZ

DIRECTOR: JOSE MARIA SULLEIRO

REDACCION: CONCHA H. CARAZO
VIDAL MATE
MARGA BOTIN
SOL VALLEJO

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. 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 NORES 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 SALVIDEGOITIA. VILLAGARCIA DE AROSA: JOSE RAMON NUÑEZ RAMOS. COLABORADORES EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DE LA COSTA PENINSULAR E INSULAR.

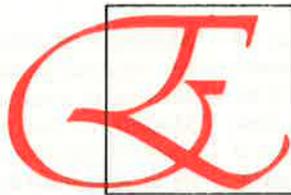
Distribución: Inagra, S. A.
Vicente Caballero, 3 y 5. Madrid

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

Imprime: GRAFFOFFSET, 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.



L II Congreso Internacional de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria, celebrado recientemente en Bilbao, ha dejado claro públicamente lo que ya estaba claro en la conciencia de todo el sector: que la estructura de los puertos españoles es disparatada. Nuestros puertos son caros, muy caros, y, además, por sus muelles campan alegremente unos intereses ajenos a ellos, entremezclados con unas relaciones económicas y laborales insostenibles en pleno siglo XX.

ADMINISTRACION, empresarios, profesionales y sindicatos están de acuerdo en lo inaplazable y radical de la reestructuración portuaria. Otra cosa es que estén de acuerdo también en la forma y plazos de llevarla a cabo. No se puede pecar de inocencia: al calor del verticalismo se crearon hace tiempo verdaderas pirámides de oscuros intereses, cuya demolición no va a resultar ni mucho menos sencilla.

EN estas mismas páginas, el director General de Puertos y Costas, Luis F. Palao, hace unas declaraciones que no admiten reservas en cuanto a su claridad: «la estructura de los costes de la estiba es absolutamente irracional y desmesurada». En efecto, los costes salariales de nuestros puertos, fruto de una estructura de relaciones laborales viciada, perjudica a todo el colectivo marítimo. Uno de los principales problemas de la exportación marítima es, preci-

samente, el coste de manipulación de las mercancías.

A cambio de una productividad muy baja, los puertos ofrecen un ejemplo de actividad sobredimensionada, unos costes unitarios altísimos y una indisciplina auténticamente espectacular. Que en tiempos de crisis existan estos paraísos, para disfrute de unos pocos privilegiados, cuyo mantenimiento daña a toda la economía de un sector en pleno esfuerzo, es insostenible. Y solicitar, además, que esa relación de privilegio adquiera carácter con el sacramento de la funcionariación ya raya en lo ofensivo.

editorial

EL PRECIO DE LOS PUERTOS

LA decisión mostrada por los responsables del Ministerio de Obras Públicas a la hora de afrontar la agria tarea de poner las cosas en su sitio, merece algo más que estar de acuerdo con la necesidad del cambio. Merece un ejercicio de responsabilidad y coherencia de todas las partes implicadas. De momento, las actuaciones emprendidas en la materia por la administración parecen haber cosechado la aprobación de la práctica totalidad de los sectores interesados. El tiempo dirá si las posturas de cada uno son del todo coherentes con sus actuales manifestaciones.

Cartas de los **LECTORES**

UNA FOTO EQUIVOCADA

Sr. Director:

Tan sólo unas palabras, primeramente para felicitarles, no cabe duda que la HOJA DEL MAR me empieza a gustar cada vez más. Los reportajes se hacen más interesantes y eso es muy importante, sobre todo para los que vivimos de este medio que es la mar. ¡Ojalá que sigan por este camino!

Aún así, siempre se cometen errores; en su último número: «España-CEE. Historia de una negociación», del pasado mes de febrero, me llevé una gran sorpresa, cuando leyendo el reportaje sobre Ondárroa, me encuentro con una gran fotografía (por cierto, preciosa) y hecha de noche, con este subtítulo al lado: «Volver a Ondárroa de noche, es volver al generoso corazón de una ciudad marinera.» Yo no conozco este pueblo, y la foto se me hacía tan conocida, que, lógicamente, tenía razón en mis dudas momentáneas, ¡era mi pueblo, Baiona (Pontevedra)! y la fotografía fue hecha desde el Parador Nacional «Conde de Gondomar» (antes Castillo de Monterreal).

Nada más que decirle, señor director, me reitero en lo dicho anteriormente, felicidades por la revista, y le rogaría que en el próximo número pudiera publicar esta carta.

J. Miguel PEREZ
VAZQUEZ
Pontevedra

REAL MADRID

Sr. Director:

Ya sé que esta crítica a su revista le va a parecer un poco frívola, pero nadie que siga puntualmente, como yo lo hago, HOJA DEL MAR podrá negarme que tengo razón. Desde que comenzó la nueva etapa de la publicación, observo que dedican ustedes todas

las secciones de deportes al Real Madrid. Han entrevistado a Biriukov, a Luis de Carlos, Butragueño y a... José María García, que, para el caso, es como si fuera el portavoz de Zanussi-Real Madrid. Hay más deportes que el fútbol, y hay otros equipos que no sean el Real Madrid. Si siguen ustedes la misma racha, voy a empezar a sospechar que, o tienen la redacción frente al estadio Santiago Bernabéu, o alguno está buscando un pase gratis para el fútbol. Por lo demás, agradecerle de verdad al Instituto Social de la

Marina el esfuerzo por mantener informados sobre lo que pasa en el mar, y en el Real Madrid, lo que no es demasiado frecuente en otras áreas de la Administración.

J. H. C.
Madrid

SUGERENCIAS

Sr. Director:

He seguido atentamente su revista desde que cambiaron el formato y el estilo. Creo que han mejorado, aunque la re-

vista anterior era buena, pero con un formato antiguo. Como creo que quieren ustedes seguir mejorado, les sugiero una serie de ideas por si las consideran oportunas: Primero, como ustedes saben, existe un paro muy grande en el mar, y su revista tendría mucho más éxito si incluyeran alguna sección con ofertas o posibilidades de empleo. Segundo, en el mar también existe un desconocimiento muy grande sobre cosas que nos debían interesar mucho, como la salud, las cuestiones de trabajo, los derechos que tenemos, etc. Ustedes, que tendrán personas especializadas, podrían abrir una especie de consultorio para estas cuestiones más difíciles. Y, tercero, ¿no creen que deberían hacer reportajes y artículos un poco menos técnicos, ya que la gente del mar no tiene estudios elevados y le cuesta entender las cifras y las estadísticas?

Juan HERNANDEZ R.
Vigo

ONDA PESQUERA

Sr. Director:

Le escribo para decirle que nos gustó mucho el reportaje que hicieron ustedes sobre Onda Pesquera. Es un programa que nosotros oímos en el mar, y resulta interesante ver las fotografías de los que lo hacen y de la emisora, saber lo que piensan y las cosas que han hecho. Creo que sería interesante una colaboración entre las radios y la revista de ustedes, ya que son los únicos medios que se ocupan de lo que pasa en el mar. La radio tiene ventajas, pero la revista se disfruta más porque puedes guardarla. También podrían hacer un reportaje sobre la HOJA DEL MAR para que nos enteráramos de la gente que la hace y como se realiza.

Luis F. REY
Santander

CARTA DEL MES

MAR Y DEMOCRACIA

Muy señor mío:

Tengo el gusto, es un decir, de dirigirme a usted para que me dé de baja en la publicación que tan «dignamente» dirige. Me solidarizo plenamente con los sentimientos del ex-ministro, señor José Gutiérrez Cano, que con toda la sensibilidad de quien ha tenido un puesto de tan alta responsabilidad en el Gobierno de nuestro país, le escribía a usted para repudiar la línea partidista y revanchista que ha tomado la publicación en sus manos. Parece mentira que los tiempos no hayan llevado a situaciones como ésta. Ahora resulta que el mar es un asunto a dilucidar entre políticos socialistas, sindicatos comunistas o anarquistas y lo que ustedes llaman «organizaciones profesionales», que no son más que los consabidos compañeros de viaje. El mar es otra cosa, señor mío, el mar es, ni más ni menos, que la más gloriosa tradición de los hombres de España, el mar es espejo donde se reflejan los valores y dignidades de toda una raza, el heroísmo de los pescadores y la abnegación de un pueblo que pensó antes en sus obligaciones que en sus pretendidos y tan cacareados derechos. Mucho se habla de la democracia, pero cuando no teníamos la democracia podíamos pescar en todos los mares y ahora resulta que no vamos a poder pescar ni en el estanque del Retiro. Y ahí está su revista, diciendo que hay que adecuarse a la estructura de Europa, que debemos aceptar que la realidad ha cambiado, que hay que achantarse ante el francés o el británico cuando deciden imponernos las doscientas millas. En fin, no voy a perder más tiempo ni papel, ya que no creo que esta carta vaya a ser publicada en su democrática revista.

J. MORALES DEL QUINTANAR
Madrid

SUMARIO



EDITORIAL	3
CARTAS DE LOS LECTORES	4
ULTIMAS NOTICIAS	82

REPORTAJES

II CONGRESO DE TRAFICO MARITIMO Y MANIPULACION PORTUARIA. Objetivo: cambiar los puertos	6
ACUERDOS CON MAURITANIA Y SENEGAL: Dos caminos distintos	18
FUENTERRABIA: Rojo, azul, blanco y verde	28
CAPITAN PECIÑA: A la espera del indulto	36
BAILAR SOBRE EL AGUA	40
SUBMARINOS ATOMICOS: La guerra del mar se prepara en silencio	44
NUEVA CASA DEL MAR EN ORIO	66
ESPAÑA-CEE: La larga noche de Bruselas	72

ENTREVISTAS

Director General de Puertos y Costas: «LOS COSTES PORTUARIOS SON DISPARATADOS»	12
Joxé Oronoz: LA ULTIMA MIRADA HACIA PONIENTE	52

INFORME

CONTAMINANTES MARINOS	59
PROGRAMA DE ASISTENCIA SANITARIA: Medicina sin fronteras	22

SECCIONES

DE COSTA A COSTA	70
CULTURA: LA MER/EL MAR	78
DEL MAR A LA MESA: Salazones de pescado	33
GREMIO DE MAREANTES: Derrotero para capitanes intrépidos.	80

Abril

EN PORTADA



Ya con la revista en los talleres, se produjo la esperada noticia: la larga noche de Bruselas había terminado. El acuerdo con la CEE es ya un hecho. HOJA DEL MAR recoge en sus páginas finales un avance de la información, que será tratada con profundidad en nuestro próximo número.

N.º 231

II CONGRESO SOBRE ACTIVIDAD PORTUARIA

OBJETIVO: CAMB



ABRIR LOS PUERTOS



Congreso Internacional
de Tráfico Marítimo
y Manipulación Portuaria

Administración, empresarios y trabajadores relacionados con la actividad en los puertos, se reunieron en Bilbao durante cuatro días para participar en el II Congreso Internacional de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria. La adecuación de la flota de cara al futuro, y el ingreso de España en la CEE, fueron los ejes centrales de las jornadas.



Para el representante de los empresarios, el actual esquema laboral es una reliquia por cuya conservación la sociedad está pagando un alto precio.

MAS de 250 representantes de todos los sectores relacionados con la actividad portuaria participaron de los días 5 al 9 del pasado mes de marzo en el II Congreso Internacional de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria, que se desarrolló en Bilbao. Durante cuatro días, responsables de la Administración, empresas privadas y organizaciones de trabajadores han puesto sobre la mesa los principales problemas que hoy preocupan al sector desde las perspectivas de las relaciones laborales, los avances técnicos en materia de puertos y la próxima integración de España en la Comunidad Económica Europea. Tras el Congreso, dos posiciones diferentes. Una postura de tranquilidad, al constatar la adecuación de nuestra estructura técnica portuaria al desarrollo y tendencias mundiales en este caso. Y otra de preocupación por lo que puede suponer el ingreso en la CEE con las diferencias tan abismales que existen entre la organización laboral en España y en otros puertos. Cambiar para conseguir una gestión más eficaz es uno de los objetivos a lograr por la Administración portuaria.

Con la participación de **Angel Delgado Martín**, como gerente de la Organización de Trabajos Portuarios (OTP), de **Antxon de los Mozos**, en representación de las empresas, y de **Karel Noenicks**, exponiendo el ejemplo de los puertos europeos, el Congreso analizó la situación actual de las relaciones laborales y la organización del trabajo, llegándose a la conclusión de que la actual estructura portuaria necesita de transformaciones radicales.

Para el representante de los empresarios, el sistema laboral que existe en los puertos españoles constituye uno «de los escasos bastiones que aún permanecen en pie, producto de unos esquemas del pasado y que perduran de espaldas a toda realidad de reforma de las es-

tructuras jurídico-políticas de nuestro país». En otras palabras, señaló que el actual esquema laboral es «una reliquia por cuya conservación está pagando la sociedad española un precio imposible de mantener». Para **Antxon de los Mozos**, hablar de reforma portuaria consiste igualmente en «adelantarse en un mundo fantasmagórico, de extrañas relaciones jurídicas, de complejos y peculiares modos de hacer y,

El principal problema de los puertos españoles es la organización del trabajo

en definitiva, en una suerte de oscurantismo general que ha conseguido, con la colaboración de todas aquellas fuerzas con presencia en los puertos españoles, que éstos vivan de espaldas a las libertades, principios y derechos introducidos en España con la reforma política».

Aunque en torno a la actividad portuaria se llega a hablar de un colectivo cercano a las 40.000 personas, la realidad es que el censo de trabajadores dentro de la OTP ligados a las actividades de estiba no llega a los 10.000.

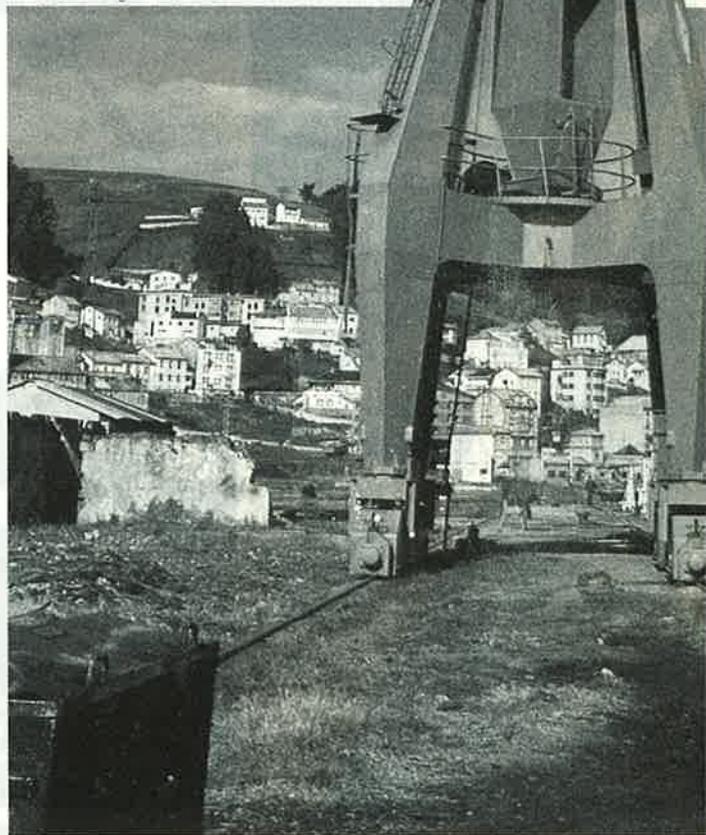
Para los empresarios, la reforma debe lograr que los puertos españoles sean realmente puertos y no islotes donde «no son de aplicación las leyes fundamentales y básicas de nuestro país». Los criterios empresariales a la hora de definir este cambio se centrarían simplemente en iniciar el camino opuesto al seguido hasta el momento en este sector.

El gerente de la Organización de Trabajos Portuarios, **Angel Delgado**, hizo un análisis histórico y jurídico sobre la evolución de este organismo, concluyendo en la necesidad de elaborar un nuevo marco para estas relaciones laborales. La Administración ya ha distribuido un primer borrador entre centrales sindicales y asociacio-

nes empresariales, habiéndose celebrado varias reuniones para conseguir un acuerdo que, según señalaba **Angel Delgado**, «permita sentar las bases firmes y sólidas para regular el sector de forma intensa y duradera». El señor **Delgado** matizó el carácter especial que debe poseer la relación laboral en este sector, dentro del Estatuto de los Trabajadores, pero reconoció que «los gestores públicos somos testigos de la ausencia de una ordenación adecuada y suficiente del entramado de intereses, que pone en peligro la regularidad y eficacia de las

actividades portuarias afectando al interés general». Para **Angel Delgado**, las reformas que se pretenden, aunque difíciles y complejas, cuentan a su favor con el hecho de que todas las partes afectadas son coincidentes en la necesidad de la reordenación y por tratarse también de un sector que no está en crisis ni con el empleo amenazado.

Por su parte, **Karel Noe-**



Puerto de Bilbao

EL NUMERO UNO

Con un tráfico total de 26,06 millones de toneladas, el puerto de Bilbao mantiene el primer puesto en el «ranking» nacional, siguiendo una línea ascendente que se espera culminar con la adhesión de España a la Comunidad Económica Europea. Según las cifras de 1984, Bilbao tiene un claro predominio en el transporte de productos relacionados con la energía, ya que solamente el crudo de petróleo, el fuel-oil y los carbones suponen cerca del 60 por 100 de todas sus operaciones. Por el contrario, apenas si existe comercio del cereal y otras materias primas. Siguiendo su proceso de consolidación como primer puerto nacional, actualmente están en ejecución o terminadas obras por un importe de casi 15.000 millones de pesetas, habiéndose invertido en 1984 más de 5.500 millones de pesetas en diferentes actuaciones de ampliación y reforzamiento de muelles. Terminado el Congreso, **Manuel Martín Santos**, director del Puerto Autónomo de Bilbao, respondía así a las preguntas de HOJA DEL MAR:

—¿Cuáles han sido las aportaciones más importantes del Congreso?

—Un encuentro entre expertos es siempre enriquecedor. Este lo ha sido. Se ha puesto de manifiesto la situación del problema laboral. Las discusiones sobre la entrada en la CEE han dejado traslucir que el ingreso podría ser de gran interés para nosotros. Se han aportado ideas sobre el funcionamiento y el futuro de los equipamientos, las tendencias en la construcción de buques, etc.

—A la vista de lo discutido en este Congreso y de las experiencias aportadas por expertos de otros países. ¿debe cambiar mucho la actual situación de los puertos españoles?

—Yo creo que el principal problema respecto a otros puertos, como podría ser, por ejemplo, el de Amberes, radica en la organización del trabajo. Aquí, el cambio debe ser importante. Por lo que se ha visto en el Congreso, no están de acuerdo ni empresarios ni trabajadores. Se ha puesto sobre la mesa la importancia de mentalizarnos sobre el tráfico de

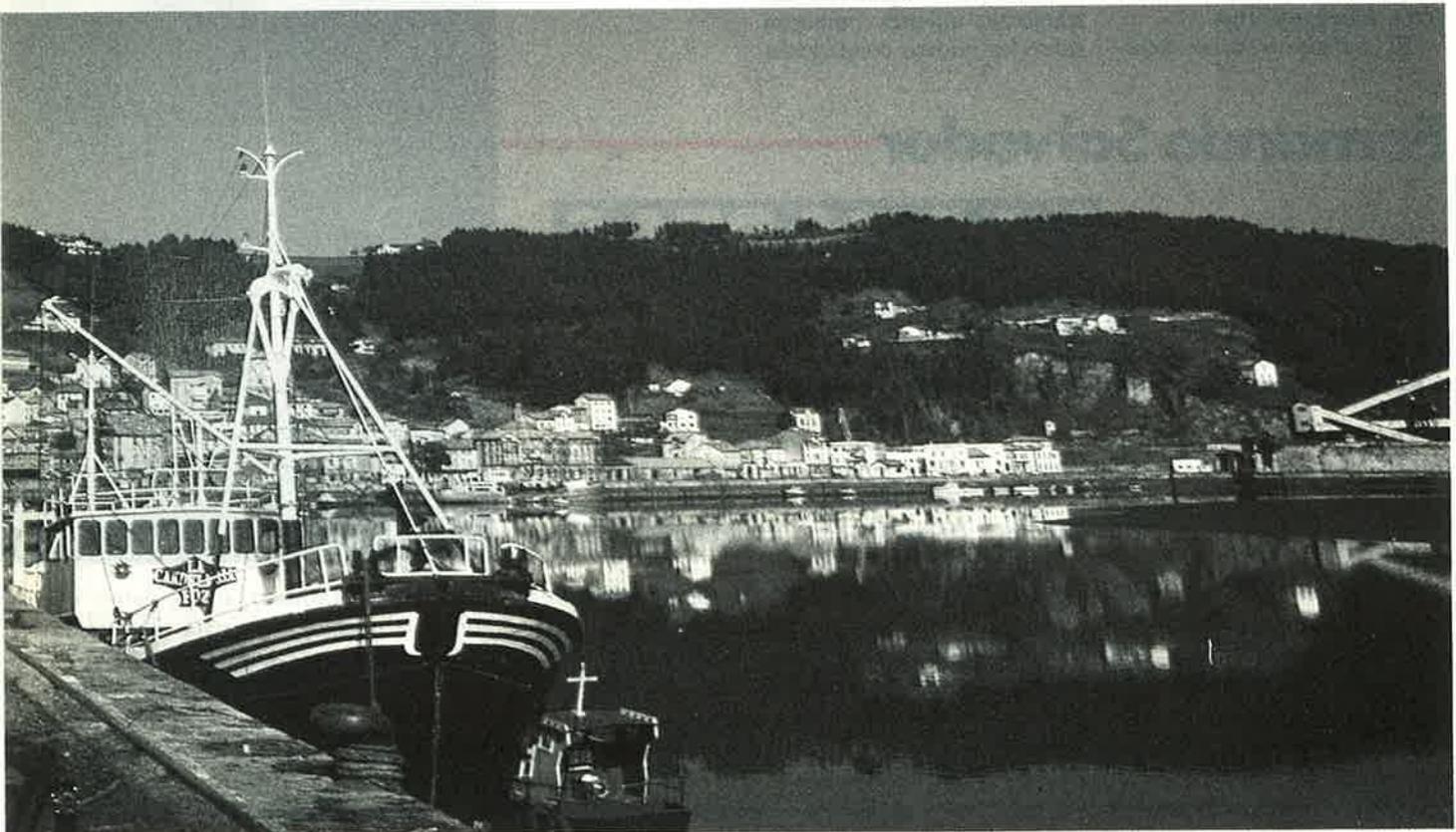
mercancías peligrosas. En equipamientos, instalaciones, etc., entiendo que no estamos en inferioridad respecto a otros países, ya que operamos con las tecnologías más modernas y dentro de las líneas que funcionan a escala internacional.

—¿Existen ya unas conclusiones del Congreso?

—Eso es algo que vamos a elaborar a partir del estudio de todas las ponencias y los coloquios desarrollados durante estos días. Pero, en mi opinión, son cuatro los aspectos más destacables.

En primer lugar, lo imprescindible de un cambio en las relaciones laborales y su actual estructura. Esa es también la gran esperanza. Puede y debe suponer una mayor agilidad en las operaciones y un mayor ahorro, pero, sobre todo, más orden y seriedad. En lo que se refiere a la CEE, los trabajos del Congreso no han clarificado suficientemente cómo y en cuánto podremos salir beneficiados. En las tendencias sobre el tráfico marítimo, el Congreso ha puesto de manifiesto que estamos al día. Finalmente, por lo que respecta a equipamientos, los técnicos han señalado una línea ajena a los gigantismos, buscando la máxima eficacia.

V. M.



ninckx, presidente de la Asociación de Empresarios del Puerto de Amberes, destacó en su intervención la organización y transparencia de las operaciones portuarias en la CEE, así como los programas de formación del personal que elaboran conjuntamente empresas y sindicatos.

Sobre la repercusión que pueda tener en el sector el ingreso español en la Comunidad Económica Europea, intervinieron en este Congreso **Fernando Mansito**, como secretario técnico de la Secretaría de Estado para las Relaciones con la CEE; **Juan Antonio Payno**, director de Estudios del Banco Exterior de España, y **Carlos Muñoz**, de la Dirección General de Aduanas. La opinión generalizada es que hay posibilidades de incremento en el tráfico portuario, si bien nadie se atrevió a efectuar una cuantificación de esos efectos, ya que están ligados directamente con los resultados finales de las negociaciones. La impresión global es que, si tenemos los puertos a punto con una gestión más eficaz, es posible aumentar la actividad en algunos de ellos, como los de Bilbao, Barcelona, Huelva y Vigo.

El análisis de las condicio-

nes en el transporte marítimo y las características de esa flota que haga frente al futuro fueron objeto de estudio con las ponencias de **Eduardo Bages**, presidente de Bimco, sobre «Líneas Regulares y Conferencias Marítimas», y de **Rolf Stuchney**, sobre «Tendencia y tamaño de los buques en la década de los años 90».

Actualmente, la participación española en el tráfico de líneas regulares es muy inferior a su capacidad de operaciones. Las conferencias nacieron y se desarrollaron con el fin de llevar el equilibrio y la tranquilidad a esas actividades, condiciones que se han roto ante el aumento de la competencia y las dificultades de muchas empresas. Por parte de los navieros españoles se denunció las precarias condiciones en que debe operar nuestra flota, con una caída de la actividad y con los costes de construcción más caros que en Europa en un proporción que oscila entre un 25 y un 30 por 100. La necesidad de una reestructuración no ha sido indicada solamente por las autoridades españolas, sino también por congresistas extranjeros, quienes opinaron sobre las nuevas condiciones

Los navieros denunciaron las precarias condiciones en que debe operar nuestra flota ya que, entre otras cosas, los costes de producción que oscila entre el 25 y el 30 por ciento.



Fernando Salvador

LAS CARTAS SOBRE LA MESA

Durante su intervención en el Congreso, el director general de la Marina Mercante, **Fernando Salvador**, se mostró partidario de una reestructuración de nuestra flota, pero insistiendo en que, para competir en los mercados internacionales, las navieras españolas deberían tener también unos apoyos similares a los que existen en otros países.

Según **Fernando Salvador**, junto a los problemas de competencias dispersas, personal insuficiente y servicios periféricos que deben mejorarse y que

actualmente siguen como hace dos años, tenemos una flota sobredimensionada y mal estructurada, consecuencia del «boom» incontrolado de los años 70.

Tratando de poner un poco de orden en este sector, la Administración presentaba el Primer Plan de Flota en 1983, estando prevista la redacción de uno nuevo en los próximos meses.

Junto a las críticas contra un sector mal dimensionado que necesita el cambio, el director general de la Marina



Mercante manifestó su decisión de apoyar a nuestra flota para que pueda competir con el exterior en condiciones de igualdad. Fernando Salvador insistió en la existencia de una flota excesivamente dependiente de las condiciones para la compra del barco, en materia de suscripción de seguros, y en la contra-

Manipulaci



tación de personal, lo que suponía su nacimiento fuera de un mercado libre, debiendo competir con barcos de conveniencia, países del Este fuertemente proteccionistas, USA, etc. El responsable de la Marina Mercante recordó la necesidad de proteger a la flota española en la misma medida que se hace

con otros sectores, pidiendo para los barcos un tratamiento que haga posible su competitividad. Frente a las acusaciones de proteccionismo que en ocasiones se han hecho desde algunos países, Fernando Salvador insistió en sus deseos de poner las cartas sobre la mesa en el ámbito internacional, pero

que deben tener las flotas en los años 90, reduciendo costes de explotación y utilizando nuevas tecnologías que incrementen la capacidad de los buques para alcanzar economías de gran escala. En esta línea ya están trabajando los astilleros europeos (holandeses, noruegos y alemanes), así como EE.UU. y otros asiáticos, en lo que se conoce como la nueva flota mercante mundial.

Finalmente, y en la evolución de las actividades portuarias, el subdirector general

zado, pueden originar riesgos que a primera vista parecen poco posibles.

El director general de Puertos, **Fernando Palao**, llevó a los asistentes a este segundo Congreso su preocupación por la necesidad de lograr en los puertos una gestión más eficaz y una mejora en la prestación de los servicios. Estos avances, a juicio de Fernando Palao, se lograrán a partir de un conocimiento exacto sobre todo lo que se hace en los puertos, con una mayor transparen-

Es necesario el reforzamiento de una sola autoridad portuaria (F. Palao).

de Puertos, **Luis Montero**, hizo especial referencia al incremento que durante los últimos años había tenido el tráfico de mercancías peligrosas. Actualmente, el 10 por 100 de toda la mercancía general transportada por mar entra dentro de la calificación de peligrosa, con un crecimiento en los últimos 10 años que se aproxima al 1.000 por 100. Luis Montero advirtió sobre estos tráficos, que, debido a la falta de personal debidamente especiali-

cia, con mejores estadísticas, programas de informatización y con una gestión más eficaz. Reconoció el carácter público de los puertos, pero sin que

ello justificase la existencia de pérdidas que anualmente son compensadas con unos 9.000 millones de pesetas de subvenciones. Como una primera medida para lograr esos objetivos, para que los puertos no lleguen a ser un cuello de botella que frene el desarrollo de una zona, Fernando Palao se mostró favorable al reforzamiento de una sola autoridad portuaria para conseguir la eficacia pretendida y el máximo control. ■

Aunque en torno a la actividad portuaria se llega a hablar de un colectivo cercano a las 40.000 personas, según los datos manejados en el Congreso de Bilbao.

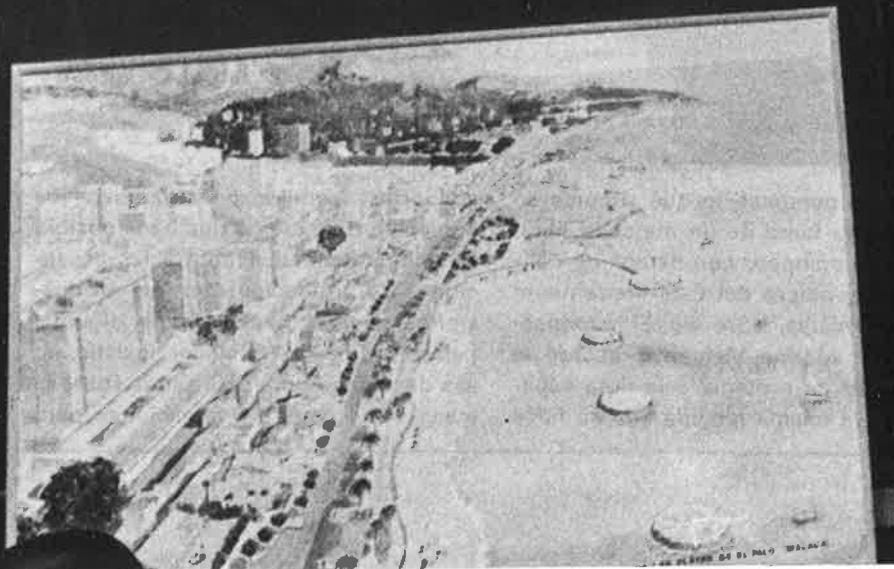
por parte de todos. «Si hay que liberalizar el tráfico marítimo, quitar las ayudas en cada país, etc., es algo que debemos hacer todos. Mientras tanto, no tienen sentido acusaciones de proteccionismo.»

Tratando de llevar una mayor estabilidad del sector, la Administración ha creado las conferencias marítimas con Baleares y Canarias para evitar la guerra de fletes a la baja, así como la firma de cinco convenios bilaterales con la Unión Soviética, Túnez, Camerún, Congo y Ecuador. Junto con un plan de ayudas al combustible y el estudio de planes de reestructuración, y anunció próximas disposiciones, como la Ley de Ordenación de Marina Mercante, Ley de Servicios Periféricos y la Ley de Infracciones.

V. M.

**LUIS F. PALAO TABOADA,
DIRECTOR
GENERAL
DE PUERTOS Y COSTAS**

**«LOS COSTES
PORTUARIOS
SON
DISPARATADOS»**





Todo el mundo parece estar de acuerdo: los puertos españoles son muy caros. Y, lo que es más grave, su actual estructura financiera y laboral es auténticamente disparatada. En esta entrevista, el director general de Puertos y Costas aborda los temas más candentes de la inevitable reforma portuaria.

Concha. H. CARAZO

EL 80 por ciento del tonelaje de las exportaciones españolas se realiza por mar, el 15,1 por ciento circula por carretera, el 3,8 utiliza el ferrocarril y el 0,8 la vía aérea. A pesar de ser el mar la infraestructura decisiva para exportar, las quejas de los exportadores son numerosas, siendo la principal el elevado coste de los trabajos portuarios. El tráfico de mercancías por puerto representa anualmente cien mil millones de pesetas, de los que el 60 por ciento corresponde a las labores de estiba y desestiba, el 30 por ciento se incluye en las tarifas portuarias que ingresa la Administración y el 10 por ciento restante se dirige a costes de practicaje, remolcado res y amarre.

«Efectivamente, utilizar los puertos resulta caro porque los costes de manipulación de las mercancías son excesivos. Este es el principal problema de la exportación marítima y se está estudiando una propuesta de reorganización de los trabajos de estiba para que se clarifiquen las relaciones laborales disciplinarias y se racionalice la estructura empresarial, las plantillas y el dimensionamiento de manos (conjunto de trabajadores portuarios que hay que contratar en bloque y que oscila entre cuatro y veinte trabajadores, según puerto y tipo de mercancía).»

—¿Por qué son tan caros los puertos?



LUIS F. PALAO

Director General de Puertos y Costas.

Cuarenta y dos años.

Orensano.

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Ha desarrollado numerosos trabajos y proyectos de obras marítimas tanto en España como en Latinoamérica y Africa.

Situación de los puertos:

«NOS PREOCUPA MEJORAR LA CUENTA DE RESULTADOS DEL NEGOCIO PORTUARIO EN SU CONJUNTO. APROVECHAR AL MAXIMO LA INVERSION»

«El actual plan de señales marítimas data de la época de Isabel II»

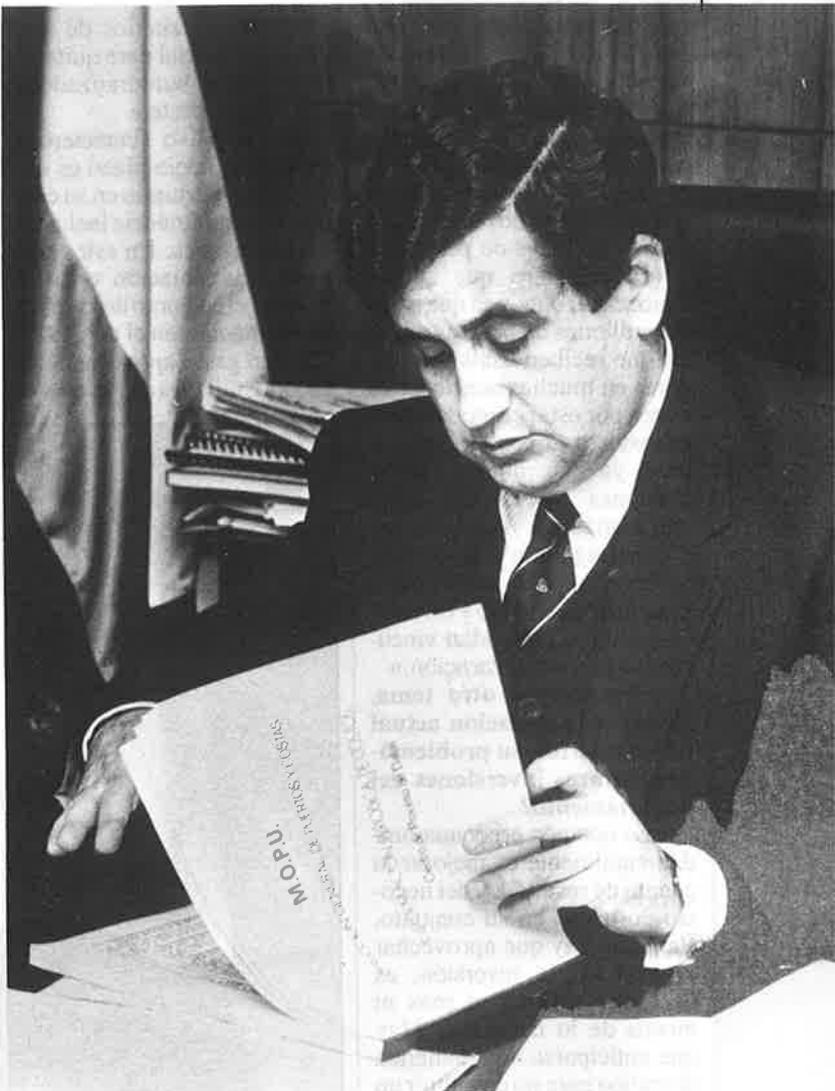
mecanismos que permiten que se efectúe una negociación en la que nadie defiende que baje el coste de la mercancía.»

«En cuanto a los remolcadores y prácticos también son factores que bien tratados pueden ayudar a reducir gastos. El principal objetivo es la organización, conseguir que todos estos elementos dependan de una autoridad, que controle los costes y se responsabilice a los órganos directivos del puerto para abaratarlos.»

—Las organizaciones sindicales temen que, dentro de la reestructuración que este departamento está haciendo junto con el Ministerio de Trabajo de los trabajos de estiba y de la OTP (Organización de Trabajadores Portuarios), se vaya a privatizar la gestión sólo en algunos aspectos y en otros sea la Administración la que lleve las riendas. ¿Es así?

«Sobre este tema conviene hablar con claridad y creo que ahí los sindicatos están mal informados. En el planteamiento que la Administración ha hecho a los trabajadores de la estiba se ha llegado al límite de las concesiones. Este es un sector sobredimensionado, con unos altos costes unitarios, una productividad muy baja y unas relaciones disciplinarias inexistentes. No estamos reestructurando en el sentido de despedir, sino de reconocer un empleo estable, con unos salarios garantizados que los convertirá en unos trabajadores privilegiados. Lo que sucede es que ellos, además, reclaman una vinculación laboral con la Administración, que, en estos momentos, no existe. Por eso no se está privatizando nada, porque para hacerlo tendría que existir una nacionalización previa. Nos parece legítimo que estos trabajadores quieran ser funcionarios, pero eso no va a suceder.»

«Existen varios factores. Por un lado, las tarifas que cobra el puerto para luego financiar sus obras, conservar los equipos, etc. Y por otro lado, están las labores de estiba, los remolcadores y prácticos. Yo creo que la estructura de los costes de la estiba es absolutamente irracional y disparatada. Los costes salariales son desmesurados, porque tienen una estructura de relaciones laborales viciada, poco clara, que ha provocado que el equilibrio negociador entre los trabajadores y los empresarios, a la hora de establecer convenios colectivos no exista y existan, sin embargo, unos



—Cuando usted habla de este sector y dice que hay baja productividad y altos costes da la sensación que está desmitificando un trabajo, el portuario, que tradicionalmente ha tenido fama de duro y mal remunerado. ¿Cuál es la situación real de estos trabajadores?

«Los trabajadores de este sector están integrados en la OTP, que es una organización con una estructura muy confusa de relaciones laborales, mal que arrastra desde su nacimiento y que cuenta con unas fuertes connotaciones de sindicato vertical. Al no tener unas relaciones disciplinarias

es un colectivo absolutamente desproporcionado para el trabajo que desarrolla, con productividad y rendimientos muy bajos y salarios muy altos.»

«Lo que percibe un trabajador en mano por una jornada de seis horas es de 10.000 pesetas. Si esta jornada se desarrolla en un puerto como en el de Barcelona y por la noche supone 30.000 pesetas en mano. La masa salarial media de un puerto como el de Valencia está en 1.500.000 pesetas por "asistir" al trabajo 150 días al año. Además, percibe por desempleo, por los otros 150 días que no trabaja, unas 2.500 pesetas diarias, lo

Un puerto medio invierte 800 millones de pesetas e ingresa mil millones al año

que supone otras 400 mil más al año. A esto hay que sumar los "cazos" y remuneraciones no oficiales y poco transparentes, que se pueden estimar en unas 200 ó 300 mil pesetas más, alcanzándose así una remuneración media anual de dos millones de pesetas.»

«Pero quiero que se reconozca un dato y es que estos dos millones de pesetas anuales que reciben estos trabajadores en muchas ocasiones lo hacen por estar cómodamente sentados a la sombra de una grúa, ya que muchas de las funciones portuarias están automatizadas. Por eso me parece exagerado que, cuando se les dice que se les va a garantizar el trabajo y un salario mínimo, pretendan vincularse a la Administración.»

—**Pasando a otro tema. ¿Cuál es la situación actual de los puertos, su problemática, futuras inversiones del departamento?**

«Lo que nos preocupa fundamentalmente es mejorar la cuenta de resultados del negocio portuario en su conjunto. Para ello hay que aprovechar al máximo la inversión, es decir, no invertir ni más ni menos de lo necesario. Hay que anticiparse a la demanda de tráfico para no constituir un cuello de botella por falta de infraestructura.»

«Actualmente tenemos un plan de inversiones, elaborado con base a unos modelos de simulación automatizados para determinar las necesidades de cada puerto, que cubre hasta el año 1992. Lo que intentamos es objetivar al máximo las necesidades de inversión y atenderlas en el momento oportuno. En el tema de la explotación estamos enfatizando fuertemente en exigir a los puertos unos objetivos de gestión en la que se ponga especial atención a la cuenta de resultados, a los ingresos por tarifas, a la reducción de costes, apli-

cando unos criterios de gestión empresarial para quitar la fuerte carga burocratizadora, que ahora existe.»

«El objetivo financiero a obtener a medio plazo es que el sistema portuario en su conjunto se autofinancie incluidas las inversiones. En estos momentos la situación es la siguiente: el conjunto de los puertos españoles, en el año 1983, tiene un gasto aproximado de 18.000 millones de pesetas en

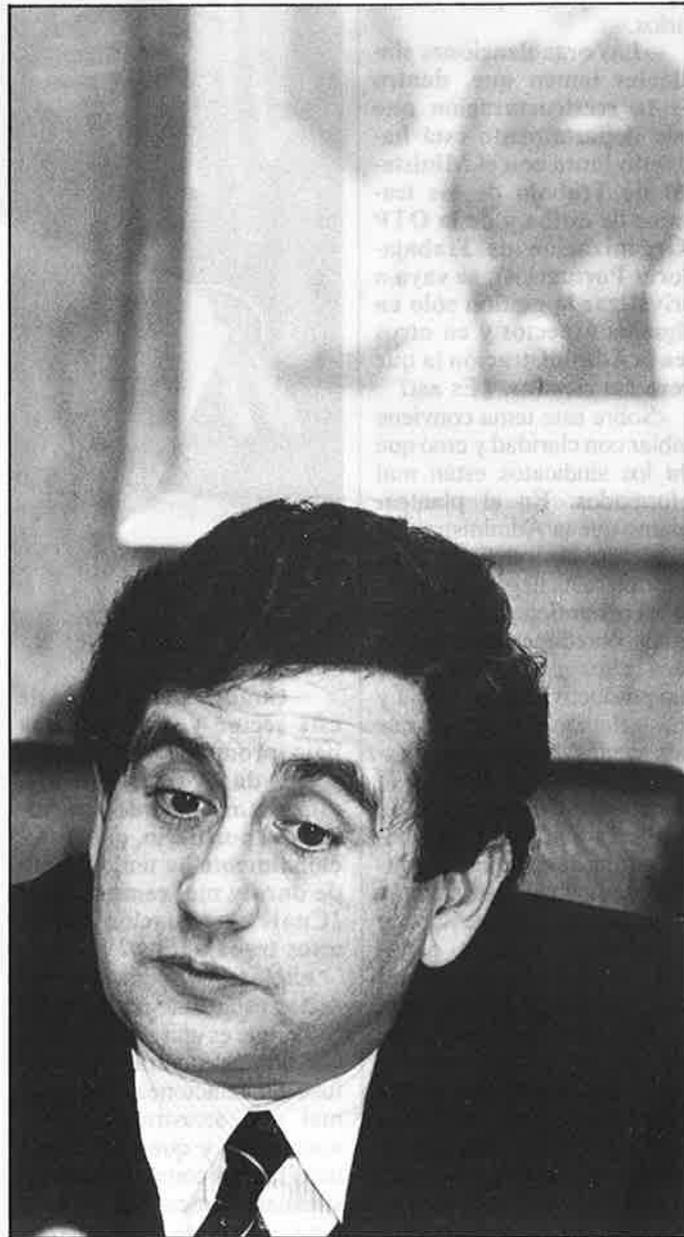
gastos corrientes; hay unos 5.900 millones en gastos de amortización y unos 20.000 millones, aproximadamente en inversiones. Los ingresos de los puertos fueron, en ese mismo año, de 30.500 millones. Esto quiere decir que con estos ingresos hay suficiente para cubrir los gastos corrientes, para cubrir las de inversiones y un pequeño margen de rentabilidad sobre la inversión en capital fijo, que es de 230.000

millones. Lo que no da es para cubrir la totalidad de las inversiones, pero con una mejor gestión creo que lograremos suprimir la subvención.»

—**Actualmente existen varios tipos de puertos: de interés general, integrados, menores, etc. ¿Cómo se gestionan estos puertos y cuáles son los más rentables?**

«La Constitución dice que los puertos de interés general son los que gestiona el Estado. Hay un decreto que los define y son todos los puertos comerciales que de alguna manera se han regido por un organismo autónomo anteriormente y que están comunicados fácilmente por carreteras, ferrocarriles, etc. Entre los puertos de interés general, cuatro son autónomos, Bilbao, Barcelona, Valencia y Huelva, tienen una autonomía de gestión muy liberalizada; otros 23 se encuentran regidos por la Ley de Entidades Estatales autónomas y al frente de su gestión figura la Junta con un presidente y un Director. A ellos se añaden 15 puertos integrados en la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos (CAGP), que es un organismo autónomo con sede en Madrid y que con anterioridad se encargaba de la gestión de unos doscientos puertos. El objetivo de nuestra política es que los puertos que actualmente dependen de este organismo se asocien y la CAGP desaparezca a medio plazo. La gestión de los restantes puertos está en manos de la Comunidades Autónomas, a excepción de los de Canarias donde aún no ha finalizado el proceso de transferencias.»

«En cuanto a la rentabilidad de los puertos he de decir que los que tuvieron rentabilidad negativa, con datos de 1983 que son los últimos de los que disponemos, fueron Málaga, Melilla, Palma de Mallorca, Santander, Sevilla





y Villagarcía. Esta rentabilidad negativa quiere decir que no financiaron sus costes más su amortización.

Los puertos que tuvieron rentabilidad positiva fueron los de Algeciras con un 17 por ciento de rentabilidad; Almería, con 6,4; Bilbao, con 4,6; Castellón, con 5,7; Las Palmas, con 4,3, y Tarragona, con 11,4 por ciento.

Los puertos con mayores ingresos durante ese mismo año fueron el de Barcelona, con 4.145 millones de pesetas; Bilbao, con 3.061; Gijón, con 2.107; Valencia, con 2.129; Tarragona, con 1.910, y Las Palmas, con 1.558.»

«Un puerto medio es un negocio que tiene unos ingresos de mil millones de pesetas, un personal propio (sin contar la estiba) de unas 300 personas y un gasto medio de 800 millones de pesetas en inversiones.»

—Usted no desconoce los proyectos que se han elaborado para reformar la Administración Marítima y aunque no depende de su departamento ¿qué opina sobre esa reforma y más concreto sobre la desmilitarización de las Capitanías de Puertos?

«Conozco el Proyecto del Ministerio de Transportes de desarrollar la organización periférica de la Dirección

General de Marina Mercante para dar un carácter civil a las capitanías de puertos y me parece positivo. Nuestro criterio es que cualquier actuación que se haga debe orientarse a la concentración de competencias en un organismo único. Independientemente de que no se entre ahora en un traspaso de competencias entre el Ministerio de Transportes y el MOPU, sí queremos que la decisión que se adopte deba contemplar el hecho de que las competencias que corresponden a Marina Mercante en la gestión de los puertos se organicen de tal forma que permitan una gestión unitaria y una única autoridad portuaria.»

—Otro tema importante de su departamento es la señalización marítima. El Plan de señalización de costas de 1967 se ha desarrollado tan lento que se ha quedado obsoleto y no en vano se dice que las costas españolas están a «media luz», ¿qué se está preparando en este sentido?

«Estamos haciendo un plan de inversiones en señalización marítima, lamentablemente el último plan de señales marítimas data de la época de Isabel II, por lo tanto, este plan que preparamos es nuevo en este siglo. Tratamos de mejorar la señalización en la que existen

defectos importantes, ya que en algunas zonas no responde a las necesidades de un tráfico marítimo creciente. Para hacernos una idea, el número de faros que tenemos actualmente es de 110. Está previsto construir 49 más. También se van a instalar señales radioeléctricas, mejora de la red DECCA de posicionamiento, de radiofaros. Igualmente hay un problema para señales de puertos del Estado y de Comunidades Autónomas porque, según la Constitución, la señalización marítima es una competencia del Estado.»

«Este programa que estamos desarrollando significa unas inversiones anuales en torno a los 1.100 millones de pesetas durante un lustro. También hemos planificado la automatización de las señales y la utilización de paneles solares para alimentar las baterías e ir sustituyendo las anticuadas instalaciones de acetileno.»

—España es un país con muchos kilómetros de costa. ¿Qué política se está siguiendo de cara a su protección?

«A raíz del acceso del Partido Socialista al Gobierno yo creo que en política de costas se ha cambiado, ya que este tema estaba muy abandonado. Como dato significativo

basta decir que el Presupuesto del año 1982 en costas fue de 500 millones para 22 jefaturas de costas y 8.000 kilómetros. En estos momentos el Presupuesto es de 2.500 millones, lo que supone una multiplicación por cinco y, además, espero aumentarlo este año con alguna cantidad adicional hasta completar los 3.500 millones. El objetivo para 1985 es de alcanzar los cinco mil millones de pesetas.»

«Con este presupuesto se pretende proteger las costas y su regeneración y desarrollar una normativa que garantice el «uso público del dominio público marítimo». Como es sabido, en las costas existe una franja que es de dominio público y en la que actualmente se concentran una serie de intereses económicos muy fuertes, debido a la proximidad de las playas. Nuestro objetivo es defender el aspecto público en contra de la privatización que está presionando.»

«Para ello se está terminando de elaborar un proyecto de Ley de Costas, que modifica profundamente la anterior normativa y cuenta con un contenido objetivo importante que se desarrollará en un articulado mucho más amplio que el de la anterior. También se está mejorando la contabilidad de las costas.»

DOS CAMINOS

Vidal MATE

El secretario general de Pesca Marítima, Miguel Oliver, está interesado en conseguir un marco jurídico para las relaciones pesqueras con Mauritania y una delimitación clara de sus aguas con Senegal.

Senegal y Mauritania han sido el objetivo de las negociaciones pesqueras de la Administración española en las últimas semanas, al margen de las conversaciones ya casi permanentes con la Comunidad Económica Europea. Con Senegal se firmaba el 1 de marzo un nuevo acuerdo por dos años que, en sus grandes líneas, suponía una continuación del anterior. En el caso de Mauritania, se reanudaron las conversaciones tras el golpe de Estado producido en ese país, quedando abiertas las negociaciones para los próximos meses.

TRATANDO de poner fin a largas negociaciones sin entendimiento, ya que el último acuerdo pesquero entre Mauritania y España data de 1981, los pasados

días 26 y 27 de noviembre se iniciaban las conversaciones para un nuevo compromiso entre los dos países, reuniones que quedaron momentáneamente en suspenso a par-

tir del 11 de diciembre, cuando se produjo en Mauritania el golpe de Estado que supuso el derrocamiento de *Juna Uld Haidalla* por el coronel *Maouya Sidi Ahmed*. A partir de ese momento, las conversaciones quedaron interrumpidas, quedando en el aire el interrogante de las futuras pretensiones de los nuevos dirigentes africanos. La pausa se interrumpió el pasado mes de febrero con la reunión que celebraron en Las Palmas, entre los días 19 y 22, una comisión española presidida por el director general de Relaciones Pesqueras Internacionales, *Luis Casanova* y otra mauritana comandada por el secretario general de Pesca y Economía Marítima, *Kamil Majid*. Aunque no se obtuvieron resultados concretos, la reunión terminó con un clima de moderado optimismo, y ambas partes decidieron mantener nuevas negociaciones en los próximos meses, si bien existe la impresión de que el acuerdo no va a ser fácil ni excesivamente rápido.

El hecho de que el acuerdo con Mauritania estuviera en suspenso no es consecuencia de la casualidad. Existe una situación de fondo que Mauritania parece plantear como fase previa a cualquier negociación. Las autoridades de *Nouhahchott* no están dispuestas a olvidar algunos contenciosos existentes entre operadores mauritanos y españoles, derivados principal-



OS DISTINTOS

mente de la construcción de 14 barcos que nunca llegaron a puerto. Los mauritanos, con apoyo de las autoridades económicas de su país, reclaman unas cantidades cercanas a los 2.500 millones de pesetas. Por su parte, algunos suministradores españoles piden una cifra próxima a los setecientos millones de pesetas. Estos litigios han sido y siguen siendo el principal obstáculo para entrar de lleno en lo que debería ser la negociación propiamente dicha. Para los miembros de la delegación española, esos contenciosos deberían ser objeto de soluciones jurídicas entre las personas o grupos afectados, pero nunca considerados como determinante en un acuerdo entre gobiernos.

Una segunda dificultad detectada por la comisión española es la alta valoración que tienen los mauritanos de sus caladeros, ciertamente ricos, pero no indispensables actualmente para los barcos españoles, los cuales, tras varios años sin acuerdo, han buscado otras aguas. Las peticiones económicas hechas por la delegación mauritana han sido consideradas como excesivas por los negociadores españoles. En este sentido, se confía en que Mauritania reduzca sus pretensiones ante la posibilidad de recibir una ayuda española en un momento de graves problemas económicos.

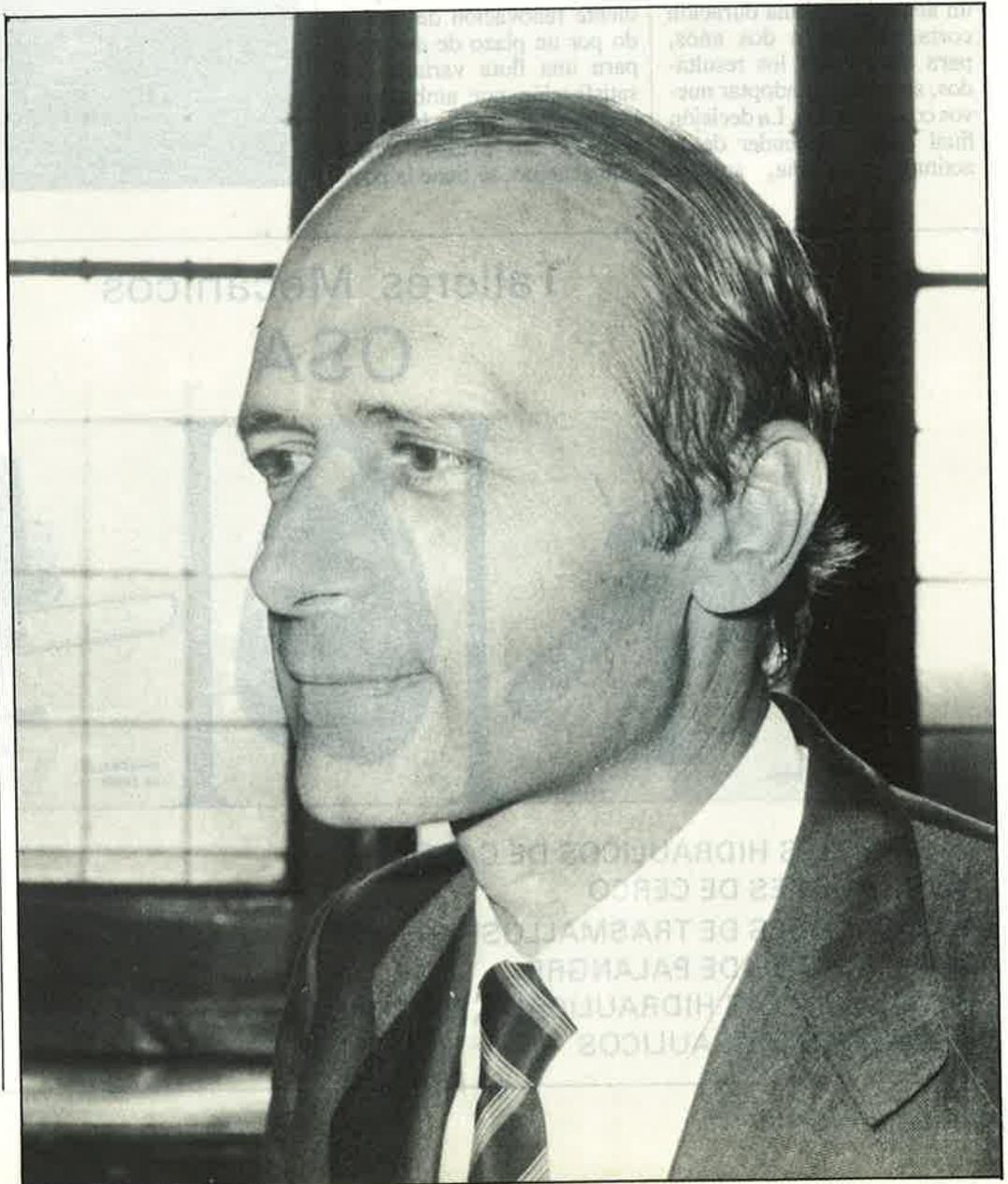
Finalmente, el problema más importante para llegar a un compromiso inmediato radica en los nuevos planteamientos que tienen las autoridades mauritanas sobre la actividad pesquera desde el golpe de Estado. En un país con dificultades económicas la pesca es considerada como una gran riqueza propia y que en ningún caso debería salir a otras naciones de la forma como se estaba haciendo en el pasado. La delegación mauritana ha puesto sobre la

mesa lo que se conoce como la Nueva Política de Pesca y que supone un cambio sustancial respecto a situaciones anteriores. Esta nueva filosofía propone la supresión de la tradicional política de licencias, según la cual cada barco abonaba su canon, hacía sus capturas y trasportaba la mercancía a su país de origen. Mauritania pretende eliminar las licencias para que, sobre todo en los cefalópodos, se constituyan sociedades mixtas o se logre la manipulación de los productos en las tierras

africanas para su posterior exportación. Frente a estas peticiones, España hizo una primera propuesta, según la cual, nuestra flota de cefalópodos, con un total de unos veinticinco barcos, operaría en aquellas aguas bajo un sistema mixto con licencias durante ocho meses y de fletamiento los cuatro restantes, teniendo en cuenta los precios de la Nueva Política Pesquera.

En este punto, aunque las posiciones se mantienen todavía alejadas, se ha producido un importante acerca-

En el caso de Mauritania, el director general de Relaciones Internacionales, Luis Casanova, tendrá que volver al campo de la negociación.



miento que debe seguir en los próximos meses. Ambas partes están de acuerdo en la importancia de proseguir los contactos de la comisión mixta de pesca, y los mauritanos manifestaron su deseo de crear un marco en el que se establezcan las condiciones adecuadas para el ejercicio de la pesca.

España también está interesada en conseguir ese marco jurídico y, entre otras cosas, quiere que se delimiten claramente las fronteras entre las aguas con Senegal para que no se produzcan situaciones de apresamientos como con el «Cigala II». En la actualidad, y de forma excepcional, bajo este régimen, están faenando en las aguas mauritanas 15 barcos para la merluza negra; otros 15, en el marisco, y cuatro, en palangre. España está dispuesta a un acuerdo con una duración corta, de uno a dos años, para que, según los resultados, se pudieran adoptar nuevos compromisos. La decisión final parece depender de la actitud mauritana, aunque

hasta el momento, los responsables de ese país africano han mostrado buena voluntad para llegar a un compromiso con Madrid.

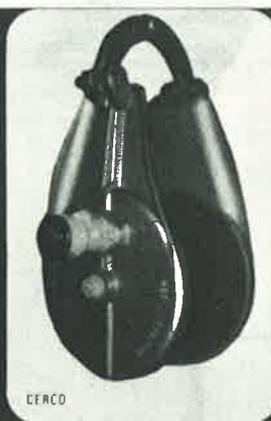
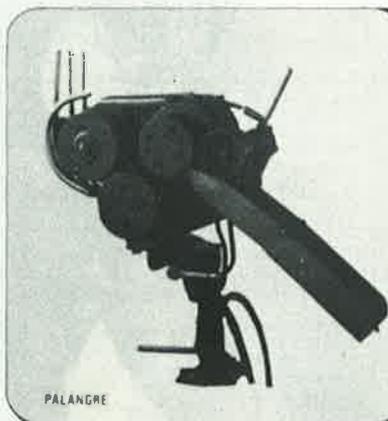
Si las conversaciones con Mauritania, aunque en un buen clima, han estado presididas por la filosofía de cambio que trata de sacar adelante aquel país en política pesquera, con Senegal las cosas han sido

Litigios económicos entre armadores y proveedores españoles y mauritanos pueden retrasar el acuerdo.

diferentes. En las fechas previstas, hubo la correspondiente renovación del acuerdo por un plazo de dos años para una flota variada con satisfacción por ambas partes, aunque España ha incrementado sus ayudas. Según este acuerdo, se tiene la posi-



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



El acuerdo con Senegal es, en opinión de los negociadores, muy beneficioso, ya que admite una composición variada de barcos.

bilidad de faenar hasta 104 barcos, con arreglo a las siguientes condiciones:

Para los marisqueros congeladores se autorizan 15 barcos con un tonelaje máximo de 4.500 TRB. No obstante, podrían pescar 15 marisqueros más con un tonelaje de 4.500 TRB, con unas condiciones económicas más gravosas. En atuneros se autorizan 35 barcos con un tonelaje máximo de 34.900 TRB, ofreciendo también la posibilidad de faenar a otros cinco barcos con 7.000 TRB como máximo. Para los arrastreros de pesca fresca, el acuerdo contempla 19 barcos con un tonelaje global máximo de 6.100 TRB. Finalmente, también se admiten 15 barcos palangreros, con un tonelaje total de 2.000 TRB.

En opinión de los negociadores españoles, este acuerdo es beneficioso para nuestra flota, ya que admite una composición variada de barcos. Como novedad destaca el hecho de que se hayan vuelto a incluir en este acuerdo a los



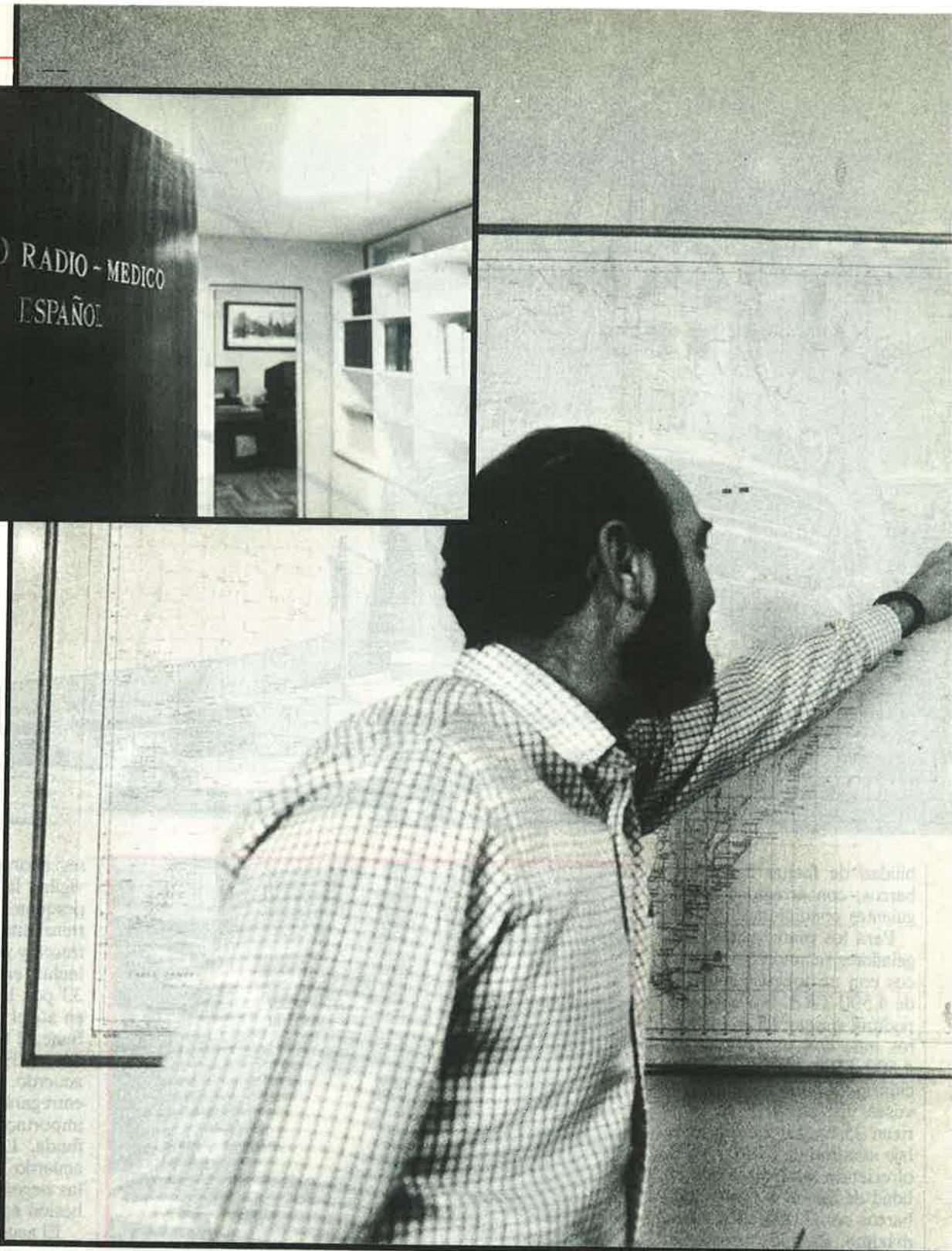
palangreros, que estaban excluidos del anterior. Senegal, con su puerto de Dakar, supone también un punto clave para la actividad de los buques atuneros en esta zona africana, pudiendo tener en esta ciudad una base de operaciones de cara a la actividad en otras aguas.

Aunque las negociaciones con Senegal tampoco han sido fáciles, el acuerdo se

considera por ambas partes como un modelo de relaciones en cuanto que todos cumplen sus compromisos. España tiene interés por este caladero y las autoridades senegalesas han intentado y logrado en parte obtener mayores contrapartidas. En primer lugar, Senegal ha incrementado considerablemente los cánones por las licencias. Junto con el tradicional ob-

servador de aquel país para vigilar la actividad de cada pesquero, los buques arrastreros marisqueros, de pesca fresca y palangreros, deberán incluir en la tripulación a un 33 por 100 personal inscrito en aquel país. Por otra parte, Senegal trata de abrir mercados en España y, según este acuerdo, en un plazo breve se entregarán licencias para la importación de gamba profunda. La duración de este acuerdo está en función de las negociaciones para la adhesión española a la C.E.E.

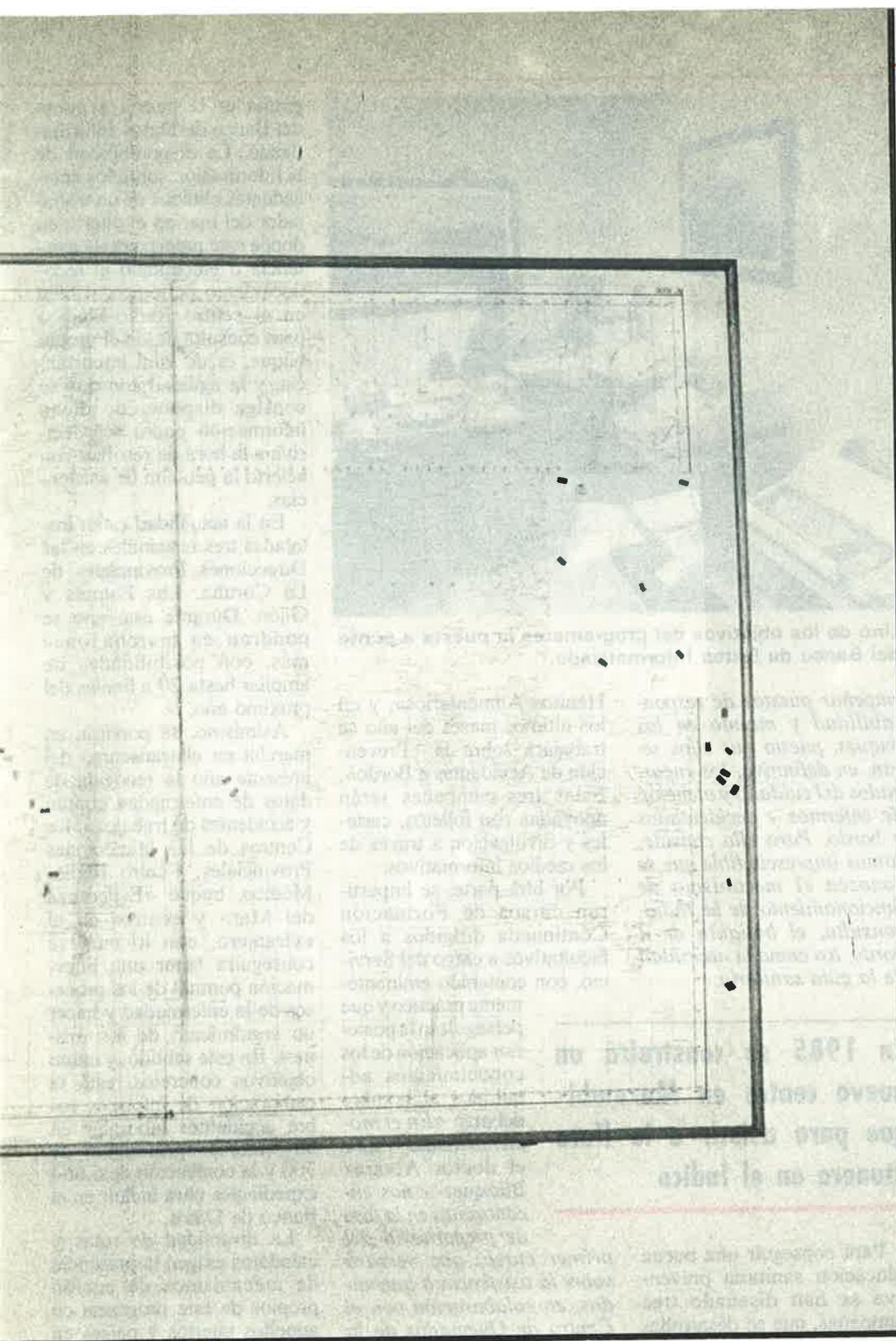
El acuerdo contempla igualmente el seguimiento y control de las capturas que se hagan en estos caladeros, debiendo enviar datos trimestralmente a la Dirección Oceanográfica y Pescas Marítimas de Senegal. Los barcos que no cumplan con este compromiso pueden perder hasta su licencia. España realizará, a su vez, tareas de colaboración e investigación de recursos, proporcionando un arrastrero de unas trescientas TRB para realizar estas misiones. ■



El Instituto Social de la Marina ha puesto en marcha un Programa de Medicina Marítima que pretende articular el funcionamiento de los distintos niveles de actuación sanitaria sobre toda la población laboral del sector.

PROGRAMA DE ASISTENCIA SANITARIA **MEDICINA SI**

«El hombre del mar debe tomar parte activa en defensa de su propia salud.» En esta frase está contenido el principal objetivo que el Instituto



LA asistencia sanitaria se ha venido materializando a través del Centro Radio Médico, del buque sanitario «**Esperanza del Mar**», de los Centros de Reconocimiento Previos al Embarque y de los siete centros asistenciales permanentes en territorio extranjero y a la colaboración de centros sanitarios de otros países que atienden a tripulantes de barcos españoles. El coste de esa asistencia es posteriormente reintegrado a las empresas por el Instituto.

De cara al futuro, el Instituto Social de la Marina ha puesto en marcha un nuevo Programa de Medicina Marítima, al amparo jurídico del Real Decreto 1414/1981, de 3 de julio, que pretende articular el funcionamiento de los distintos niveles de actuación sanitaria sobre toda la población laboral del sector, de un modo escalonado: desde el nivel educativo al profesional, y desde el medio familiar al medio laboral.

SIETE PROGRAMAS

En los Presupuestos del año 1985 se han refundido en el Servicio de Medicina Marítima todas las partidas presupuestarias diseminadas hasta ahora en otros servicios, para cubrir más racionalmente los distintos objetivos del Programa, que está desdoblado en los siguientes apartados:

1. Medicina Preventiva Marítima, que comprende:
 - Reconocimientos médicos laborales previos al embarque.
 - Control de las condiciones higiénico-sanitarias de los buques.

N FRONTERAS

Social de la Marina tiene planteado de cara a mejorar las condiciones de vida y salud de la población laboral del sector marítimo-pesquero. La

dureza de las condiciones del trabajo en el mar, han hecho necesaria una política sanitaria específica canalizada a través del ISM.

— Asistencia a bordo con medios propios.
— Prevención y estudio de la siniestralidad laboral.

2. Medicina Asistencia Marítima:

— Asistencia sanitaria a través del centro médico.

— Asistencia sanitaria del buque «Esperanza del Mar».

— Asistencia sanitaria en centros propios en el extranjero.

— Asistencia sanitaria en puertos españoles.

— Banco de datos informatizado.

3. Asistencia sanitaria con medios ajenos en el extranjero:

— Reintegro de gastos sanitarios en el extranjero.

— Asistencia sanitaria con medios ajenos.

4. Educación sanitaria:

— Enseñanza sanitaria marítima a profesionales.

— Educación sanitaria al colectivo.

5. Acción social y asistencia:

— Repatriación, evacuación y rescate.

— Alojamiento y manutención a enfermos, accidentados y naufragos en el buque sanitario.

— Alojamiento y manutención en centros en el extranjero.

— Actividades socio-culturales en puerto, buque sanitario.

EDUCAR PARA PREVENIR

Dentro de este programa hay varios puntos prioritarios sobre los que se está trabajando más intensamente, como son la educación preventiva y el Banco de Datos. El jefe del Servicio de Medicina Marítima, **Fernando Álvarez Blázquez**, lo explica: «Con la experiencia acumulada en el año 1984, y una vez extendida la red de personal médico a un total de 22 facultativos en las Direcciones Provinciales, esperamos impartir hasta 20 cursos de medicina preventiva. No hay que olvidar la gran importancia que tiene la capacitación específica de profesionales que van a des-



Uno de los objetivos del programa es la puesta a punto del Banco de Datos Informatizado.

empeñar puestos de responsabilidad y mando en los buques, puesto que ellos serán, en definitiva, los encargados del cuidado y atención de enfermos y accidentados a bordo. Para ello consideramos imprescindible que se conozca el mecanismo de funcionamiento de la radioconsulta, el botiquín de a bordo, así como la necesidad de la guía sanitaria.»

En 1985 se construirá un nuevo centro en Mozambique para asistir a la flota atunera en el Indico

Para conseguir una buena educación sanitaria preventiva se han diseñado tres campañas, que se desarrollarán a lo largo del presente año: la primera, que durará cuatro meses, es el «Programa de Medicina Marítima», encaminada a divulgar los conocimientos básicos de coordinación a través del sistema de radio-consulta, así como la toma de datos y síntomas clínicos, transmisión de los mismos y aplicación de los cuidados precisos.

Para el segundo cuatrimestre del año está prevista la de «Higiene de la Alimentación.

Hábitos Alimentarios», y en los últimos meses del año se trabajará sobre la «Prevención de Accidentes a Bordo». Estas tres campañas serán apoyadas con folletos, carteles y divulgación a través de los medios informativos.

Por otra parte, se impartirán cursos de Formación Continuada dirigidos a los facultativos a cargo del Servicio, con contenido eminentemente práctico y que perseguirán la posterior aplicación de los conocimientos adquiridos al hombre del mar. «En el momento actual —dice el doctor Álvarez Blázquez— nos encontramos en la fase de preparación del primer curso, que versará sobre la asistencia a quemados, en colaboración con el Centro de Quemados de la Cruz Roja.»

Se espera que cuando esta campaña de Medicina Preventiva esté en marcha se puedan efectuar 40.000 reconocimientos médicos previos al embarque, de los que el 40 por 100 podrán ser incluidos ya en el Banco de Datos.

UN BANCO DE DATOS PARA LA SALUD

Otro de los objetivos prioritarios dentro del nuevo pro-

grama es la puesta a punto del Banco de Datos Informatizado. La disponibilidad de la información sobre los antecedentes clínicos de un trabajador del mar en el puerto en donde esté precisando la asistencia o efectuando el reconocimiento periódico, o bien en el centro Radio-Médico para consulta desde el propio buque, es de vital importancia, y la agilidad con que se consiga disponer de dicha información podrá ser decisiva a la hora de resolver con acierto la petición de asistencias.

En la actualidad están instaladas tres terminales en las Direcciones Provinciales de La Coruña, Las Palmas y Gijón. Durante este año se pondrán en marcha once más, con posibilidades de ampliar hasta 20 a finales del próximo año.

Asimismo, se pondrán en marcha en el transcurso del presente año la recogida de datos de enfermedad común y accidentes de trabajo en los Centros de las Direcciones Provinciales, Centro Radio-Médico, buque «Esperanza del Mar» y centros en el extranjero, con lo cual se conseguirá tener una información puntual de los procesos de la enfermedad y hacer un seguimiento de los mismos. En este sentido, y como objetivos concretos, está la elaboración de informes sobre accidentes laborales en un número aproximado de 300 y la confección de 6.664 expedientes para incluir en el Banco de Datos.

La diversidad de rutas y caladeros exigen la presencia de mecanismos de acción propios de este programa en aquellos puertos y países en donde la presencia masiva de la flota lo justifiquen. Dichos centros coordinarán los objetivos de este programa de acción y realizarán los niveles de actuación sanitaria, de asistencia social de apoyo y asesoramiento en coordinación con la política asistencial del Instituto Español de Emigración y con los puertos base que la administración marítima estructure.

En el año 1985 se construirá un nuevo centro en



Mozambique que permitirá la asistencia a la flota atunera en el Indico. La apertura de este centro viene determinada tanto por la abundante flota presente en la zona como por las carencias sanitarias que presenta dicho país.

Según comenta Fernando Alvarez, «este año pretendemos alcanzar una atención sanitaria en un número de 4.300 casos, de los cuales se reincorporarán a su trabajo 3.816, no lo harán 484 y serán evacuados 36».

Actualmente, el ISM cuenta con seis centros de asistencia en el extranjero: Walvis Bay (Sudáfrica), que cuenta con un médico y dos ATS, y ha atendido hasta la fecha a 2.516 personas; St. Pierre (Francia, ultramar), con un personal sanitario que se desplaza de St. John's y que ha atendido a 845 personas, en su mayoría marineros afectados de enfermedad o accidentados; St. John's (Canadá), tiene un médico y un ATS y ha atendido 149 casos de enfermedad, 46 accidentes y siete repatriaciones. Los otros tres centros están situados en Africa: Dakar (Senegal), con dos médicos, ha atendido a 1.081 personas; Nouadibou (Mauritania), tiene trabajando a un médico y dos ATS, y se ha ocupado de la salud de 192 enfermos, y, finalmente, Luanda, que está pendiente de la reestructuración de sus instalaciones, ha atendido a 696 personas.

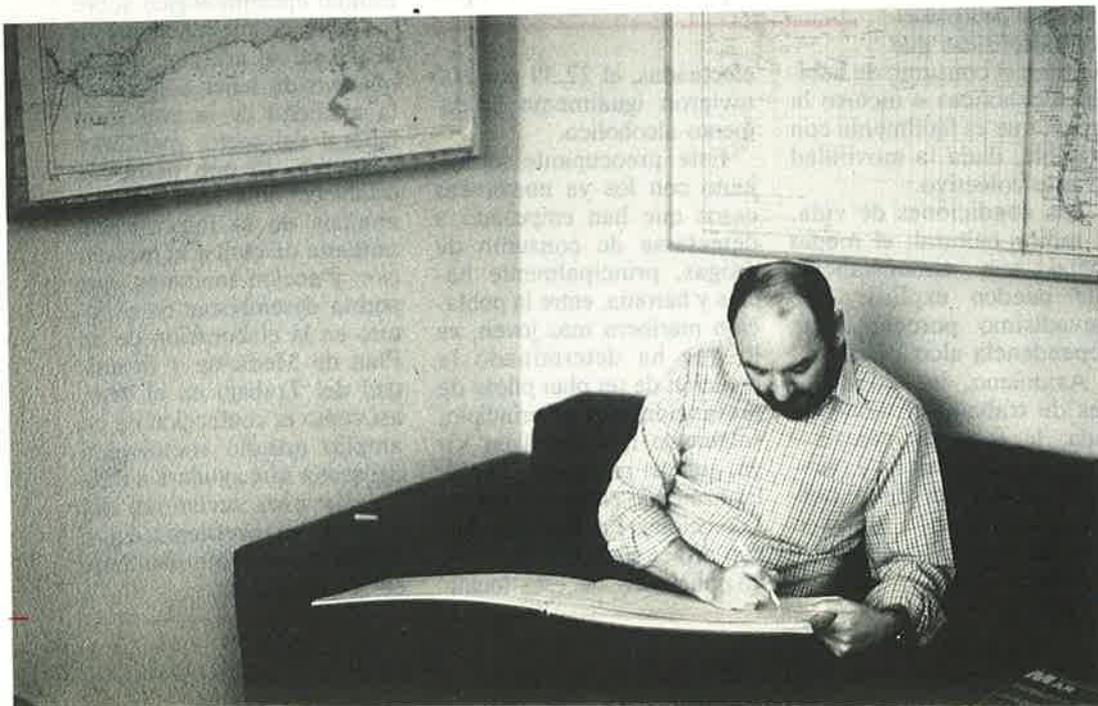


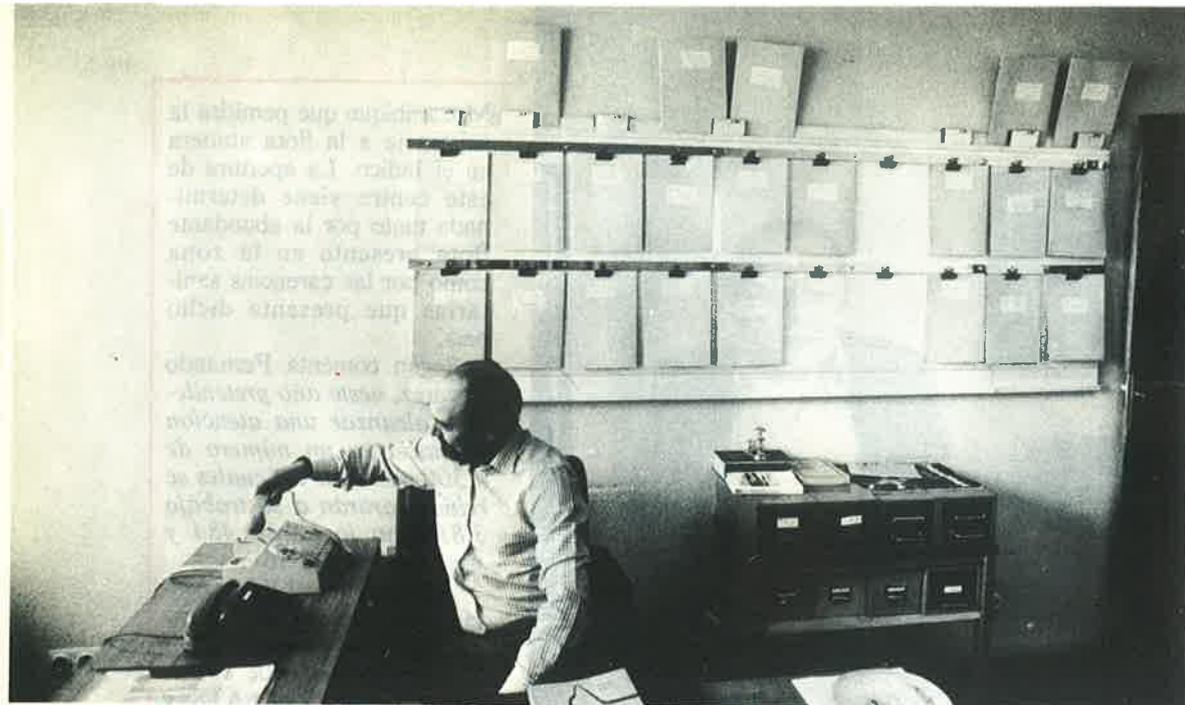
AMBICIOSO PLAN DE FORMACION

Los responsables del Servicio de Medicina Marítima esperan impartir en el presente año hasta veinte cursos de medicina preventiva, a través de los facultativos de las Direcciones Provinciales del ISM.

MEJORAS EN EL «ESPERANZA DEL MAR»

También el buque de asistencia «Esperanza del Mar» está contemplado en el nuevo Programa de Medicina Marítima. Durante el presente año será dotado de la infraestructura necesaria para recoger hasta 20 ó 30 pasajeros más a bordo, puesto que en el hipotético caso de una catástrofe las doce camas sanitarias con que cuenta en la actualidad serían insuficientes. Los objetivos marcados para este año, y recogidos en los presupuestos, son efectuar 333 asistencias técnicas





En 1985, la atención sanitaria podrá llegar hasta 4.300 casos.

a embarcaciones y mantener el buque sanitario 264 días en el mar, realizando un total aproximado de 36.000 millas.

Por otra parte, se mantiene actualmente contacto con el buque sanitario francés «Pecher Breton», a fin de concertar la asistencia sanitaria de nuestra flota atunera en las Azores, y próximamente se firmará un convenio de colaboración en sistema de electrocardiografía a través de radio-teléfono, en colaboración con FUNDESCO (Fundación para el Desarrollo de las Comunicaciones), que permitirá la transmisión de electrocardiogramas desde el buque «Esperanza del Mar» al centro Radio-Médico. Esta experiencia será ampliada más adelante a la flota mercante.

Sobre el Centro Radio-Médico se puede adelantar que, para 1985, las previsiones en cuanto a asistencia se evalúan en 1.300, de ellas en 900 casos los tripulantes serán reincorporados a su trabajo y 300 serán evacuados. El número de expedientes a efectuar e incorporar al Banco de Datos será de 1.200.

Este centro será el lugar donde se coordine toda la asistencia sanitaria llevada a cabo en los centros en el extranjero, y el buque «Esperanza del Mar» recibirá información de ellos y se encargará de informatizarla, de tal modo que entre estos tres

centros se efectuará un número aproximado de 11.932 asistencias sanitarias, de las cuales se derivará un número de 7.915 tripulantes reincorporados a su trabajo, 917 no reincorporados y 469 evacuaciones.

Una novedad, de tipo experimental, que se va a poner en marcha es el Plan de Prevención de la Toxicomanía, tanto en el aspecto de drogadicción como en el del alcoholismo.

De acuerdo con la información de que se dispone, la dependencia alcohólica podría alcanzar el 20 por 100 de la población activa en el sector. El trabajador del mar está sometido a una serie de agresiones psicofísicas que facilitan el consumo de bebidas alcohólicas e incluso la droga, que es fácilmente con seguible, dada la movilidad de este colectivo.

Las condiciones de vida, el índice cultural, el medio social son circunstancias que pueden explicar este elevadísimo porcentaje de dependencia alcohólica.

Asimismo, las condiciones de trabajo, el modo de vida, la falta de mecanismos de dispersión y evasión en la vida de a bordo son terreno abonado para el cultivo de esta situación.

A modo de ejemplo puede señalarse que, en un bloque de 10.000 consultas en el centro de este Instituto en St. Pierre, el 74 por 100 de las mismas se debió a causas comunes, y de éstas el 5 por 100 tuvo su causa en el alcoholismo. De las hospitalizaciones habidas en dicho centro hospitalario, el 16 por 100 correspondieron a enfermedades mentales, siendo la causa en su casi totalidad la bebida. De las repatriaciones

Con la campaña de medicina preventiva se podrán efectuar 40.000 reconocimientos médicos previos al embarque

efectuadas, el 22,39 por 100 tuvieron igualmente fundamento alcohólico.

Este preocupante índice, junto con los ya numerosos casos que han empezado a detectarse de consumo de drogas, principalmente hachis y heroína, entre la población marinera más joven, es lo que ha determinado la creación de un plan piloto de prevención, que, en principio, solamente funcionará en Vigo, aunque posteriormente se irá haciendo extensivo a otras Direcciones Provinciales. Según nos explica el director de la policlínica de esta locali-

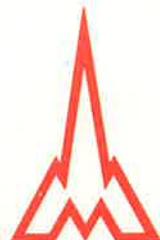
dad, Cayetano Rodríguez Escudero, la experiencia será coordinada y dirigida por el doctor Teixeira, que es un experto internacional en la materia. «En principio —dice el director de la policlínica— hay una falta de datos fiable para hacer estadísticas del problema. De ahí que la primera tarea que vamos a emprender es la de efectuar estudios epidemiológicos y prospectivos sobre el número de drogadictos y del alcoholismo existentes en el medio pesquero-marítimo, para después establecer un plan de prevención, tratamiento y recuperación y reinserción de estos enfermos. De momento nos dedicaremos al tratamiento de casos concretos en grado agudo, contando para ello con la colaboración de otros hospitales y centros, aunque para nosotros lo ideal sería que la cooperación funcionase, fundamentalmente, con centros municipales. También entra en nuestros planes que en el futuro puedan los médicos desplazarse a los puertos.»

En esta primera etapa el presupuesto es limitado, y la financiación de la asistencia desplazada que se produce se efectuará por el sistema de módulos, siguiendo las normas del INSALUD.

El Programa de Medicina Marítima contiene elementos que tienen enorme interés para su aplicación a programas paralelos. Así, la vertiente más relevante es el estudio epidemiológico sobre los datos de población que en el mismo se arbitren, con el objetivo de tener controlada la totalidad de la población laboral del sector marítimo-pesquero, lo que permitirá establecer una base para el análisis de la información sanitaria de cara a la prevención y acción sanitarias, que podría desembocar en el futuro en la elaboración de un Plan de Medicina y Seguridad del Trabajo en el Mar, así como la confección de un amplio estudio sociológico del sector que ayudará a definir las características del mismo, su problemática e incidir más profundamente en sus raíces. ■

Motores Diesel refrigerados por agua

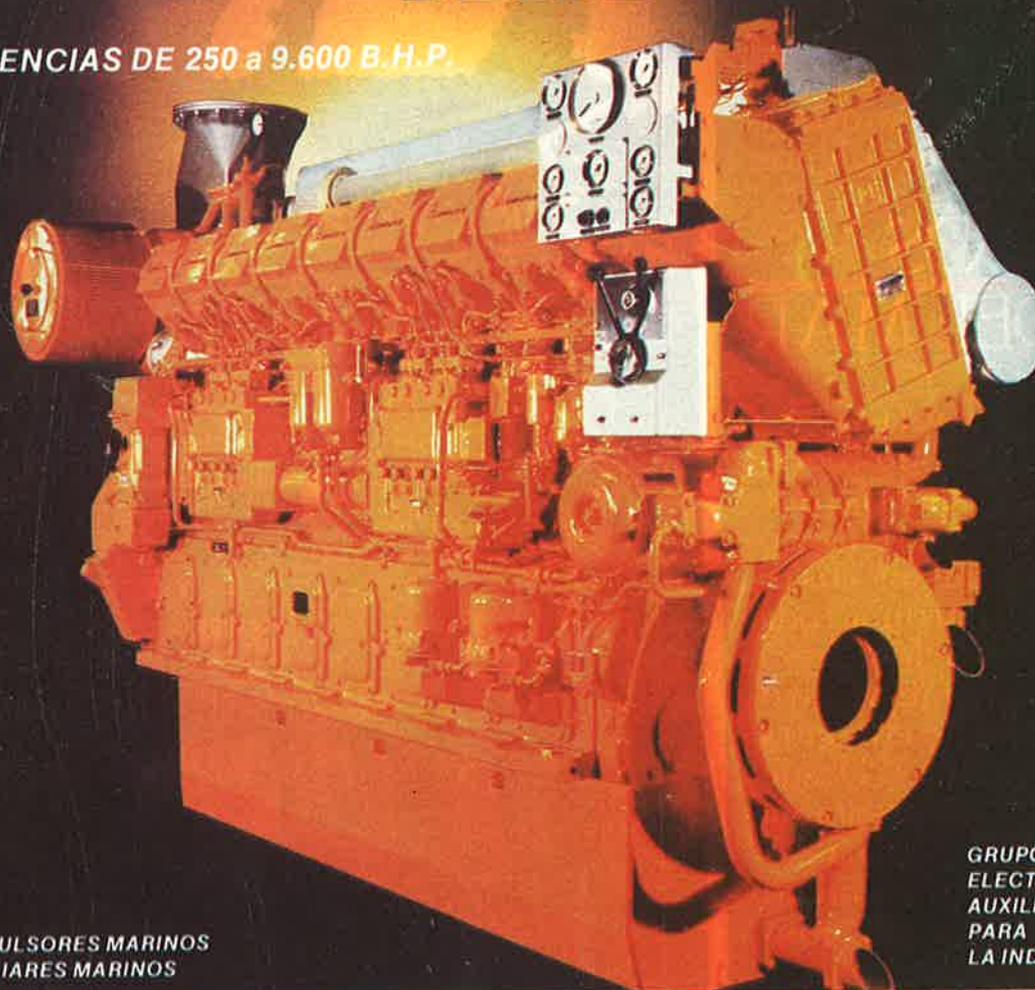
Barreras lic. **DEUTZ**



KHD

DEUTZ

POTENCIAS DE 250 a 9.600 B.H.P.



PROPULSORES MARINOS
AUXILIARES MARINOS

GRUPOS
ELECTROGENOS
AUXILIARES
PARA
LA INDUSTRIA

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO

CIA. ESPAÑOLA DE MOTORES DEUTZ

OTTO LEGITIMO S.A.

Avda. Pío XII, 100 - MADRID-16 - Tels.: 202 22 40 - 766 18 65

Télex: 43739 - Telegramas: DEUTZMOTOR

FABRICA

H.J. BARRERAS, S.A.

DIVISION MOTORES

C/ Tomás A. Alonso, 100

VIGO (Pontevedra)

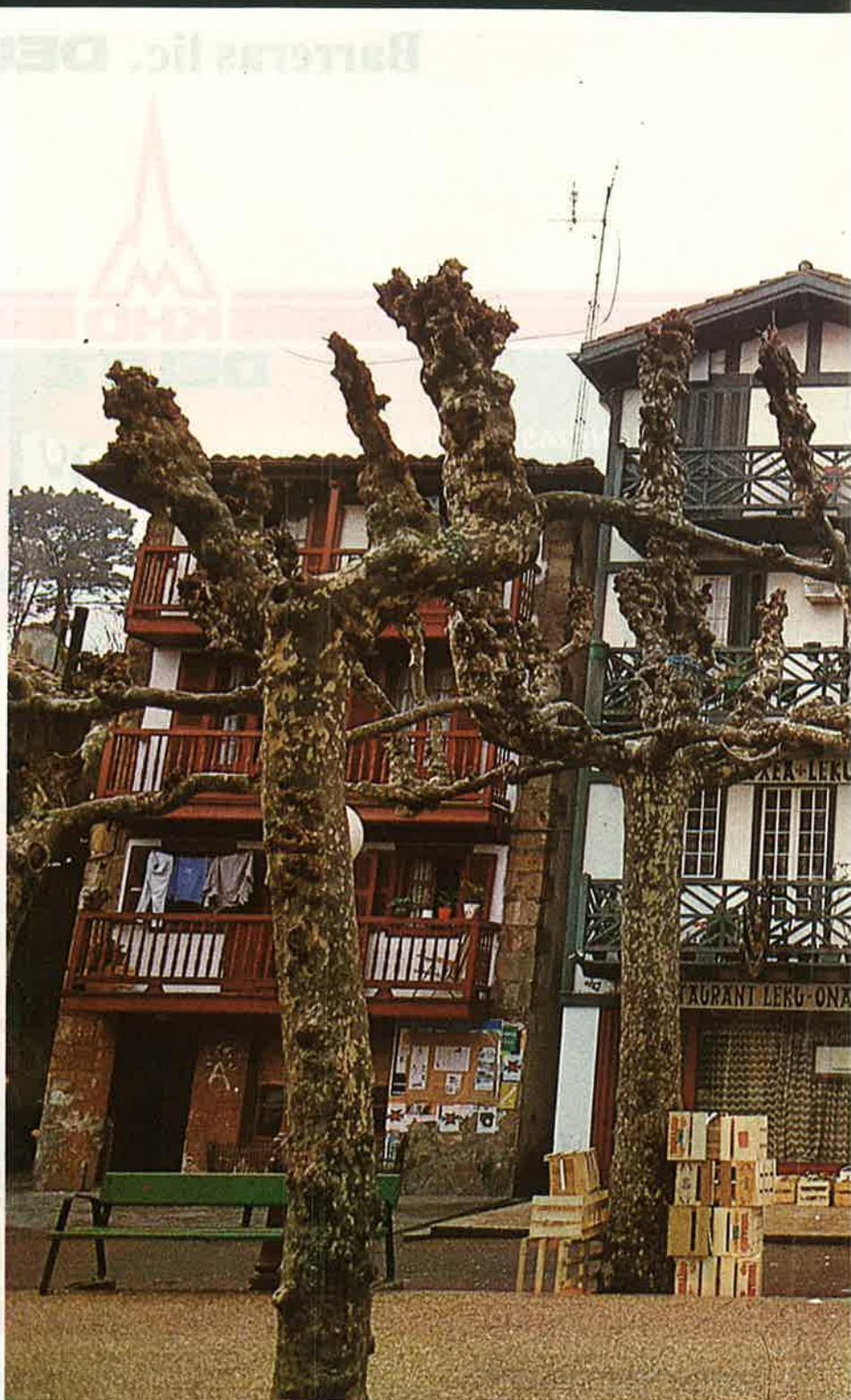
Solicite más información al Apartado n.º. 50.938 de Madrid

FUENTERRABIA

Hubo una época en la que Fuenterrabía era la meta de los veraneos aristocráticos, de la gente bien y los aguerridos madrileños. Pero no tardó en llegar un tiempo que puso los pelos como escarpas a las marquesas y los madrileños.

PUEBLOS DEL MAR

El paisaje había vuelto a ser de todos, y las marquesas, que son muy exclusivas para sus cosas, se marcharon a toda prisa de lo que ya consideraban suyo después de cuarenta felices veraneos. Desde entonces, Fuenterrabía ha vuelto a ser la deliciosa ciudad de antaño: una hermosa sinfonía de colores entre el mar y la historia.



ROJO, AZUL, VERDE

R R A B I A

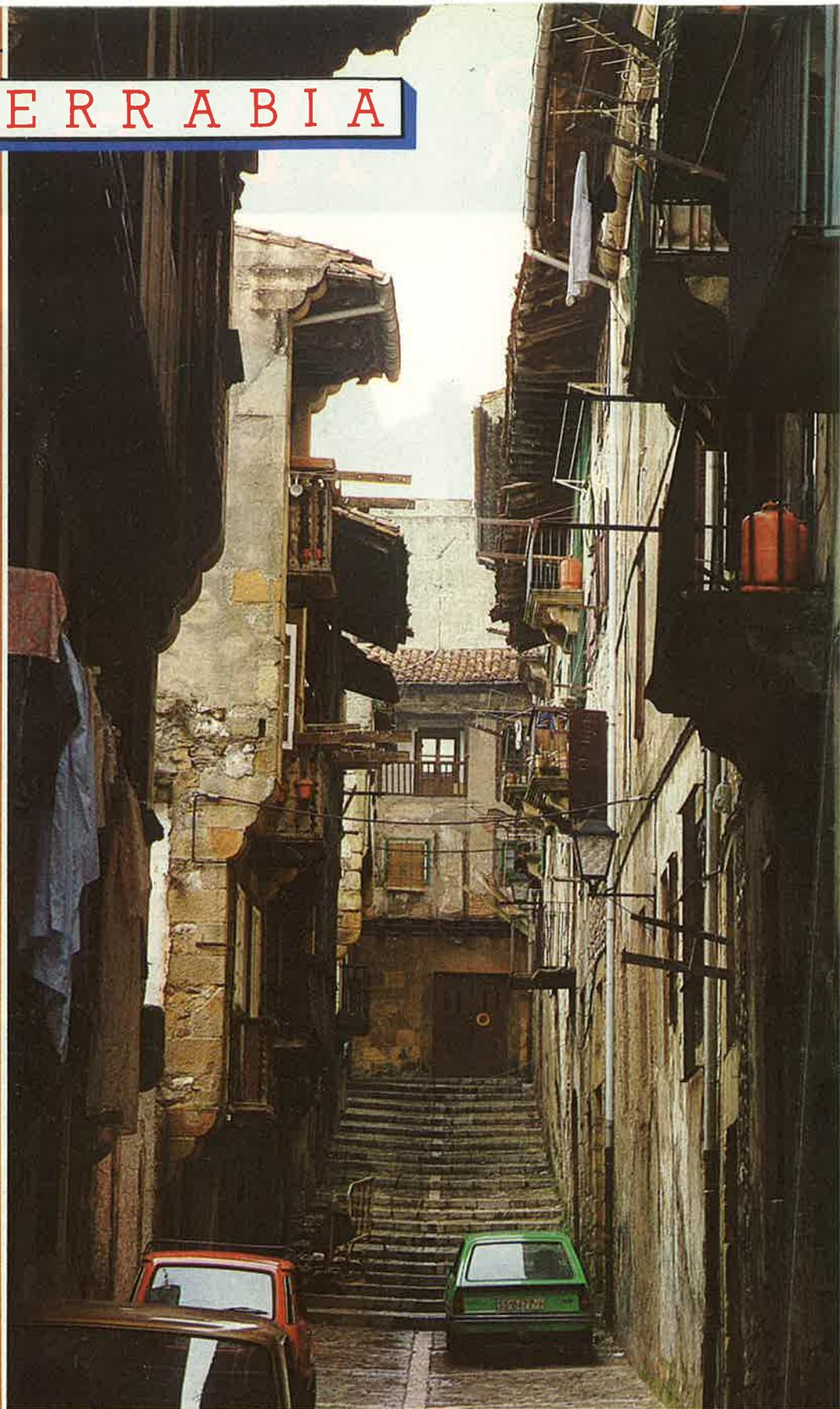


ERDE Y BLANCO

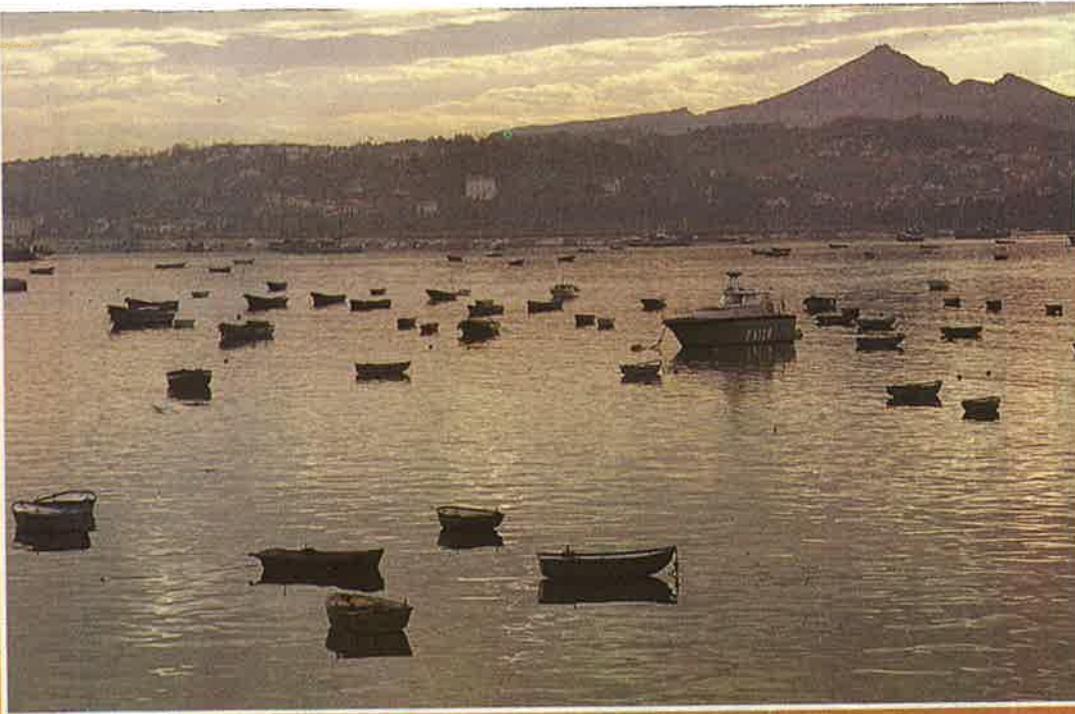
FUENTERRABIA

HUBO un tiempo en el que las marquesas huyeron en masa de Fuenterrabia. Y lo hicieron con una celeridad impropia de su severo linaje. Seguramente, les supuso un serio disgusto renunciar a las deliciosas vacaciones en una villa de tan luminoso abo-lengo. Sin embargo, las ilustres damas no se fiaban. Y cuando una marquesa pierde la confianza es como si hubiera perdido a su confesor. En el fondo, ellas ya sabían lo que iba a suceder. Sabían que Franco no volvería a establecer nunca el Ministerio de Jornada en San Sebastián, y que los románticos jardines del Palacio de Ayete —donde dicen que se encontró la plata robada a Telesforo Monzón— no albergarían ya la vetusta sombra del anciano general. Fueron tiempos difíciles para la aristocracia veraneante. Hasta el nacionalista José Ramón Labayen —hoy alcalde de San Sebastián— ordenó colocar cristales antibalas en su hermoso hotel de Londres y de Inglaterra para evitar que las balas de goma, disparadas contra los manifestantes en la céntrica avenida, se coloran por la cafetería llenando de sobresaltos el té de las cinco. El viento de la transición se había llevado cuarenta veranos de felicidad aristocrática como si fueran hojas secas.

Es probable que las marquesas no supieran a ciencia cierta por qué les gustaba tanto Fuenterrabia. Estas honorables señoras son de poco leer en general, y seguramente sólo acertaban a intuir el eco de los dorados fastos que, en épocas perdidas, habían conocido las empinadas calles de la ciudad antigua, como aquella histórica boda de Luis XIV de Francia con la infanta María Teresa de España. Desconocían que la muralla, tan melancólica al atardecer, había sufrido los feroces sitios de británicos y franceses, y que



*FUENTERRABIA ES UNA
Y MIL HISTORIAS,
UNO Y MIL PAISAJES*

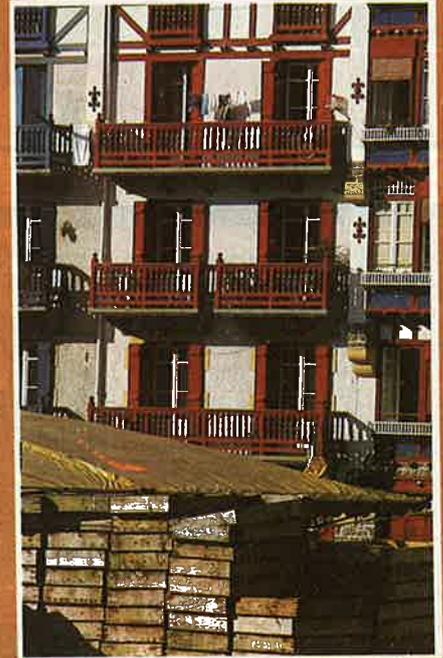
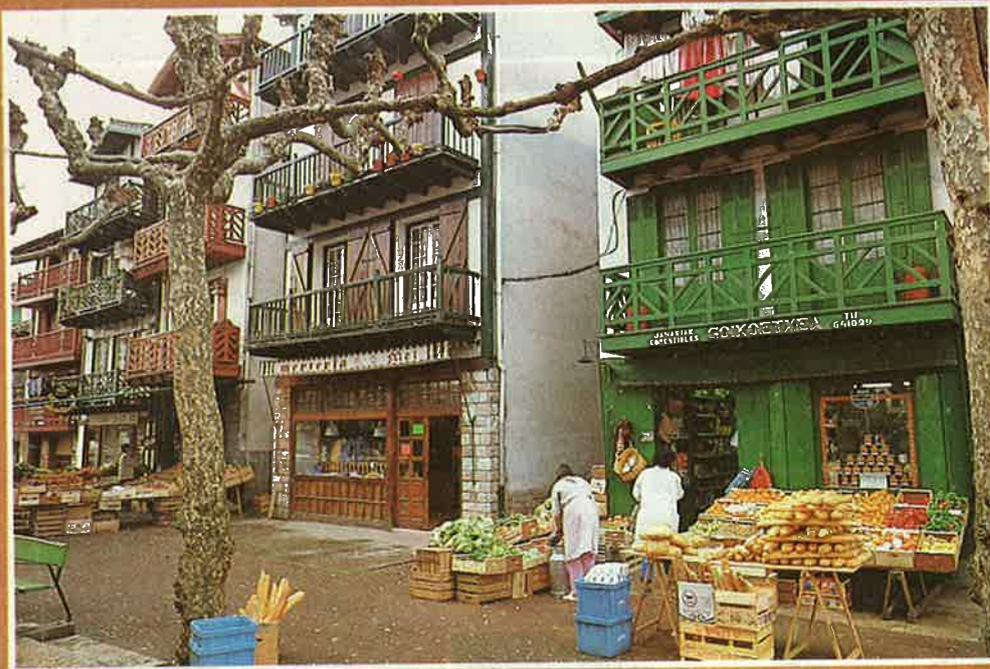


LA "MUY VALEROSA"

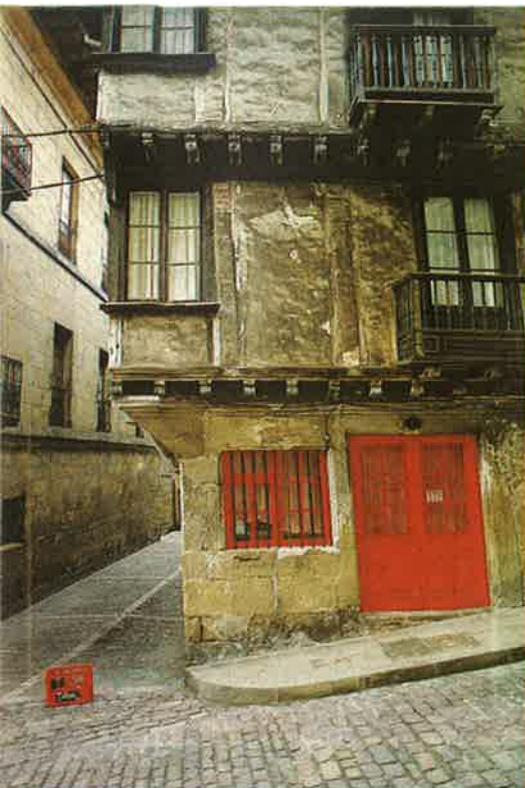
El empecinado heroísmo con que la población ondarribitarra defendió sus territorios le valió a la villa el título de "muy leal, muy noble y muy valerosa".

el empecinado heroísmo con que la población ondarribitarra defendía al rey de turno le había valido a la villa los títulos de «muy noble», «muy leal» y «muy valerosa».

Si en vez de hojear el «ABC», las marquesas y los

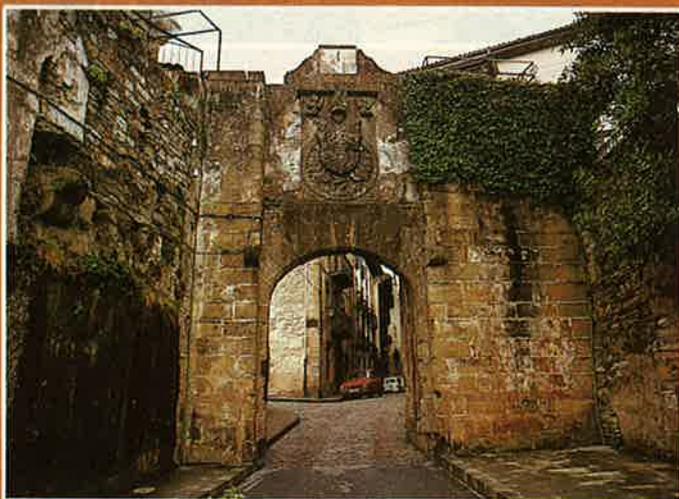


madrileños se hubieran molestado en leer las obras del historiador local don Florentino Portu, además de conseguir un poco de cultura, se habrían enterado de que Fuenterrabia no es sólo la villa más hermosa de Euskadi. Sabrían, por ejemplo, que la belleza de sus árboles, sólo comparable a la de los tamarindos de los jardines de Alderdi-Eder, en San Sebastián, no era fruto únicamente de un alcalde llamado Sagarazu. Y, aunque muchos autores pongan en duda la capacidad de la aristocracia para distinguir un tamarindo de un olivo, las marquesas podrían haberse percatado de



FUENTERRABIA

que la belleza no es casual ni puede medirse por la alcurnia de los ojos que la miran. La belleza es una historia a contar. Una historia que, en el caso de Fuenterrabía, no cabe en el gótico tardío de su iglesia, ni en la sólida estructura del castillo de Carlos V, hoy parador nacional. De Fuenterrabía no se sabe con certeza ni el origen de su nombre. El mosaico de hidalguías que corona su Casa Consistorial —una excelente vidriera por la que la afamada casa A. de Bolinga cobró 1.100 pesetas en julio de 1902— sólo cuenta una historia incompleta de las batallas. Los seiscientos años de su Cofradía de Mareantes, cuya arrendataria llegó a cobrar un doblón de oro por el uso del horno para derretir ballenas, es únicamente una pequeña parte de la leyenda marítima ondarribitarra. Como también es una pequeña parte del paisaje el santuario que la Virgen de Guadalupe tiene en el monte Jaizquibel. (Fue el 7 de septiembre de 1638 cuando los ondarribattarras, cercados nuevamente por una fuerza francesa superior en número, bajaron a la Virgen de Guadalupe hasta



**LA BELLEZA NO ES CASUAL,
NI PUEDE MEDIRSE POR LA
ALCURNIA DE LOS OJOS
QUE QUIEREN ATRAPARLA**

la villa y, ante su imagen depositada frente a la iglesia parroquial, juraron defender la plaza hasta morir. Trescientos cincuenta años después, Fuenterrabía sigue celebrando aquella histórica victoria con la bajada de la patrona hasta el centro de la ciudad.)

Por la calle Mayor, o la del Obispo, o la de Carnicería, parece adivinarse todavía el paso de Iñigo Fernández de Velasco, el legendario condestable de Castilla, mientras sigue ondeando en el castillo de Carlos V la bandera blanca con la cruz de Borgoña, que a más de una marquesa haría confundir el edificio con un puesto de la Cruz Roja.

Fuenterrabía es uno y mil relatos. Una y mil historias en la vida de los «caletarras» que habitan la parte alta y antigua de la ciudad; uno y mil paisajes en los rostros de los «basabiterras» que pueblan los diseminados caseríos; uno y mil lenguajes en el abierto barrio portuario que dominan los orgullosos «portuarras». Una ciudad que, desde el escepticismo de la historia, dijo adiós sin pena a unas marquesas que huyeron con su equipaje de sustos. Y que, desde la luminosidad de su puerto, siguió siendo constante incitación al viaje.

Diego GARCÉS

DEL MAR A LA MESA

Por Manuel MARTINEZ LLOPIS

A los griegos y a los romanos nunca terminó de gustarles el mar. Sin embargo, muy pronto aprendieron a disfrutar de sus productos. En el actual imperio de las conservas, muy pocos saben que ya hubo otros imperios y también otras conservas que hicieron historia.



SALAZONES DE PESCADO

LA HISTORIA EN CONSERVA

LOS griegos, como los romanos, nunca tuvieron afición a navegar, pues consideraban al mar como un ente malvado que se gozaba destruyendo las naves y aniquilando sus tripulaciones; por esta razón era muy frecuente que sus naves, especialmente las romanas, estuvieran tripuladas por extranjeros y forzados. Sin embargo, y a pesar de la fobia que los antiguos sentían hacia el mar, gustaban de comer pescado, y durante el dominio de Roma esta afición rayaba en el delirio.

Como entonces no se conocían medios eficaces para conservar los pescados frescos, se utilizaban mucho las salazones y disponían de importantes manufacturas conserveras en distintos lugares, desde las que se enviaban a las ciudades importantes las salazones preparadas con los más distintos pescados, como caballas, atunes, salmonetes, mújoles, sardinas. Durante el

período romano, estas conservas eran el fundamento de la nutrición de la plebe y especialmente de las legiones.

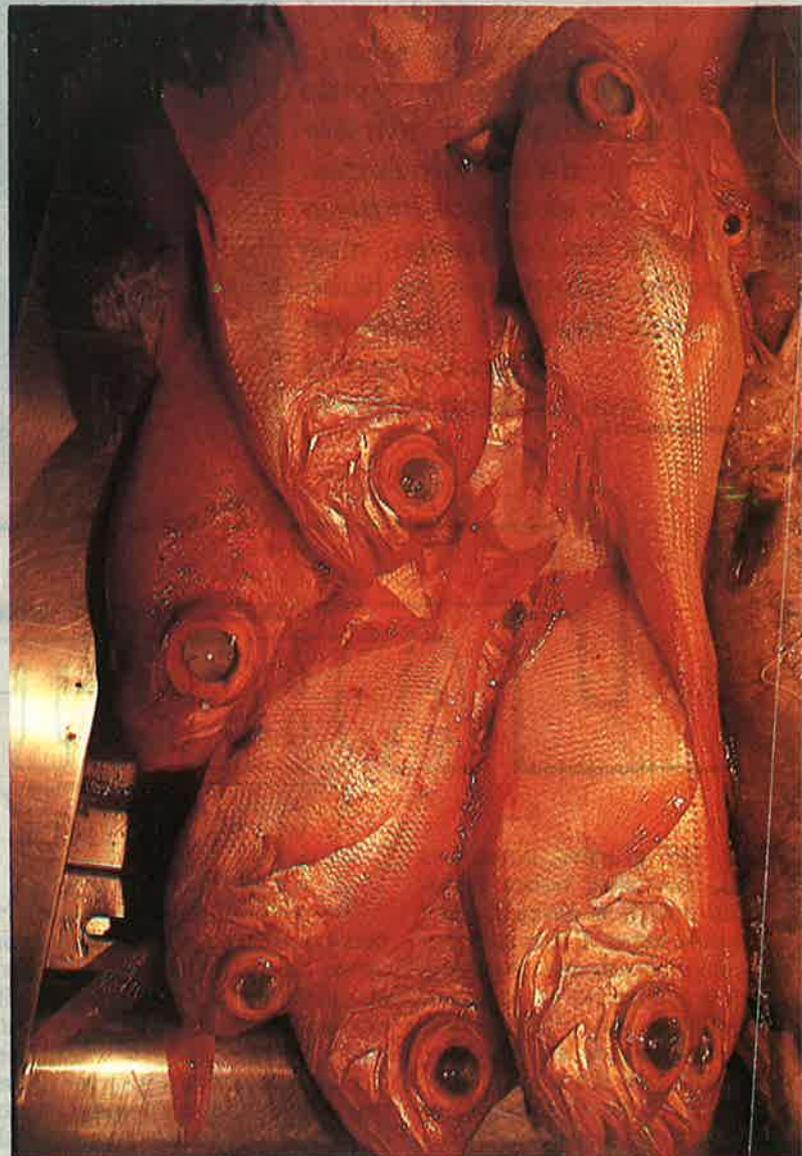
En las factorías conserveras se elaboraban salazones de muy diversas clases, algunas de muy buena calidad, pero los patricios y las gentes adineradas sólo las consumían cuando se trataba de alguna especie poco frecuente que llegaba de Gades, Abdera, Sexi, Cartago Nova, del Ponto, del Bósforo o de Cerdeña, lugares donde estaban ubicadas las mejores factorías. De todas formas, existían gastrónomos inteligentes que no se dejaban influir por los prejuicios vulgares y las comían cuando su calidad lo merecía. Este es el caso del famoso **Arquestrato de Gela**, poeta y gastrónomo griego que vivió en el siglo IV a.C., al que se considera como el

primer escritor gastronómico. Su cuantiosa fortuna le permitía recorrer el mundo buscando manjares nuevos dignos de ser transmitidos a la posteridad. Con este pretexto probó todos los guisos, cató todas las salsas y adquirió unos conocimientos que le permitieron un intento de establecer una doctrina alimentaria. Con relación a las salazones de pescado, dice en su «*Deipnosophistarum*. Libro XV», obra que se presenta como una serie de consejos que da a sus amigos Moschus y Cleandro, por desgracia perdida y sólo conocida por los fragmentos que de ella conservó Ateneo: «Un pedazo de atún de Sicilia que se ha salado en una vasija me hace menospreciar a una castañuela que se ha ido a buscar al Ponto y a los que la alaban. Pocas gentes saben que es un manjar mez-

quino y despreciable; pero tomad una caballa de tres años, recientemente salada a medias, en buen estado y que no haya salido de la salmuera, y comprobaréis la diferencia. Si jamás habéis ido a la bella y respetable ciudad de Bizancio, comed con agrado un pedazo de atún salado, que es un manjar excelente y muy delicado.»

Los tipos de salazón que entonces se hacían eran muy variados y se tenía en mucho aprecio la denominada «horaion», preparación poco grasa que se elaboraba durante el verano preferentemente con colas de atún frescas. Para otras salazones, la primera materia constaba en pescados previamente cocidos o asados, que se comían después de rociarlos con aceite y con «garum»; pero lo más corriente de estos preparados se comían tal como

LAS CONSERVAS FUERON ALIMENTO ESENCIAL PARA LOS LEGIONARIOS



venían, después de tenerlas en remojo en agua dulce. Según Dífilo, médico griego de Sifno, en las islas Cícladas, en el siglo III a.C., autor de un libro titulado «Del régimen que conviene a las personas enfermas y las sanas», «se deben remojar las salazones en agua dulce y sin olor antes de comerlas y una salazón que se cuece en agua de mar se hace más dulce: las salazones comidas calientes son más agradables». En una comedia de Alexis, poeta griego del siglo III a.C., que cultivaba el género cómico,

un cocinero charlatán describe cómo se debe cocer un «horaion», diciendo: «Lo lavo bien y seguidamente, cuando haya espolvoreado el plato con todo lo que pueda engolosinar el gusto, pongo en él mi pedazo de “horaion”, lo rocío con aceite y, cuando se haya rendido por la cocción tierno como la médula, lo sazonaré con jugo de angélica.»

Las salazones habían dado origen en Grecia a tres proverbios populares: «La salazón se cuece con sólo ver el fuego», «La salazón vieja

demanda el orégano», «Jamás se remueve demasiado una salazón».

Diocles de Carista, famoso médico griego que vivía en Atenas trescientos cincuenta años antes de Cristo, autor de muchas obras que han llegado a nosotros en fragmentos, afirma que la salazón de mejor calidad que se preparaba con pescado magro era el «horaion», mientras que de las salazones grasas la más solicitada era la «thonnina», que debía presentar gran semejanza con la «toñina» que hoy se consume en la región

valenciana. Arquestrato hace grandes elogios de la que se obtenía del llamado «pez elefante», que también es alabado por Aristófanes en las «Termóforas». Existían otras salazones, como la «cybia», preparada con chicharros de gran tamaño; Aristófanes cita también el «antacee», que se elaboraba en las salinas cercanas a Gades, hoy Cádiz.

Con la carne de los atunes que sobraba, después de separar las partes nobles para hacer las salazones de mayor precio, se elaboraban otros productos de inferior calidad,

como los llamados «melandries» y «keeteme», manjares bastos y de difícil digestión, pero baratos, que se destinaban para la comida de la gente pobre y para alimentar a los esclavos. Jenócrates, filósofo griego que nació en Calcedinia en el siglo V a.C., en su «Tratado de la naturaleza» afirma que los habitantes de las islas del Propóntide, hoy mar de Mármara, salaban aquellos peces de pequeño tamaño, que se cotizaban a precios elevados, entre los que figuraban los salmonetes, los pargos, los esparos, las brechas.

bre de «cybium», producto al que el médico griego Dífilo atribuye virtudes laxativas. El «cybium» se servía en las más afamadas mesas romanas, cubierto de huevos duros cortados en rodajas. Ateneo, recogiendo una cita de Meneiteo de Atenas, aconseja asar el atún, «porque esta cocción produce la fusión y la reducción de la grasa. Pero, como a pesar de todo la carne fresca del atún siempre queda pesada e indigesta, incluso la del atún de un año, que está considerada como la más tierna, los delicados prefieren comprar el “cybium”, esta

— **Salsa para acompañar al siluro, la «pélamide» y el atún salados:** se prepara con pimienta, levístico, cominos, cebolla picada, menta, avellanas trituradas, dátiles cariotas, miel, vinagre, mostaza, todo bien ligado con aceite.

— **Salsa para el salmoneado salado:** pimienta, ruda, cebolla, dátiles y mostaza. Añadid un erizo de mar triturado y abundante aceite. Se rociará con esta salsa el pescado después de frito o asado.

— **Salsa para el mújil salado:** pimienta, levístico,

se añaden unos huevos duros picados, después un poco de vino, vinagre, vino cocido («defrutum») y de aceite verde.

La siguiente es una curiosa receta, también de Apicio, cuyo título es muy sugestivo: **Pescado salado sin pescado:** se cuece un hígado o varios de salmoneado, se tritura en un mortero con «garum» a la pimienta o sal; se agrega aceite y un hígado de liebre, de cabrito o de ave. Después, cuando todo esto sea una pasta, se mete en un molde en forma de pez, se



Los romanos daban el nombre de «pélamide» a un tipo de atún de mayor tamaño que el llamado «cordyle», que descendía del Palus-Méotide (mar de Azov) para penetrar en el Ponto (mar Negro) para desovar en el comienzo de la primavera y allí permanecía durante cuarenta días. Estos preciosos peces eran capturados en su mayoría durante el retorno, y, como la cantidad capturada excedía en mucho a la que podía ser utilizada, se salaban para venderlos cortados en pedazos, con el nom-

salazón incomparable». «¡Un pedazo de atún de Sicilia en el punto de ser metido en salazón! —dice Arquestrato como en un sueño—. Pero si vas a Bizancio, la santa y la ilustre, come de nuevo un pedazo de salazón de verano. ¡Es verdaderamente buena y tierna!»

Como demostración del interés que los antiguos romanos sentían por las salazones de pescado, se recogen seguidamente algunas de las recetas que figuran en el «Tratado de cocina», de Celio Apicio:

cominos, cebolla, ruda, avellanas, dátiles cariotas, miel, vinagre, mostaza y aceite.

— **Otra salsa para el mújil salado:** pimienta, orégano, jaramago, menta, ruda, avellanas, dátiles cariotas, miel, aceite, vinagre y mostaza.

— **Preparación del bonito salado:** se cuece el bonito, y después se despoja de las espinas que pudiera tener. Se maja en un mortero pimienta, con levístico, tomillo, orégano, ruda, dátiles cariotas y miel. Se pone esta mezcla en una salsera;

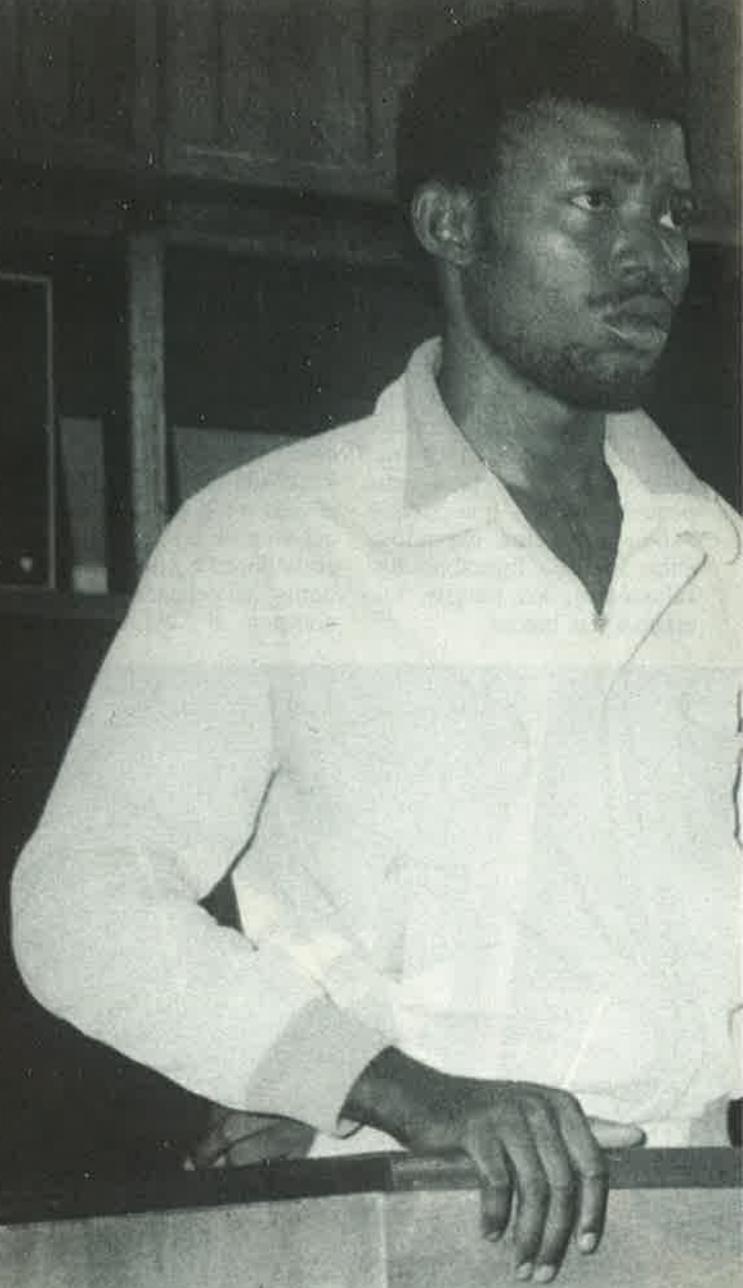
desmolda y se moja con un poco de aceite verde.

Similar a la anterior es esta fórmula: **para reemplazar al pescado salado:** se trituran en el mortero unos cominos, pimienta y se agrega un poco de «garum», se añade también un poco de vino de pasas o vino cocido (caroenum) y abundantes nueces machacadas; se trabaja esta mezcla y después se vierte en un molde adecuado. Se rocía con unas gotas de aceite, después de lo cual se sirve.

Después de seis meses de permanecer en prisión, un Tribunal de Port-Harcourt declaró al capitán José Luis Peciña culpable de dos delitos de exportación ilegal de gasóleo.



Yes



Fue condenado a muerte. López Tapia pasea tranquilamente.





CAPITAN PECIÑA: A LA ESPERA DEL INDULTO

La esperanza de José Luis Peciña, capitán del petrolero Izarra, se vio frustrada en cierto modo el pasado día 20 al conmutar el Consejo Supremo Militar de Nigeria la pena de muerte por otra de 25 años de prisión.

JOSE Luis Peciña fue detenido, junto a los 26 miembros de su tripulación del petrolero «Izarra», por las autoridades nigerianas el 19 de junio del año pasado, acusado de dos delitos de exportación ilegal de gasóleo. El buque fue apresado frente a las costas nigerianas y conducido dos días más tarde al puerto militar de Calabar. Después de seis meses de larga espera, el 10 de diciembre, el capitán Peciña es declarado culpable de dos delitos de exportación ilegal de gasóleo y condenado a muerte por un Tribunal de Port-Harcourt.

Un poco más tarde, el 14 de diciembre, la tripulación del «Izarra» llega a Madrid, tras haber autorizado el Gobierno nigeriano su salida del país. A pesar de la alegría que suponía la liberación, los tripulantes mostraron en todo momento su preocupación por la suerte que iba a correr su capitán.

Las movilizaciones en favor de José Luis Peciña no se hicieron esperar. Tan sólo una semana después de conocerse la noticia sobre la pena de muerte, llegaba a Lagos, capital de Nigeria, el teniente general Manuel Díez Alegría, para hacer entrega al presidente de aquel país, Mohamed Buhari, de un mensaje del Rey de España, donde se solicitaba el indulto.

El mismo día, el enviado regio entregaba también una carta del presidente del Gobierno español, Felipe González, al primer ministro nigeriano, Tunde Idiagbon, para interceder en la suerte del capitán del petrolero.

Pronto estas gestiones dieron pie a la especulación, y se barajó la posible rapidez con

que podría producirse la conmutación de la sentencia. Sin embarco, las esperanzas se difuminaron cuando en los últimos días del año el general Buhari dictó una amnistía para más de dos mil presos, indulto del que quedaba excluido José Luis Peciña.

Entre tanto, las gestiones llevadas a cabo por la Oficina de Información Diplomática y las condenas de algunos organismos internacionales tampoco dieron resultados positivos.

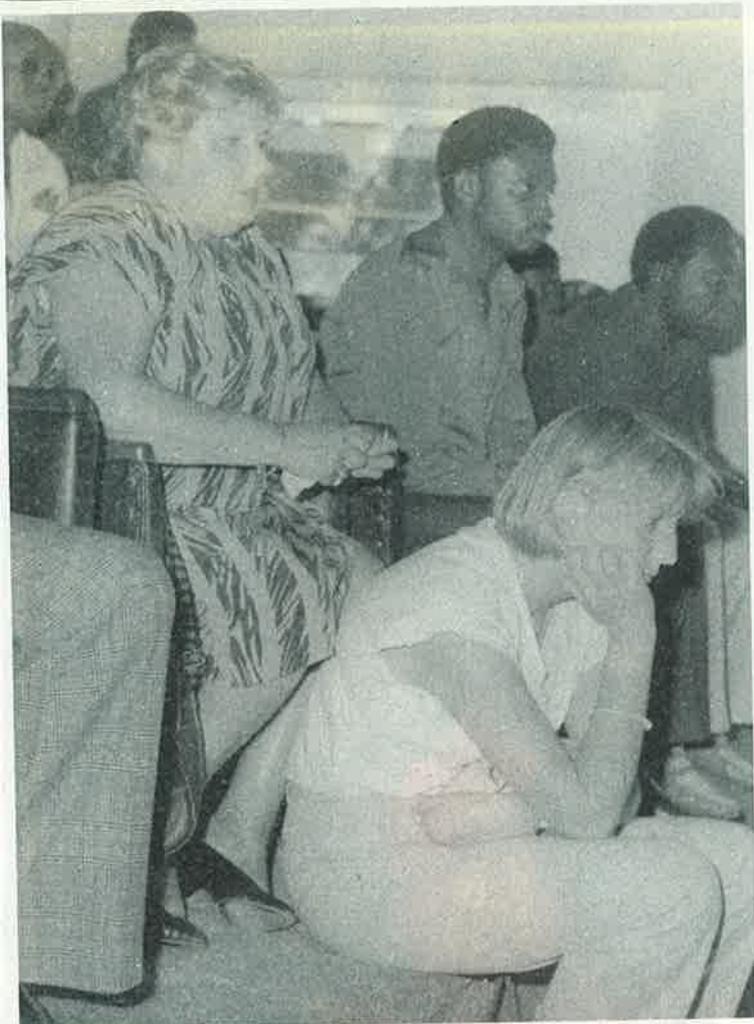
La decisión del Consejo Supremo Militar, integrado por diecinueve miembros entre los que se encuentra el jefe de Estado, Mohamed Buhari, y el primer ministro, Tunde Idiagbon, ha truncado las expectativas de una pronta repatriación del capitán español. También el día 20 de mayo, el Consejo conmutó la pena de muerte a dos ciudadanos nigerianos acusados de sendos delitos de exportación ilegal de gasóleo, realizados en la ciudad costera de Bonny el 30 de enero y el 27 de febrero, por otras de 25 años.

Las gestiones para conseguir el indulto se han intensificado y el optimismo parece ser la tónica general. Así, el



José Luis Peciña permanece en la prisión federal de Port-Harcourt a la espera del indulto.

**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



presidente Felipe González, señaló, en unas recientes declaraciones, que era necesario tener un poco de paciencia, aunque la perspectiva de la conmutación pareciera insuficiente. Aseguró, además, que las gestiones con las autoridades nigerianas continuarían y mostró su confianza en una resolución satisfactoria para el caso.

Por otra parte, Rafael Pastor, director general de Asuntos Consulares, dependiente del Ministerio de Asuntos Exteriores, afirmó que una vez finalizado el proceso jurídico queda pendiente de realizar la respuesta a la clemencia al General Buhari. «Una vez que existe sentencia firme —añadió— las acciones diplomáticas se están encaminando a la petición de gracia para el indulto pleno.»

La noticia de la conmutación cogió por sorpresa a la mujer y a una de las hijas del capitán que se encontraban en Port-Harcourt. Aunque su de-

PETICION DE GRACIA PARA EL INDULTO

El optimismo parece ser la tónica general. Según fuentes diplomáticas, una vez que la sentencia es firme, los trámites se encaminan a la petición de gracia para el indulto.

sánimo es patente, declararon su confianza en el gobierno español para que haga todo lo posible y actúe de inmediato ante las autoridades de Nigeria. Otra de las hijas manifestó desde Bilbao que no sabía si la Administración española estaba haciendo lo suficiente, ya que los resultados le parecían negativos.

De momento, José Luis Peciña permanece en la prisión federal de Port-Harcourt y el Ministerio de Asuntos Exteriores español es partidario de que no sea trasladado, ya que dicha cárcel es calificada como benévola.

También Rafael Lobeto, asesor técnico del Instituto Social de la Marina (ISM), mostró su optimismo ante la conmutación de la pena. «*El paso que han dado las autoridades nigerianas es el final del proceso jurídico, ya que el Consejo Supremo Militar es el último trámite procesal. Desde luego, el hecho de que haya cambiado la pena de muerte por otra de 25 años puede calificarse de paso positivo y hay que ser optimistas al respecto.*»

Entre tanto, y mientras la valoración de las 18.948 Tm. de gas-oil que, al parecer, exportaba ilegalmente el «Izarra», fue cifrada en varios millones de dólares, el armador del buque, José María López Tapia, considerado por todos como el auténtico culpable del tráfico ilegal, permanece en libertad. Según algunos expertos, las actividades del armador no se limitaban al petróleo, sino que ha tenido negocios de construcción y ha intentado operaciones en otras áreas.

De las averiguaciones practicadas se desprende que el Izarra había realizado otros tráficos de crudo poco claros, aunque bajo nombres diferentes. El 3 de enero de 1984, el petrolero «Cirón», que luego fue rebautizado como «Izarra»; se encontraba en el puerto de Burdeos. Tres días después, con el nombre de «Auma» y bajo bandera panameña, zarpó con destino a Las Palmas. Desde la capital canaria, el «Auma» se dirigió a Port-Harcourt, donde cargó 8.609 toneladas de gas-oil subvencionado por el propio gobierno

nigeriano a un precio tres veces más bajo que el del mercado internacional. En un segundo viaje, el «Auma» cargó 10.339 toneladas con destino, también en esta ocasión, a Las Palmas.

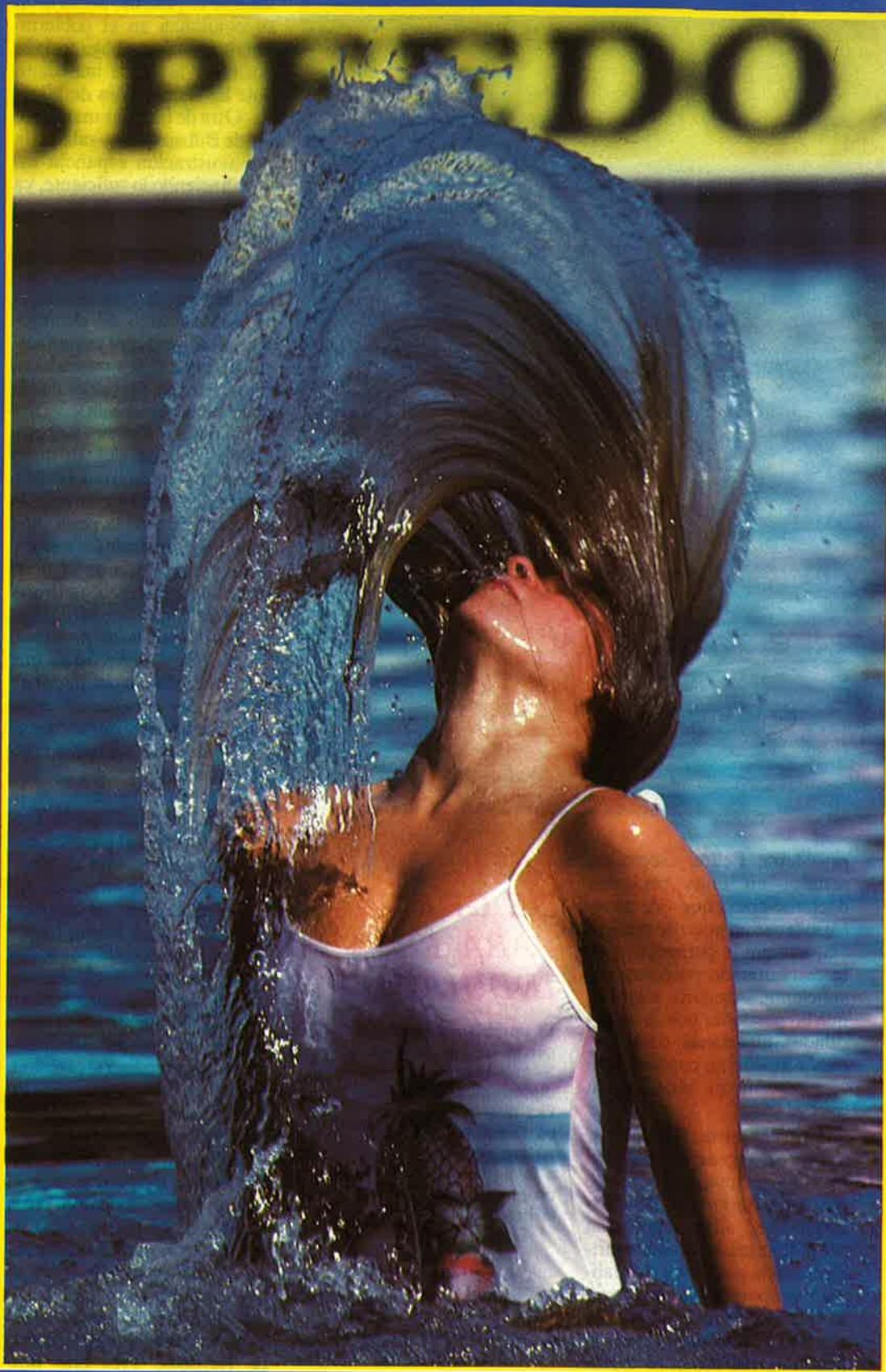
Todo parece indicar que las operaciones estaban concertadas entre ciudadanos nigerianos, y el armador vasco López Tapia, quien podría haber obtenido unos beneficios de 400 millones de pesetas.

El tercer viaje que realizó el viejo «Cirón», ya bajo el nombre de «Izarra», no consiguió despistar la vigilancia del puerto de Calabar y el capitán y la tripulación fueron detenidos bajo la acusación de tráfico ilegal. Dos meses después de la detención, la compañía fletadora panameña «Maritima Spain Africa-Line», aseguraba que el gas-oil se había adquirido de forma legal y efectuado su pago en divisas, y el propio armador del buque culpaba al capitán del conflicto.

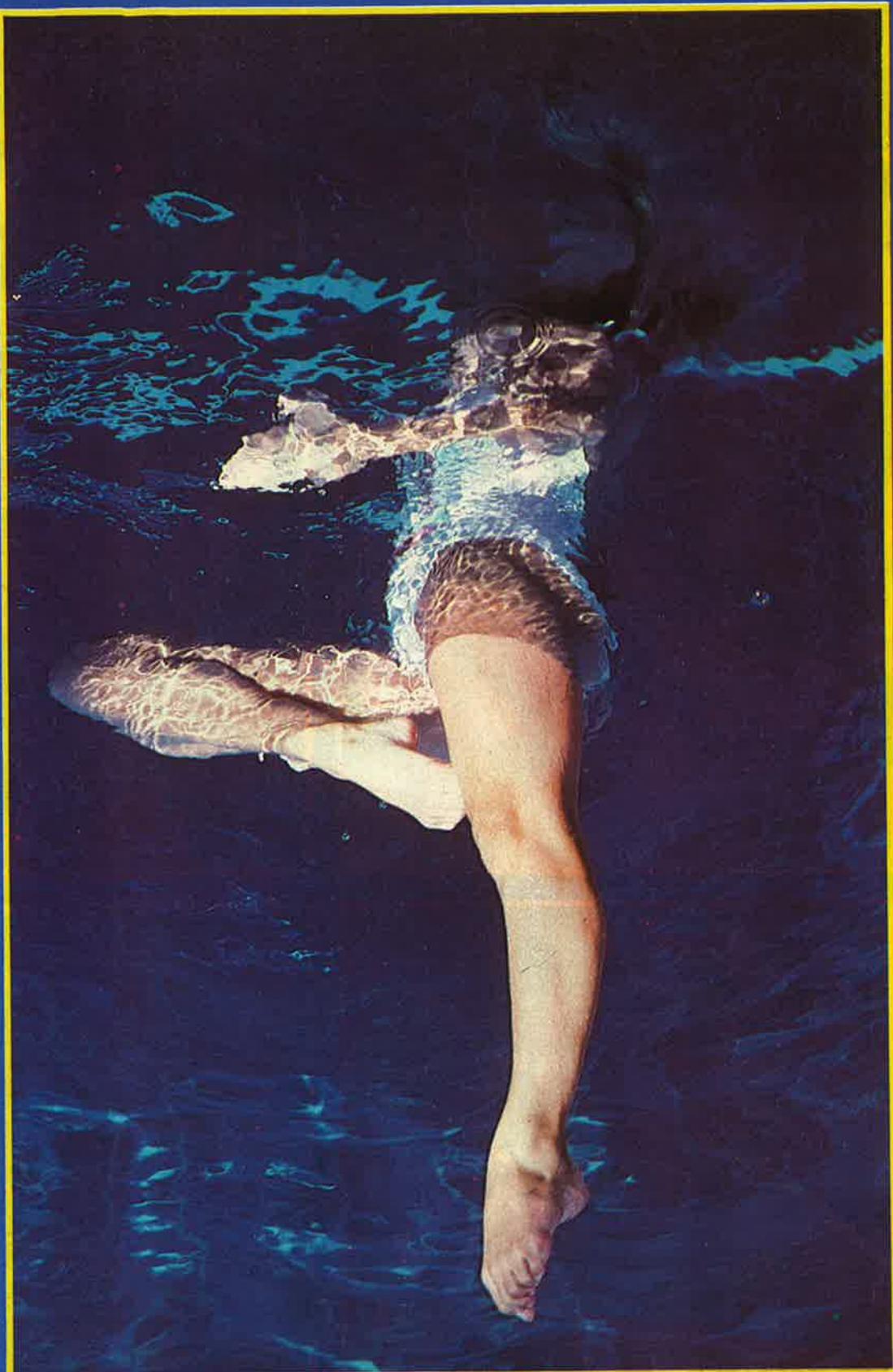
Las cosas no quedaron así, y el día 15 de febrero veintidós tripulantes del petrolero se personaron como perjudicados en la acción penal entablada de oficio por el Ministerio Fiscal contra el naviero José María López Tapia, por presuntos delitos contra la libertad y la seguridad en el trabajo, reflejados en el artículo 499 bis del Código Penal. Además, los mismos tripulantes formularon reclamación ante el Instituto de Mediación Arbitraje y Conciliación (IMAC) de Bilbao por falta de pago de sus salarios e incumplimiento de las restantes obligaciones empresariales, ya que se adeudan salarios desde el mes de marzo del año pasado.

Por su parte, el Instituto Social de la Marina también se personó en la causa penal como perjudicado, al haber satisfecho diversas ayudas económicas a las familias de la tripulación por poco más de doce millones de pesetas y por los gastos de repatriación valorados en casi dos millones. A esta cantidad hay que sumar los gastos de avituallamiento y mantenimiento del buque, que supusieron ocho millones y medio de pesetas ■

Las nadadoras se sumergen a cámara lenta, surgen de repente de entre las aguas, se quedan en suspenso unos segundos y, por un instante, sus rodillas se elevan por encima de la superficie en un equilibrio imposible. Repiten movimientos, ejecutan arabescos, duplican una y otra vez complicadas composiciones. Pero no es sólo una exhibición estética. Es, también, un deporte.



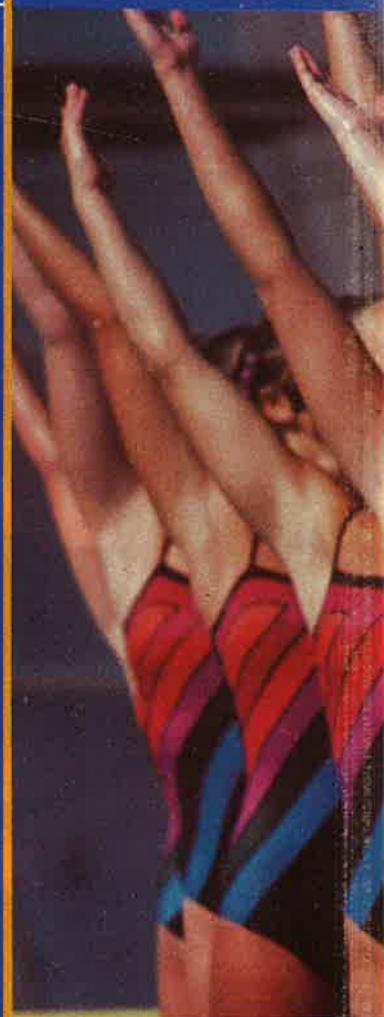
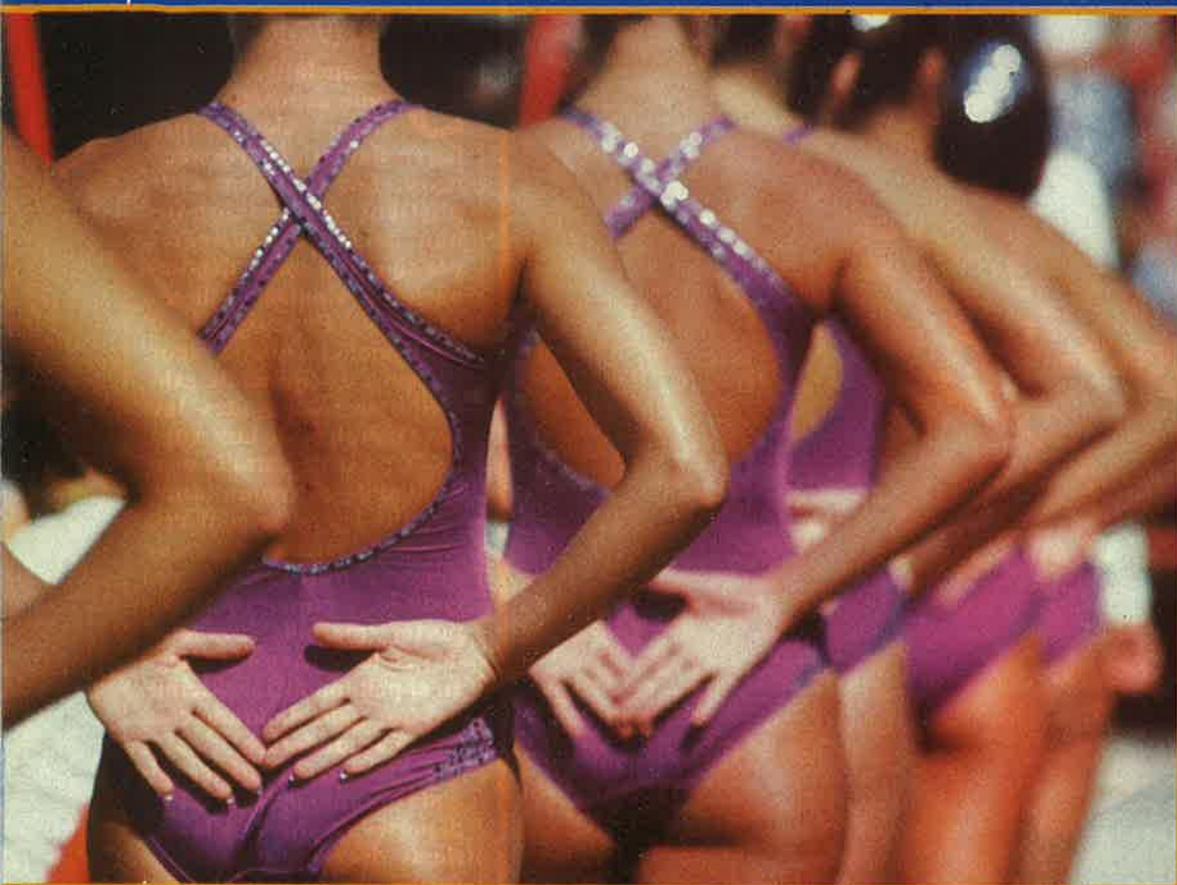
BAILAR EN



SU apelativo más común es «ballet acuático». Algunos prefieren llamarle «arte acuático». Los organismos deportivos internacionales han decidido bautizarle, por su parte, con la denominación de «natación sincronizada». Era urgente el bautismo: este nuevo deporte fue ya disciplina de exhibición en los pasados Juegos Olímpicos de Los Angeles. Y no se descarta la posibilidad de que en un futuro no muy lejano se convierta con todos los honores en un deporte olímpico..., aun cuando —como otros deportes «marginales» incluidos en los Juegos— lo haga en el pelotón de las disciplinas que todo el mundo considera secundarias.

La «natación sincronizada», como muchos de los deportes surgidos en las últimas décadas, nace de la fusión de tres disciplinas deportivas previas: la natación, el «water-polo» y la gimnasia rítmica. Como se ve, es hija a su vez de una disciplina «derivada», ya que la gimnasia rítmica es también un deporte olímpico reciente. Y consiste, como esta última, en la composición de movimientos en el agua siguiendo los acordes de un tema musical. Tal vez por ello, sus detractores opinan que la «natación sincronizada» tiene más en común con las películas de Babsy Berkeley de los años 30, o con las de Esther Williams de los años 40 y 50, que con el deporte propiamente dicho.

NEL AGUA



Sin embargo, en la «natación rítmica» no hay sólo composición estética y flexibilidad. Si tiene algo de «water-polo», uno de los deportes acuáticos más duros, es porque las evoluciones de las deportistas — que flotan, se sumergen, se elevan y retuercen sin dar apenas la impresión de que se mueven— exigen la resistencia y el poderoso sentido del equilibrio en el agua que está obligado a poseer un jugador de «water-polo». Y si tiene algo de natación, es porque la ejecución de los precisos movimientos del «ballet acuático»



**NO SE TRATA SOLAMENTE
DE UN ESPECTACULO,
SINO TAMBIEN DE UN DEPORTE**





co» precisa de la velocidad propia de un nadador deportivo.

No obstante, lo que más llama la atención de su práctica —como en la gimnasia rítmica— es el perfecto sentido de la sincronía de las nadadoras. Buena parte de su actuación se realiza bajo el agua, y allí el sonido de la música ambiental que guía sus evoluciones queda fuertemente amortiguado, de modo que apenas pueden percibirse los sonidos más graves, los que llevan el ritmo de la partitura, desapareciendo todos los demás. Da igual: los entrenadores aseguran que las nadadoras llevan la música grabada en la cabeza y que serían capaces de interpretar correctamente las composiciones y movimientos de sus ejercicios sin necesidad de escuchar los temas en los que se basan sus movimientos.

Tradicionalmente, Estados Unidos y Canadá han dominado la escena mundial dentro de este deporte. Sin embargo, ya Inglaterra, Francia, la R. D. A., Ho-



**LO MAS SORPRENDENTE ES EL
PERFECTO SENTIDO DE
LA SINCRONIA BAJO EL AGUA**

landa y la U. R. S. S. se aprestan para discutir esa supremacía. Austria, por su parte, cuenta con la que todos los especialistas consideran que será próxima campeona mundial: una adolescente de dieciséis años llamada Alexandra Worisch. También España ha entrado en la competición internacional dentro de este deporte: presentó un equipo de «natación rítmica» —aunque con escasa fortuna— en los pasados Juegos Olímpicos de Los Angeles.

Fotos: FIROFOTO

SUBMARINOS

LA GUERRA SE PREPARA

LA GUERRA SE PREPARA

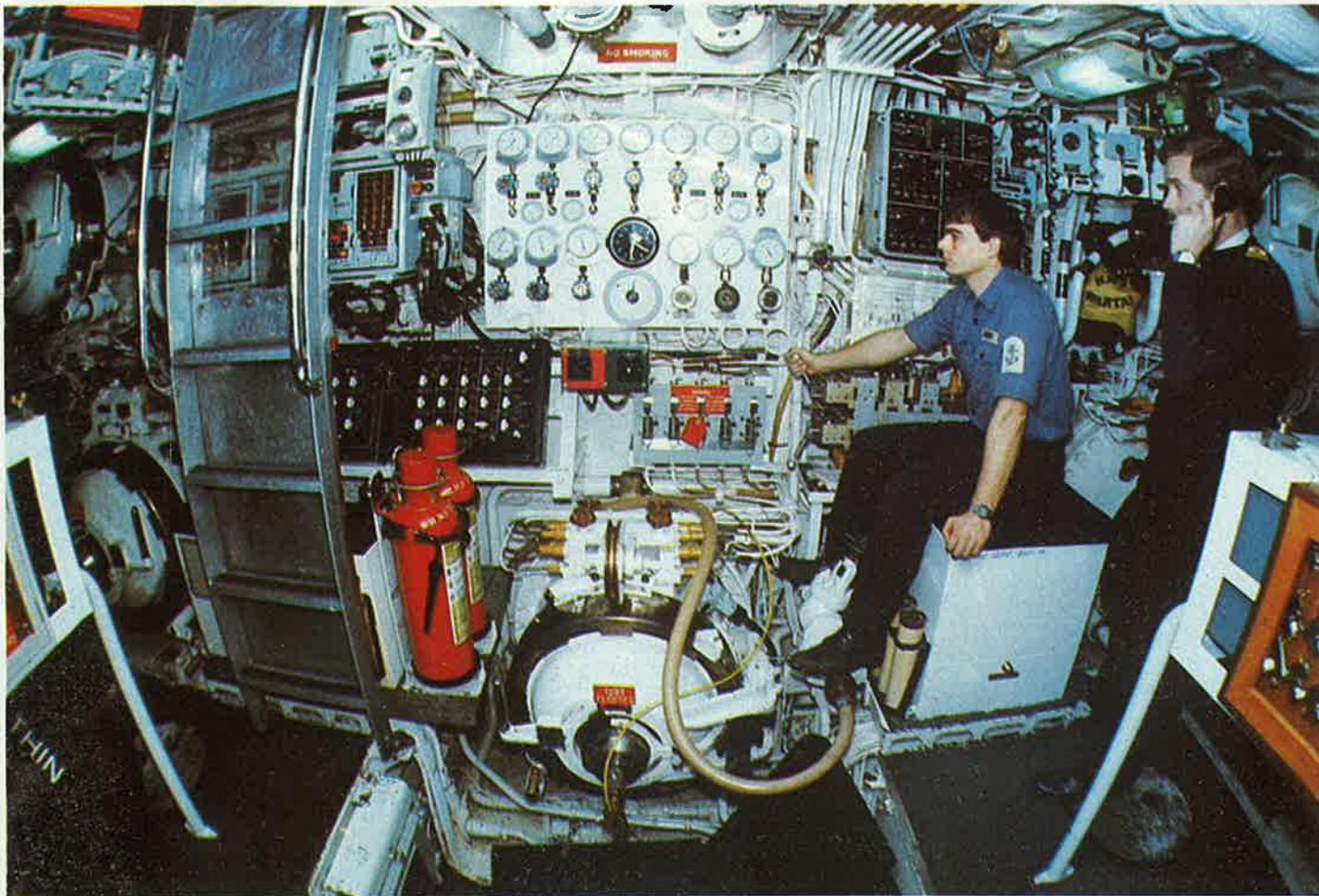
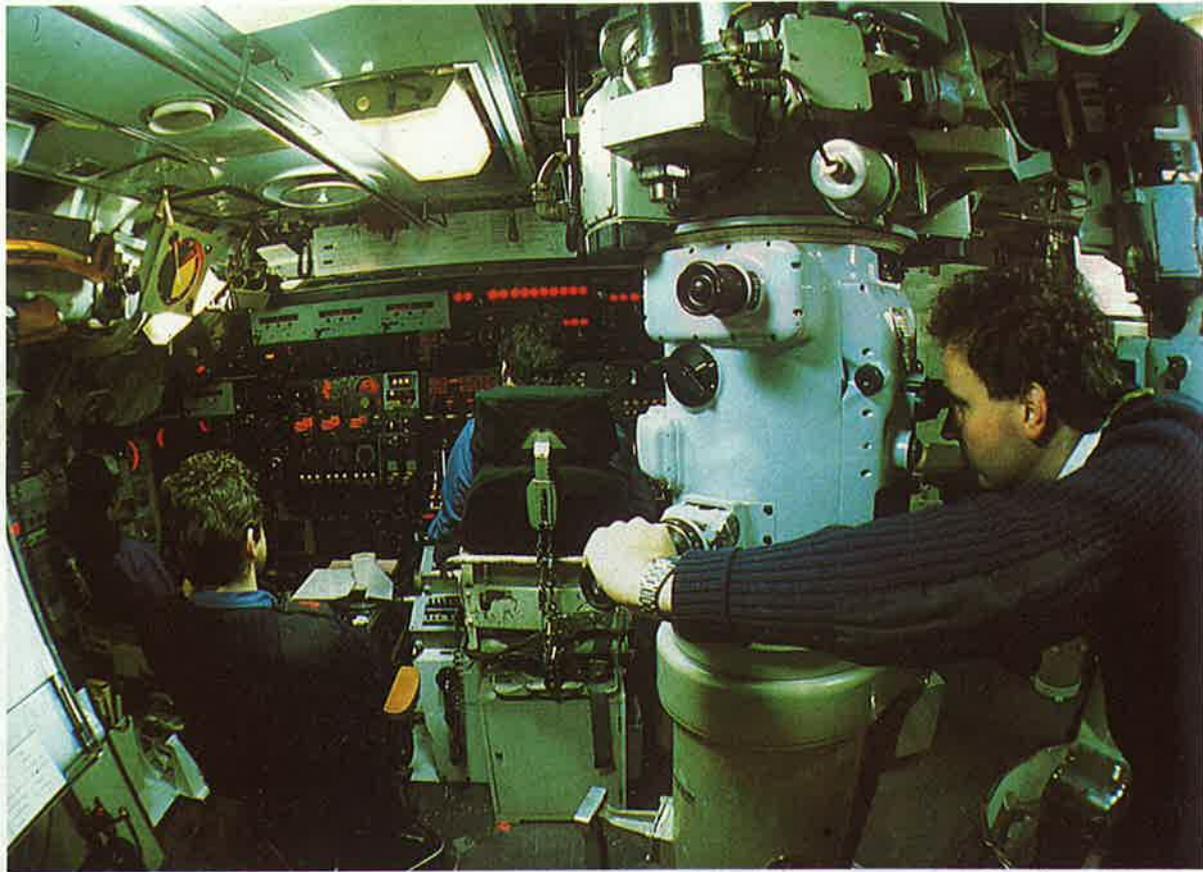
Más de un centenar de submarinos nucleares navegan en estos momentos en las aguas internacionales. En su interior, un generador de energía que podría suministrar electricidad por sí solo a una ciudad pequeña. Transportan, en medio de un tenso silencio, varios misiles equivalentes a miles de bombas de Hiroshima. Y a una tripulación que consigue un alto sueldo a cambio de una vida de pesadilla.

DEL MAR EN SILENCIO



HOJA DEL MAR

En un submarino nuclear, más de treinta mil instrumentos electrónicos cuidan de las 9.000 toneladas de acero. En su interior, quince oficiales y ciento veinte marinos pasan sesenta días antes de volver a la superficie del mar.



SON herederos de las máquinas submarinas que cambiaron los principios de la estrategia bélica en el mar durante la II Guerra Mundial. Pero si alguien le comenta que un submarino nuclear es simplemente un submarino dotado de un reactor nuclear, que se mueve, por tanto, gracias a la fisión de los núcleos de los átomos del uranio en lugar de hacerlo con carburantes convencionales, desconfíe: su interlocutor no ha visto en su vida un submarino nuclear.

Para empezar, los submarinos nucleares no se asemejan a los antiguos sumergibles de los años 40 ni en la forma. Su superficie exterior no parece metálica. Lo que se adivina desde fuera no es acero, sino un cemento oscuro, fabricado a partir de una mezcla de asbestos. Tampoco

tienen la proa afilada y cortante de los viejos submarinos, sino una especie de nariz redondeada, más semejante al morro de un Boeing 747 que a la parte delantera de un buque, lo que les da una forma perfectamente fusiforme, como la de una ballena o la de un delgado «zeppelin» de unos cien metros de longitud. Y su parte posterior se encuentra recu-

bierta de un intrincado mosaico de baldosas de apariencia acauchada, como en las naves espaciales.

Y es que los antiguos sumergibles podían, desde luego, navegar bajo el agua, pero se pasaban la mayor parte del tiempo en la superficie; por eso estaban dotados de proas afiladas que cortaban las aguas y les permitían alcanzar al aire libre velocidades adecuadas. Por el contrario, un submarino nuclear permanece sumergido estrictamente hasta donde puede aguantar la resistencia física y mental de su tripulación: habitualmente, dos meses. Si no tuviera que preservar la salud mental de sus tripulantes y fuera capaz de almacenar en su interior y transportar el avituallamiento necesario para una travesía indefinida, un submarino nuclear podría



permanecer en las profundidades marinas sin necesidad de cambiar de «combustible» hasta siete años consecutivos. Entre su salida de puerto y el final de su misión, el barco navega continuamente bajo el agua. Además, de poco le valdría una proa afilada a un buque que desarrolla la misma velocidad en la superficie que sumergido...

Los antiguos submarinos se travestían de tiburones de acero para defenderse de las minas de los destructores. En el caso de los submarinos nucleares, tal precaución es, además de superflua, perjudicial. Superflua, porque no se concibe la posibilidad de que un submarino nuclear haya de soportar un enfrentamiento bélico tradicional. Perjudicial, porque los submarinos nucleares viven bajo una férrea ley de silencio: no envían jamás al exterior ninguna señal, ningún mensaje, ningún signo que pueda ser detectado por hombres o máquinas. De esta forma, es prácticamente imposible su localización por medios convencionales, y mucho menos trazar la línea de su recorrido. El respeto al silencio —un silencio cuya violación podría significar la muerte del buque y sus tripulantes— obliga a recubrir las 9.000 toneladas de acero del submarino nuclear no de pesadas



LOS SUBMARINOS NUCLEARES VIVEN BAJO LA FERREA LEY DEL MAS ABSOLUTO SILENCIO

Los submarinos nucleares no envían ninguna señal ni comunicación al exterior. De esta forma es prácticamente imposible su localización por medios convencionales. El respeto a ese silencio obliga a recubrir las 9.000 toneladas de acero con unas mezclas de asbestos que permitan navegar a la nave sin un solo roce contra el agua.

planchas de aleaciones metálicas, cuyo roce con el agua —por tenue que fuese— podría ser detectado, sino por unas mezclas de asbestos que permiten al barco navegar silenciosamente, sin que una línea, un corte o una irregularidad

ridad en su superficie pueda generar el más mínimo signo de que algo se mueve bajo las aguas.

Como en una pesadilla

Cuando el submarino nuclear procede a las operaciones de inmersión, no hay carreras, ni sirenas estridentes, ni gritos entrecortados, ni hombres que suben y bajan frenéticamente decenas de escalerillas. Estas maniobras están bien en los submarinos convencionales, que podrían tener que efectuarlas con toda rapidez bajo la inmediata amenaza del ataque de un destructor. Pero son completamente ociosas en sumergibles que jamás han de verse en situaciones semejantes. No hay síntoma de apresuramiento o de actividad: el submarino efectúa la inmersión lentamente, simulando los ralentizados movimientos que realizan las naves espaciales cuando llevan a cabo su despegue.

Dentro, los tripulantes siguen con gestos y expresión de autómatas las precisas operaciones del submarino. No hay nada que temer. En un submarino nuclear como el «Redutable» francés, 30.000 instrumentos electrónicos de medida cuidan de que las 9.000 toneladas de acero se muevan con meditada exactitud. En su interior, 15 oficiales y 120 marinos saben que pasarán sesenta días antes de que vuelvan a



ver no ya tierra firme, sino ni siquiera la superficie misma de las aguas que les cubren. En esas ocho semanas no tendrán más comunicación con el exterior que los telegramas «de un máximo de treinta palabras» que les enviarán sus familiares una vez cada siete días. Sesenta días de operaciones electrónicas, control de aparatos y máquinas, jornadas iguales siempre a sí mismas, apenas rotas por la visión diaria de una película, por las competiciones

Cuando el submarino nuclear procede a las operaciones de inmersión, no hay carreras, ni sirenas, ni urgencias como en los sumergibles convencionales. Su campo de actividad siempre estará bajo el mar.

de cartas o las visitas periódicas al gimnasio. Sin embargo, las sesiones de gimnasio no podrán evitar que sesenta días más tarde regresen a la superficie blancos como la cera y con bastantes kilos de más. Les esperan entonces unos cuantos días de retiro en el campo, pagados por la Armada francesa, para reaprender cómo se vive en tierra y bajo el sol. Luego, cuarenta y cinco días de vida en familia hasta el siguiente embarque.

¿Qué puede mover a un

hombre para querer asumir semejante enclaustramiento periódico? Los ochenta y siete tripulantes del submarino nuclear británico «Spartan» lo tienen muy claro: ante todo, un buen sueldo. Cada uno cobra, como mínimo, unas mil doscientas libras mensuales (alrededor de doscientas cuarenta mil pesetas) y bastantes logran contratos más ventajosos. La mayor parte de ellos, una vez finalizado un período de cinco años, durante el cual se enrolan como voluntarios, firmarán un atractivo contrato —desde el punto de vista económico— que les ligará de por vida profesional al sumergible.

La vida en el interior del buque se desviste de toda disciplina formal. Sólo a los oficiales más veteranos o de mayor graduación se les llama por su nombre de pila. La atmósfera, las relaciones entre los tripulantes, entre los mandos y los subordinados, tienden a relajarse, a plantearse de una manera estrictamente profesional. Porque es esta última palabra —«profesionalidad»— el lema básico que domina el trabajo de estos individuos. Profesionalidad como obligación, porque en un barco que carece de posibles errores mecánicos o electrónicos son aún menos permisibles los errores humanos. Profesionalidad como meta, porque los tripulantes saben que la compensación a la pesadilla en la



HOJA DEL MAR

¿Qué puede mover a un hombre para querer asumir semejante enclaustramiento periódico? Algunos lo tienen muy claro: un buen sueldo.

mina. Como los colores. La invariable luz neón que ilumina cada dependencia provoca que la visión pierda sensibilidad y sea incapaz de distinguir matices y tonos diferentes en un mismo color. El hábito de mirar continuamente a objetos que, como mucho, se sitúan a veinticuatro metros de distancia, dificultan la percepción de la perspectiva y el espacio: los tripulantes no podrán condu-

cir un coche, una vez que hayan terminado sus dos meses de servicio, hasta pasadas veinticuatro horas.

Un botón

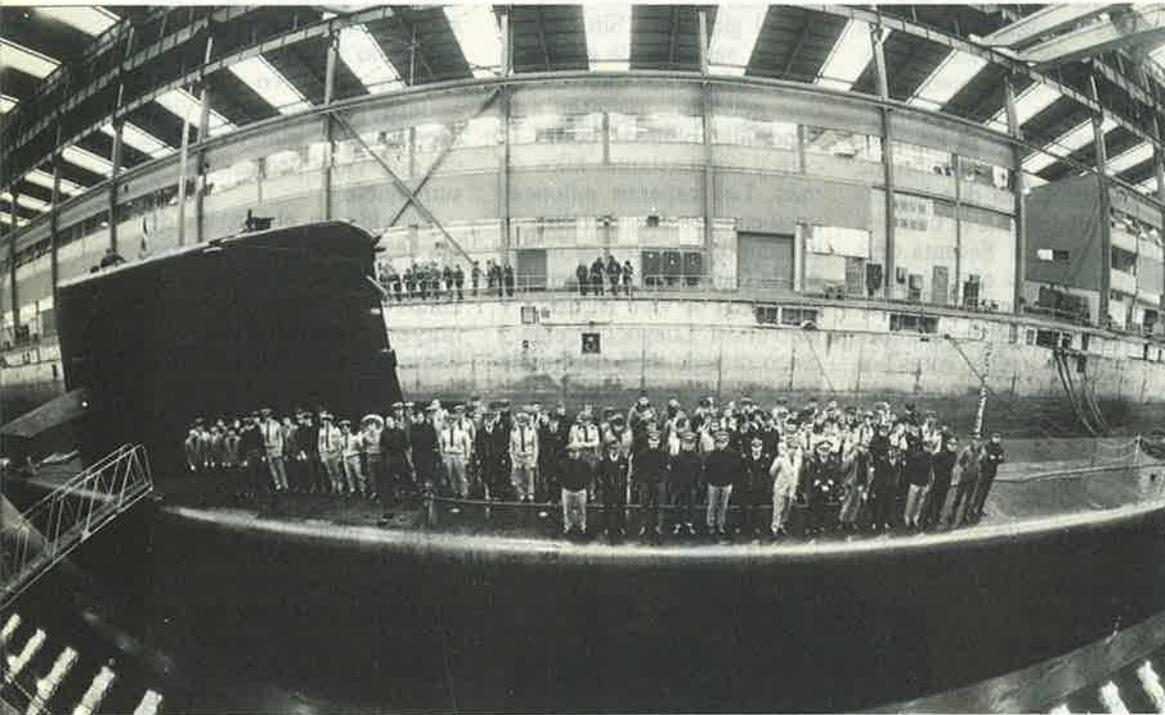
Por todo ello, la preparación psicológica de estos hombres es exhaustiva. Por todo ello, y porque a los tripulantes no se les oculta que son responsables de una misión muy especial. El coman-

dante del «Redoutable» sabe que, por lejana que sea, debe tener siempre presente en su mente la hipótesis de que algún día se le podrá ordenar que «apriete el botón». Y sabe que, entonces, no habrá lugar para la duda. Más aún, que su preparación le impide ya tener duda alguna: si esa orden llegara del exterior, «apretaría el botón» y los dieciséis misiles que encierra el «Redoutable» serían enviados a hacer blanco contra cualquier objetivo situado en un radio de 3.000 kilómetros.

Cualquier objetivo, pero ¿cuál? Ni el propio comandante lo sabe. Si le llegara la orden —y la orden sólo le puede llegar del propio Presidente de la República, introduciría en un ordenador los discos en los cuales figuran los objetivos militares que el Estado Mayor, en función de la coyuntura internacional, ha decidido justo antes de la partida del submarino. Y los circuitos de los misiles recibirían automáticamente esa información. Entonces, el propio comandante marcaría un código secreto sobre el teclado y los misiles irían en busca de su desconocido objetivo.

Cuarenta submarinos nucleares estadounidenses, otros tantos soviéticos, doce británicos, media docena franceses... surcan en estos momentos las aguas internacionales. Sólo la capacidad de destrucción de los seis submarinos nucleares franceses equivale a 5.000 bombas de Hiroshima. Los reactores nucleares que los impulsan tienen una potencia que bastaría para cubrir la demanda eléctrica de una ciudad de tamaño no muy grande. El objetivo primordial de estas naves es disuadir al resto de las naciones que poseen armas semejantes de la tentación de emplearlas. Son máquinas de guerra, pero su función teórica no es combatir, sino evitar que otros combatan..., esgrimiendo para ello la amenaza de una destrucción.

Fotos: Contifoto y Firofoto
Texto: AFT



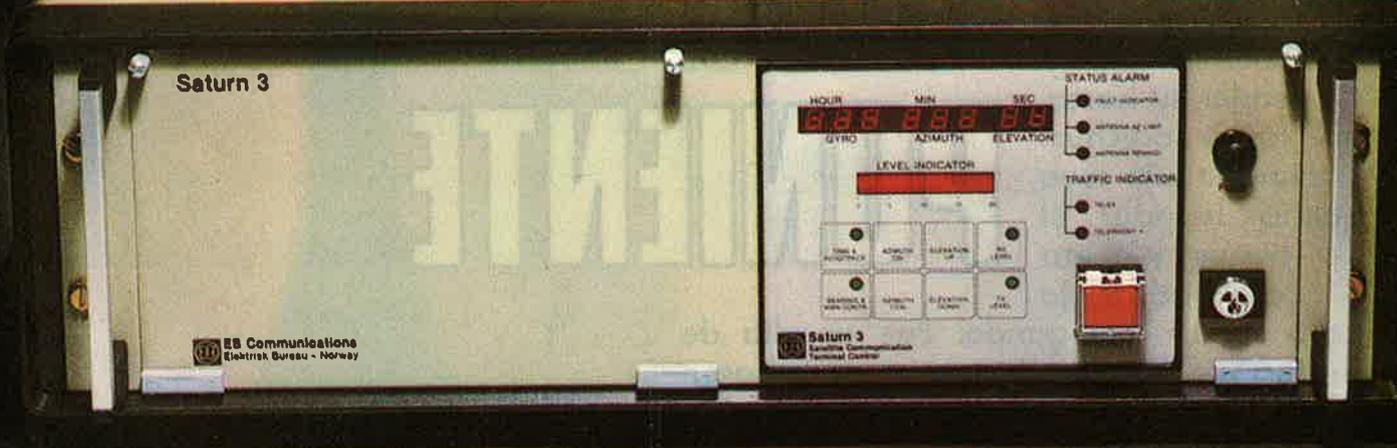
que viven periódicamente es un buen sueldo y la posibilidad de convertirse en cotizados especialistas.

Pesadilla, en efecto: en un submarino nuclear no hay lugar para el sueño. Los marineros del «Spartan» trabajan en turnos de seis horas: seis horas de servicio y seis horas de descanso. En teoría, esta «jornada» podría permitirle a un individuo mantener en su subconsciente la sensación de que los días de veinticuatro horas existen. En el «Spartan» proceden incluso a un simbólico apagado de luces cada vez que llega la «noche». Pero lo cierto es que los hombres duermen cada vez menos: cinco horas en su primer periodo de descanso, cuatro en el segundo, dos en el tercero... Poco a poco, la sensación del tiempo se difu-



COMUNICACIONES MARINAS VIA SATELITE

- * Cumple con todas las especificaciones INMARSAT
- * Disponible con antena normal y de tamaño reducido para buques con limitaciones de espacio.
- * Servicio de télex, teléfono, transmisión de datos, facsímil y todos los exigibles en las comunicaciones marinas vía satélite.



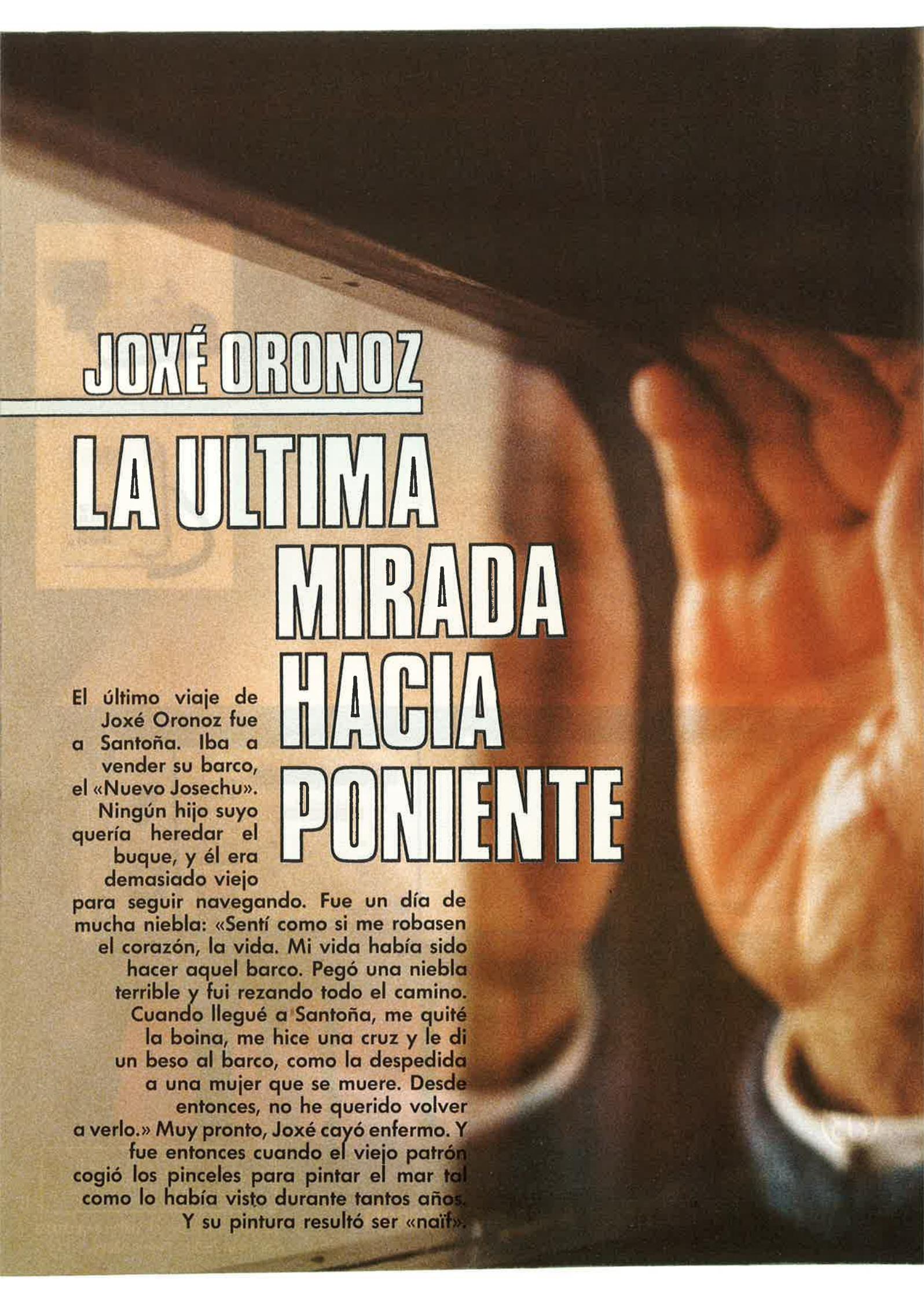
EB Communications

Compañía Radio Aérea Marítima Española

Una Asociada Española a ITT

CRAME

Santa Engracia, 31-28010 MADRID
Tel.: 448 78 00 - Télex: 23686.



JOXÉ ORONÓZ

LA ÚLTIMA MIRADA HACIA PONIENTE

El último viaje de Joxé Oronoz fue a Santoña. Iba a vender su barco, el «Nuevo Josechu».

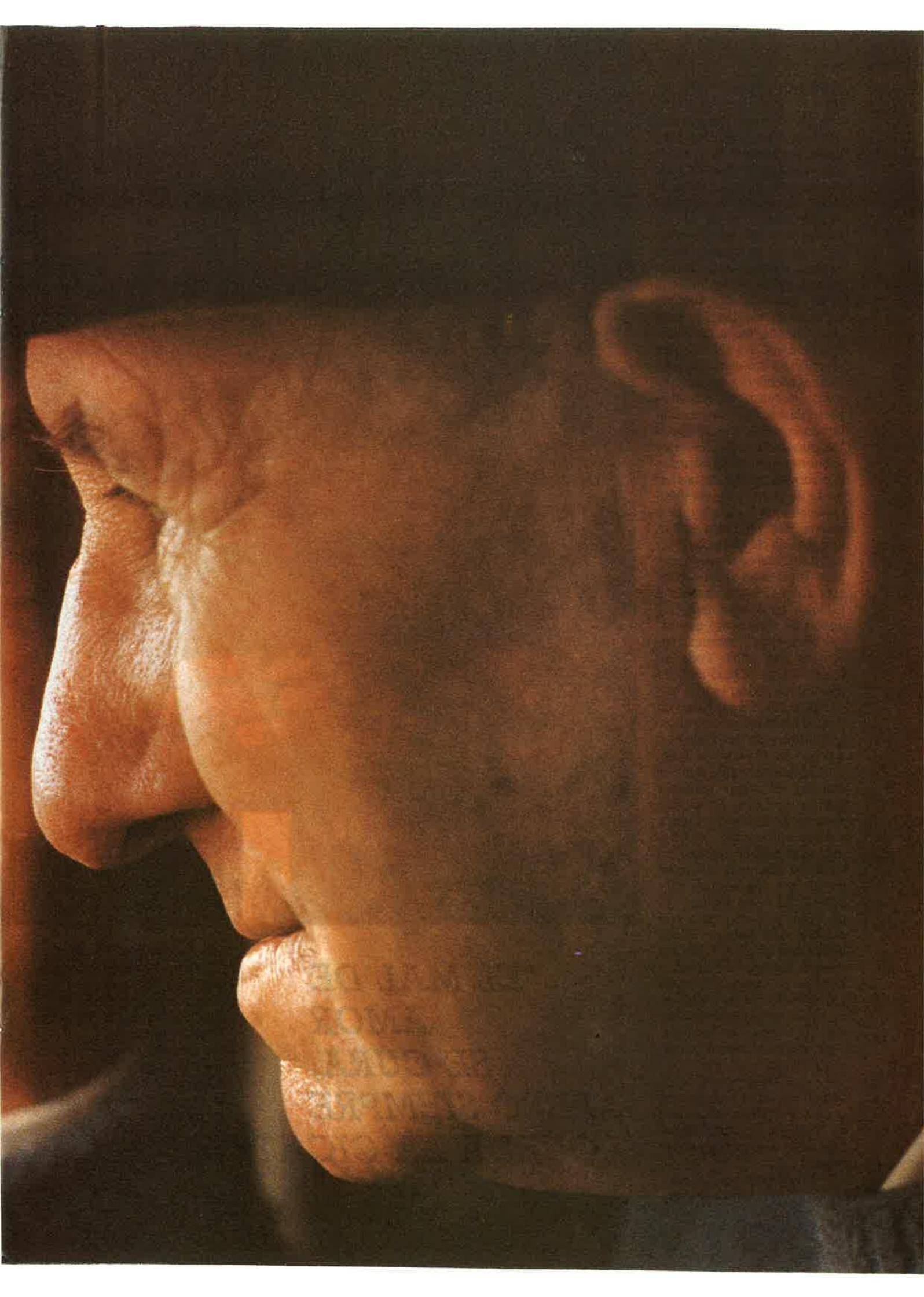
Ningún hijo suyo quería heredar el buque, y él era demasiado viejo

para seguir navegando. Fue un día de mucha niebla: «Sentí como si me robasen el corazón, la vida. Mi vida había sido hacer aquel barco. Pegó una niebla terrible y fui rezando todo el camino.

Cuando llegué a Santoña, me quité la boina, me hice una cruz y le di un beso al barco, como la despedida a una mujer que se muere. Desde entonces, no he querido volver a verlo.»

Muy pronto, Joxé cayó enfermo. Y fue entonces cuando el viejo patrón cogió los pinceles para pintar el mar tal como lo había visto durante tantos años.

Y su pintura resultó ser «naif».



COMO casi todos los domingos, el puerto de Fuenterrabía está desierto. Los marineros jubilados entretienen la mañana en la Casa del Mar y echan, de vez en cuando, alguna mirada desde el amplio balcón que cuelga sobre la calle. El mar está al otro lado de los cristales, bajo un cielo luminoso de azules. Algunas nubes se desplazan suavemente hacia la costa francesa. No hay un alma en el muelle. La lonja está cerrada hasta el lunes. Frente a la Casa del Mar gira una noria a la que no han acudido ni media docena de chavales, mientras el escuálido perro de los feriantes confraterniza con el lustroso y apacible gato de la lonja. Un dulce subnormal balbucea sonrisas a la forastera rubia de la chaqueta de cuero y los pantalones ajustados. Aparentemente ajenos, los jubilados echan una partida de cartas bajo un rotundo cartel en el que se prohíbe blasfemar. Entre ellos está Joxé Oronoz: sesenta y un años en el mar, treinta y cuatro de ellos como patrón.

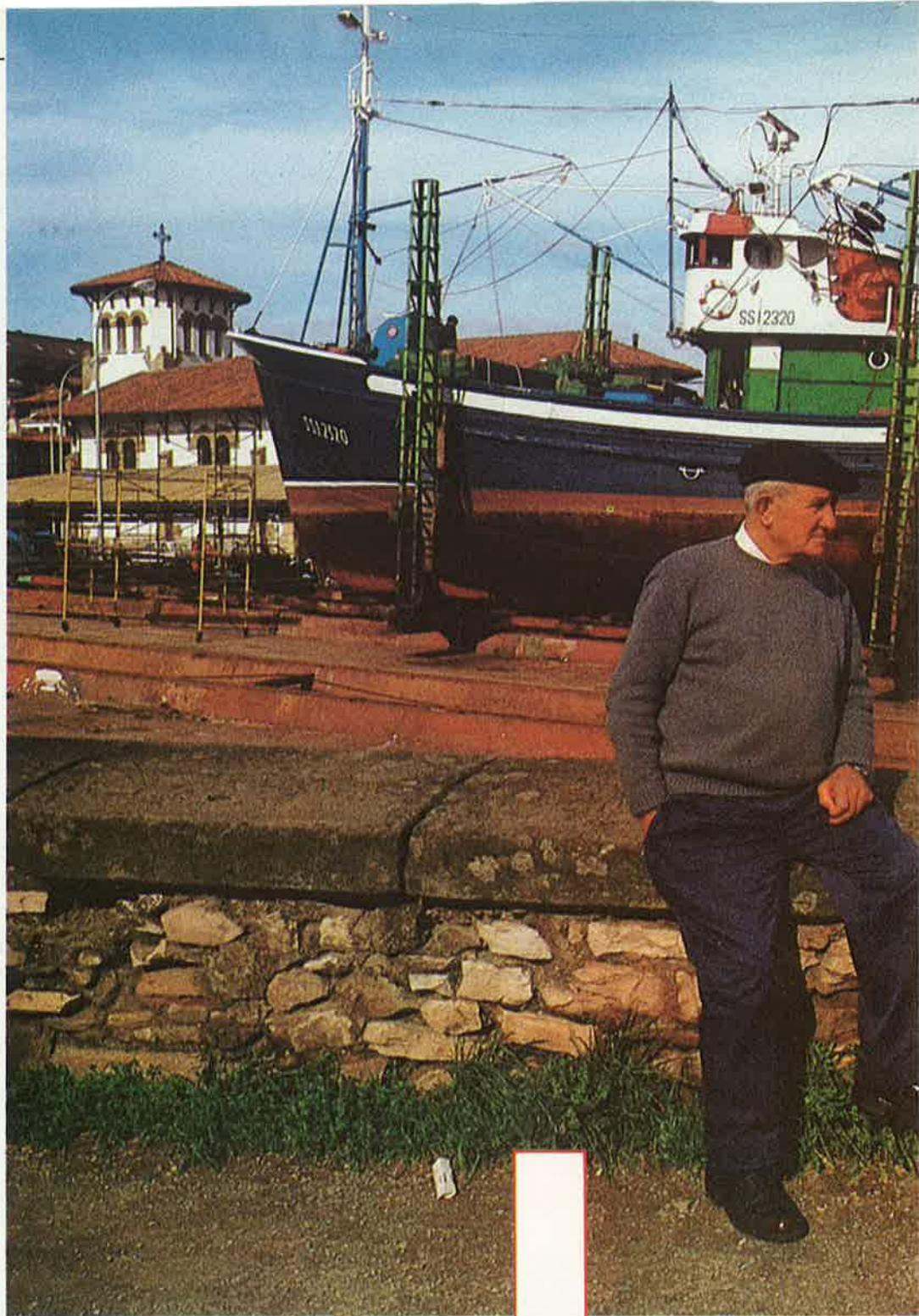
—Empezar..., empezar, sobre los diez años. Toda mi familia es de pescadores: mi abuelo, mi padre, todos.

No se subió a un barco de verdad hasta los catorce años. El barco era el «San Pedro», y a bordo iba el padre de Joxé.

—Mi padre ha sido el mejor maestro, el mejor pescador que he conocido. El anduvo siempre en el bonito. Luego, cuando empecé yo, andábamos en atunes, en anchoas, en sardinas. Entonces, nosotros, los pescadores, éramos muy pobres. El «San Pedro» era un barco pequeño, pero con caldera. Andábamos catorce hombres al boliche. Traíamos muchas sardinas de Francia. Hoy ya no dejan. Hoy todo está acotado con esas doscientas millas que nos han puesto ahí, todo nos han cortado. Pero, entonces, traíamos mucho pescado.

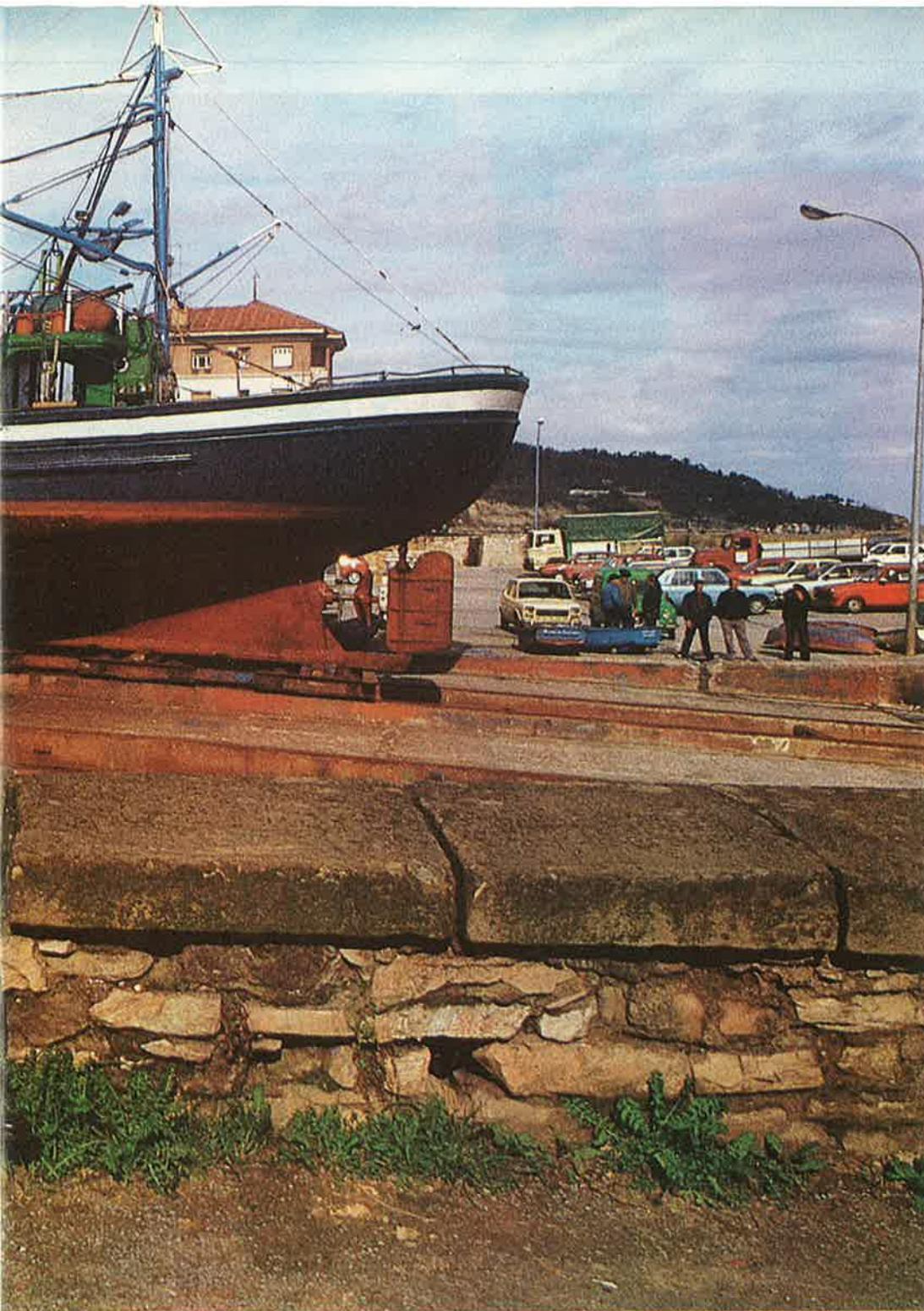
La revolución era en aquel tiempo el vapor, los barcos con caldera. En la veneración de Joxé por su padre parece haber toda una nostalgia de las velas:

—Mi padre había ido siempre con velas. Luego se cam-



**“EL MAL DE
AMOR
SE CURA,
PERO SIEMPRE
QUEDA LA CICATRIZ.”**

*Recuerda José Oronoz:
“Tuve una novia caserita
muy majilla, pero sus
padres no me dejaban
verla porque yo era pobre.
Y es verdad,
los pescadores éramos
muy pobres en aquella
época. El mal de amor se
cura, pero siempre queda
la cicatriz.”*



bió al vapor y le encantaba. Pero él fue un gran pescador a vela. Os voy a contar una anécdota de aquellos tiempos. El patrón del «San Pedro» había navegado en goletas antes de la guerra de Cuba. Se dedicaba a llevar pescado salado para Inglaterra. Un día volvió al pueblo y nos dijo que había visto unos barcos que eran de hierro. Barcos que navegaban sin vela, con una cosa detrás que daba vueltas y se llamaba hélice. La gente no le creyó. Y hubo un marino

que se fue al muelle, tiró un trozo de hierro al mar y le dijo al patrón: «¿Ves cómo se hunde? Un barco nunca podrá ser de hierro.» En fin, también San Pedro se equivocaba. Aquí se dice que San Pedro no era tan buen pescador como dicen, porque la red se tira por babor y él la tiraba por estribor.»

Una vida azarosa la de Joxé Oronoz. Durante la Guerra Civil estuvo en el frente de Behovia y, luego, exiliado a Francia, en compañía de un

comunista argentino con el que salía a pescar de noche. Un día decidió volver a su tierra:

—Estaba harto de miseria. Y pensé: vuelvo aunque me den un tiro. Al llegar a tierra, un marinero me dio el alto y me preguntó a qué venía. Yo le contesté: voy a mi tierra, soy de Fuenterrabía.

No le dieron un tiro, pero tampoco le dejaron desembarcar. Tuvo que huir otra vez. Y, después, sin que Joxé lo explicara muy claramente, terminó

navegando como repostero en el «Balears», en el «Almirante Cervera» y vio el final de la contienda en el «Vulcano».

Terminada la guerra volvió a Fuenterrabía. Eran tiempos difíciles.

—No me da vergüenza decir que estuve haciendo contrabando. Aquí no había nada; ni pan, ni medicinas, ni aceite, nada. Nosotros traíamos penicilina, radios, comida. De aquí nos llevábamos almendras, café y ropas hasta San Juan de Luz, Biarritz o Bayona. Me pillaron más de una vez, me pusieron muchas multas y, además, estuve en la cárcel.

Los ahorros del contrabando dieron para poder comprarse un barco y dejar el remo en el año 42:

—Primero me compré el «Josechu». Después, el «Josechu II», que ya era más grande y tenía cubierta. Más tarde vendí el «Josechu II» para comprar el «Dragón» y, por fin, el «Nuevo Josechu», que, en el año 1963, me costó un millón trescientos mil pesetas.

Como se aprecia, Joxé había aprendido de los tiempos que corrían. Y eso que muestra una cierta amargura por no haber sido un poco más listo:

—Tengo pena de no haber invertido aquel millón y medio en casas, en pisos, porque hoy hubiera tenido ocho o diez pisos. Fíjate: ¡con lo que valen ahora!

No invirtió en pisos, pero se casó con una viuda, aunque no fue su primer amor, ni tampoco su primera viuda.

—Yo me casé con una viuda que tenía un hijo. Antes tuve una novia caserita muy majilla y me enamoré de ella, pero sus padres no me dejaban verla porque yo era pobre. Y es verdad, los pescadores éramos tan míseros. No hicimos más que querer, quererse. Cuando la guerra, yo la llevé a Francia. Luego la estuve buscando por todas partes. Supe que se casó, que se separó, que se volvieron a juntar y... también un poco conmigo..., pero yo no estaba casado todavía, ¿eh?. Iba a la Virgen de Guadalupe y le decía: ¿Qué mujer ha de ser para mí? Aunque esté feo decirlo, a mí me han querido mucho las mujeres. ¿Para qué

vamos a hablar? Luego dicen que los hombres nos echamos muchos faroles, pero es verdad: me han querido muchas mujeres.

—¿Y usted a ellas?

—No; querer, lo que es querer, no. Querer sólo a aquella, a la primera. La conocí en el año 40. Era una nodriza guapa, guapa, guapa. Estaba viuda y tenía un hijo. Su marido había muerto en la guerra. Me enamoré y nos casamos con unas ropas viejisimas porque no teníamos un duro.

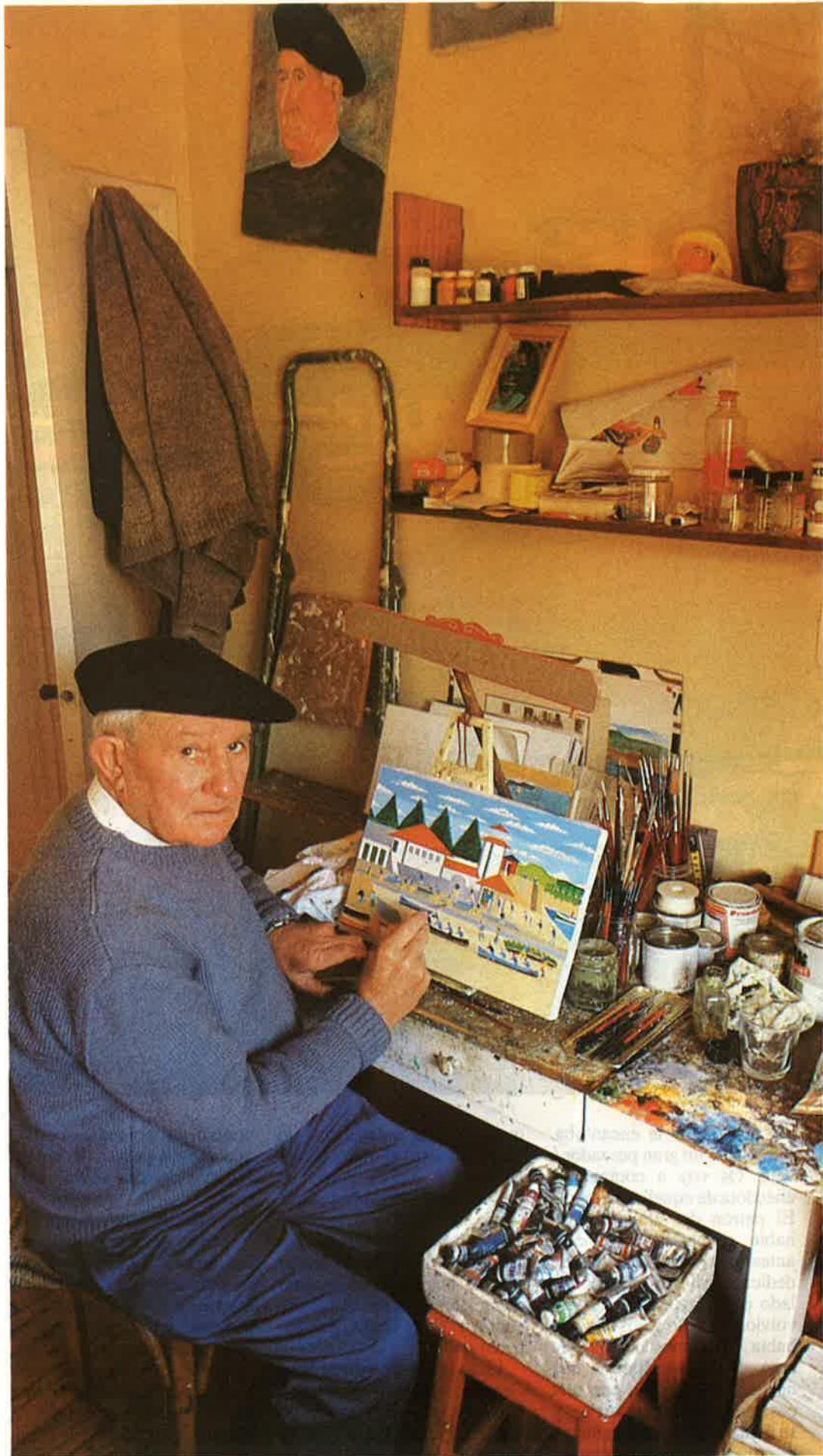
—¿Por qué le querían tanto las mujeres?

—No sé. Por rico no era. Me acuerdo que tuve una novia muy rica en Cádiz, que también era viuda. Ella tenía treinta y tres años y yo veintisiete. Se quería casar conmigo. Tenía casa, dinero, de todo, pero yo no quise porque el dinero no hace feliz. Pero, la verdad, a mí no me entraban otras mujeres cuando quería a una. Aquella rubita, sí. Aún sigo enamorado de ella, porque el mal de amor se cura, pero queda la cicatriz. Hay tres cosas que no se olvidan: la madre, la juventud y el primer amor. En el mar se habla mucho de las mujeres que han quedado en tierra. Las mujeres son muy cosquilleras.

—¿También se reza en el mar?

—Para todo. Hasta para buscar novia. Nosotros íbamos al Santo Cristo de Lezo para que nos diera novia. Ahora no hace falta porque las chicas van detrás de los chicos. Al salir a pescar, se rezaba a la Virgen de Guadalupe para que diera buena suerte y, al volver, le dábamos las gracias. El primer atún que pescábamos, primero lo matábamos y luego rezábamos a su alma. Yo eso no lo encontraba bien, pero era una costumbre muy arraigada: primero matar y luego rezar. También rezaba mucho mi familia cuando yo andaba al contrabando. Se reza mucho.

Joxé Oronoz vive en un bloque de casas que algún día debieron tener blancas las fachadas. Su vivienda está en el cuarto piso, sin ascensor, y uno diría que Joxé sube las escaleras con una agilidad especialmente dedicada al mi-



rar azulado de la entrevistadora. Su coquetería se cobra el precio de una fatiga mal disimulada al abrir la puerta. En los rellanos, bajo las ventanas, alguien ha ido dejando unas doradas barras de pan.

Paradójicamente, desde el cuarto de Joxé no se ve el mar, sino un sombrío patio interior en cuyo centro dormita una piscina de aguas verdosas. El cielo se vislumbra al final del bloque, asomándose al borde del cemento descolorido. Es

un cuarto pequeño, donde Joxé guarda todo lo que puede enseñar: dos álbumes de fotos, unos recortes de periódicos, los catálogos de sus exposiciones, la mesa de trabajo y una estrecha cama cubierta por una colcha roja. Joxé enseña las fotos amarillentas, llenas de rostros que en su tiempo tuvieron vida. Enarbola el dedo índice y señala a un jovencito altivo y arrogante: «Este es Joxé. Aquí está Joxé.» Y es como si, al señalarse a sí

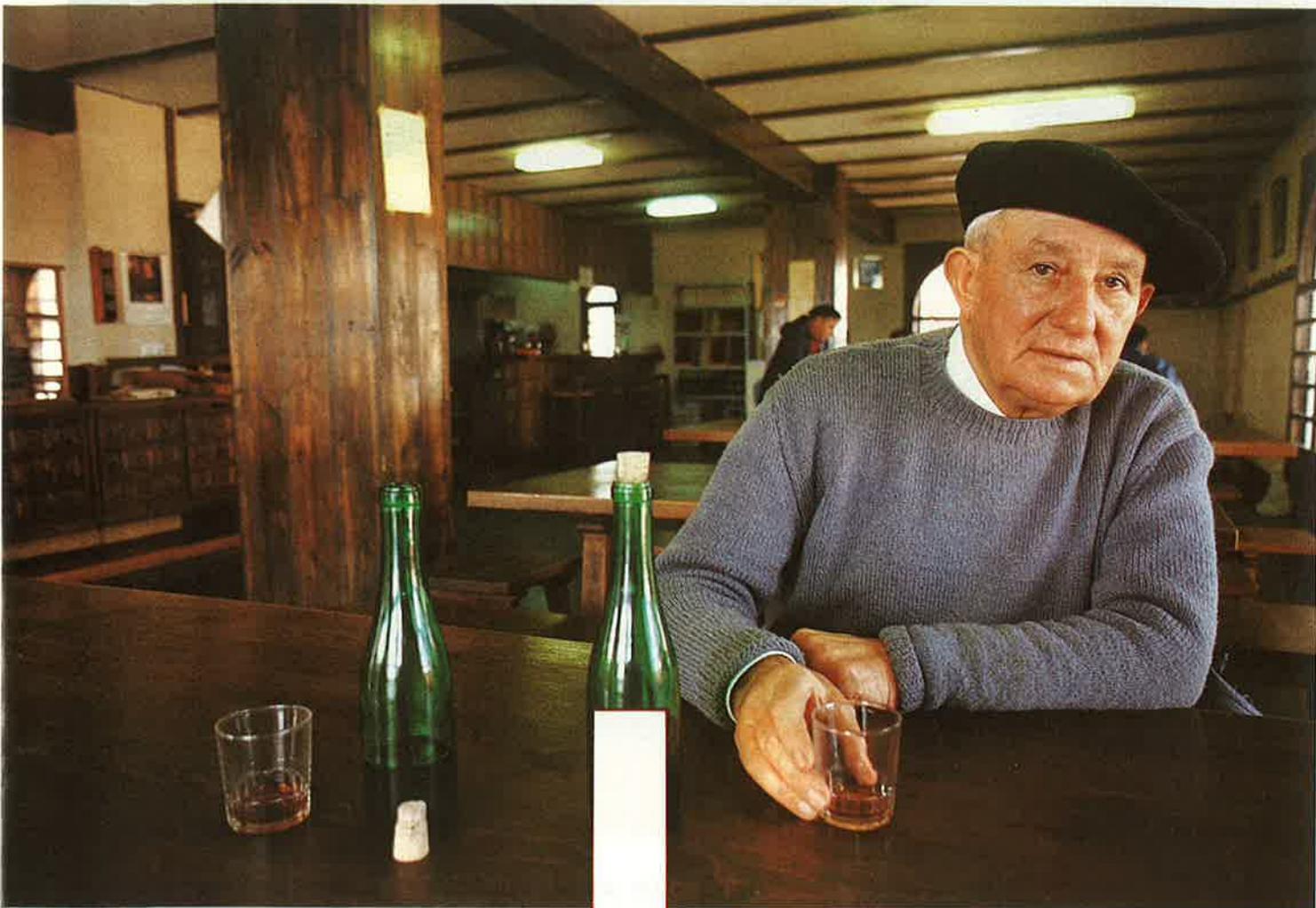
mismo, nos mostrara la imagen de un hijo añorado.

—Yo quería hijos en vez de hijas, porque un pescador quiere hijos que puedan ir al mar, pero mi único hijo no va a la pesca y el resto son cinco hijas. El mar no es generoso y el Cantábrico es muy malo, con estos vientos del Oeste y del Sudoeste, tan traidores, que en un momento te dejan sin ver nada. Yo nunca he perdido un hombre de la tripulación, y si he salvado a alguno,

pero cuando sabes que alguien ha muerto piensas que el próximo puedes ser tú.

En este cuarto-museo es donde Joxé pinta, con unos pinceles finísimos que parecen asustados en unas manos tan grandes.

—Yo había dibujado de niño, pero nunca intenté pintar, hasta que me puse enfermo de gota y casi no podía moverme. Entonces pensé: ¿cómo voy a poder vivir? Los chicos me trajeron unos lienzos y



“NO SE LO QUE ES EL ESTILO NAIF, NO SOY PINTOR: SOLO SOY PESCADOR.”

Todos sus cuadros rebosan veneración por las tradiciones marineras. Con la pintura ha querido reflejar, Oronoz, su concepto del heroísmo, de la resignación, la crueldad del mar y la soledad del marino. Sólo la muerte parece estar ausente.

unos pinceles para que me distrajera. Después me convencieron para que llevara los cuadros a una exposición, y resulta que se vendieron todos a seis mil pesetas cada uno. De esto hace ocho años, y ahora me piden muchos cuadros de todas partes. Los vendo a quince mil, treinta mil o cuarenta mil, según el tamaño. Dicen que tengo un estilo «naif», pero yo no sé lo que es eso. Con la pintura, lo único que quiero es contar mi vida

en el mar. Por eso, todos los temas son marineros. Yo no tengo técnica porque no soy pintor: soy pescador.

Efectivamente, sus cuadros rebosan el respeto a las tradiciones: los marineros, rodilla en tierra, levantan los remos al paso del Viático. Ante los vivísimos colores del lienzo, muy pocos dirían que en la mente del artista podría haber tanta crueldad para soñar una agonía en tan luminosa mañana

marinera. La muerte parece ausente en toda la obra de Oronoz. Está el heroísmo de los hombres, la resignación de las mujeres, los santos y las olas, las redes y los peces. Pero la muerte, no.

En el comedor de la casa, sobre el aparato de televisión, un retrato de su padre observa la estancia con severidad. Justo al otro lado, el «Nuevo Josechu» lucha dentro de un cuadro contra el mar embravecido.

La pared principal está decorada con dos dibujos, en los que Joxé y su esposa, separados por los marcos, miran al infinito con los enormes ojos de la juventud perdida.

—Este es el padre de Joxé —dice señalando al rostro severo, suavizado por el carboncillo, que nos mira sobre el televisor—, los hombres de su época eran más incultos y más religiosos. Ellos no pecaban como yo. Mi padre siempre

nos enseñó a ser buenos. Nos decía que si teníamos que hacer alguna farrandilla, que la hiciéramos el sábado, para que quedara en medio el domingo y poder descansar. Eran muy distintos a nosotros. Lo mismo que me enseñó él a mí, he procurado enseñar a mis hijos. Y lo más importante el ser noble, porque, luego, el que más y el que menos tiene sus pecadillos.

Ya en la despedida, la en-



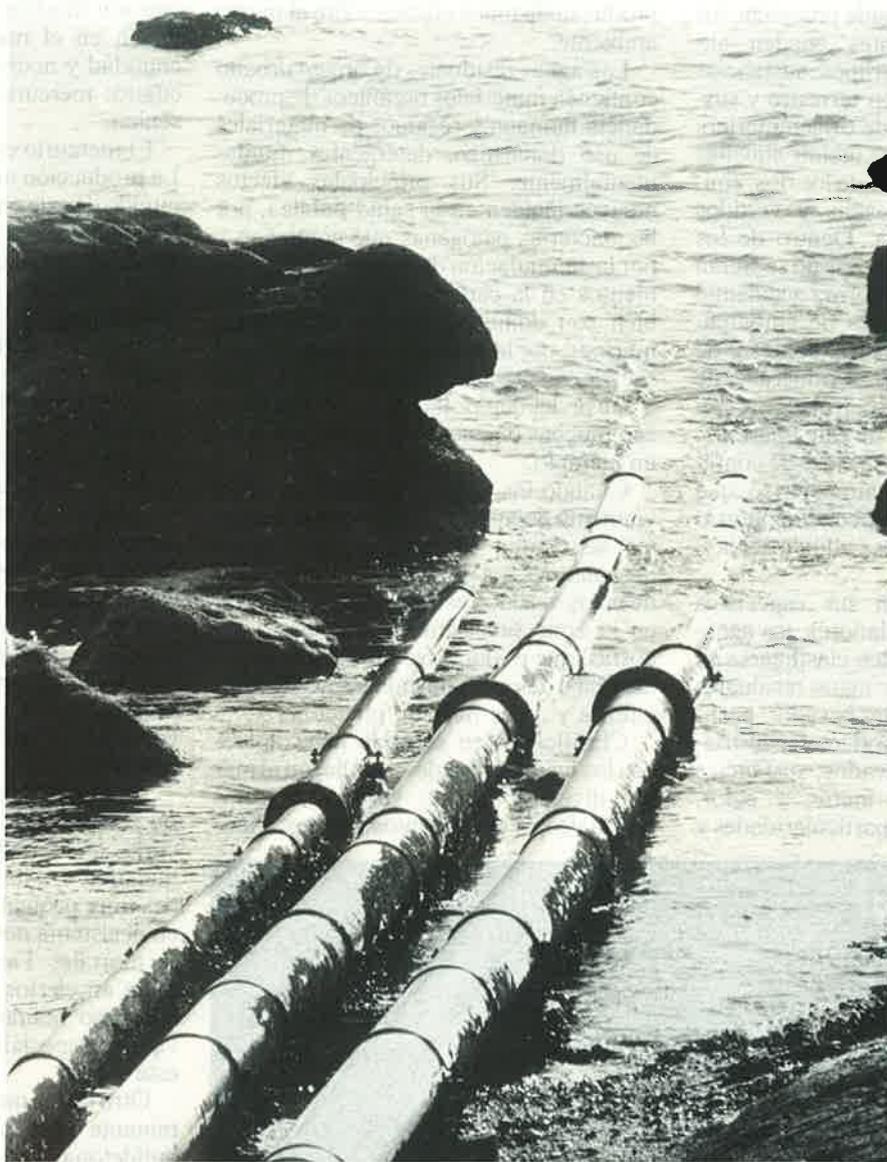
“¿VES COMO SE HUNDE? LOS BARCOS NUNCA PODRAN SER DE HIERRO.”

“Un día nos contó el patrón que había estado en Inglaterra, y que allí había visto unos barcos que eran de hierro y no tenían velas. Entonces, un marino nos llevó al puerto, tiró un trozo de hierro al mar y le dijo al patrón: ¿Ves cómo se hunde? Un barco no podrá ser nunca de hierro.”

trevistadora hace el gesto de extender la mano, pero Joxé la estampa dos rotundos besos al tiempo de decirle: «Mira, no te cases nunca por dinero.» La entrevistadora no dice nada y Joxé desaparece rumbo a la nueva ascensión que le separa de su casa. Es ya mediodía. El lustroso gato de la lonja ha desaparecido. Y el escuálido perro de la noria corretea junto al subnormal, que sigue sonriendo con dulzura. Detrás de ellos, el mar vigila desde el puerto.

D. G.

CONTAMINANTES MARINOS



La gravedad de los vertidos residuales estriba en que se efectúan en las proximidades de las costas, zonas donde se produce la cría de peces, instalaciones de acuicultura y áreas ricas en plancton.

LA contaminación del mar ha sido definida por las Naciones Unidas como la introducción por el hombre, en forma directa o indirecta, de sustancias o energía en el medio marino, con efectos tan perjudiciales que dañan los recursos vivos, constituyen un peligro para la salud humana, crean impedimentos para las actividades que se desarrollan en los mares —entre ellas la pesca—, van en detrimento de la calidad del agua y de los mares y de la utilización de ese agua y reducen las posibilidades de esparcimiento».

La contaminación, un peligro para la salud

Según la fuente de donde procedan, los elementos contaminantes pueden alinearse en dos grandes grupos: sustancias contaminantes de origen terrestre y sustancias contaminantes de origen marino. Entre las primeras, cabe incluir aquellas que llegan al mar a través de los ríos, emisarios submarinos, cloacas y vertidos directos desde la costa. Dentro de los contaminantes de origen marino se sitúan los que llegan al mar de forma accidental o deliberada, procedentes de embarcaciones, plataformas fijas o flotantes y de la explotación de recursos minerales de todo tipo; los vertidos de petróleo son, con mucho, los más graves de este apartado. Cabría añadir una tercera clase de contaminantes: los de origen atmosférico, que en el futuro pueden ser especialmente graves; piénsese en la famosa «lluvia ácida», por ejemplo.

Teniendo en cuenta sus especiales características diferenciadoras, los agentes contaminantes pueden clasificarse en ocho grandes apartados: aguas residuales de origen urbano; metales pesados; pesticidas; otros derechos y productos industriales; petróleo y sus derivados; sustancias radioactivas; material inerte, y calor. Cada una de ellas tiene particularidades y

producen distintos efectos sobre el medio ambiente.

Las aguas residuales de origen urbano contienen materiales orgánicos de procedencia humana y residuos de materiales de uso doméstico, detergentes, fundamentalmente. Sus principales efectos nocivos inciden en la salud pública, por las bacterias patógenas que contienen y por la acumulación de algunos de sus elementos en la cadena alimenticia. También son dañinos para los organismos marinos, por las mismas razones. E igual sucede con la estética del medio ambiente, a causa del deplorable aspecto que ofrecen muchas de nuestras playas, por citar un ejemplo.

Cuando las aguas residuales son previamente depuradas, los fangos resultantes se vierten al mar, lo que puede acarrear nuevos problemas. La gravedad de estos vertidos estriba en que se hacen en la zona precisamente cercana a las costas, que es donde se produce la cría y alevinaje de peces, instalaciones de acuicultura y áreas ricas en plancton.

Clasificados en segundo lugar aparecen los metales pesados, que llegan al mar por diversas fuentes: vertidos o aguas residuales, o por distintos medios. Aun-

que son muchos los metales que desembocan en el mar, por su importancia, cantidad y nocividad pueden destacarse cuatro: mercurio, plomo, cadmio y arsénico.

El mercurio es uno de los más lesivos. La producción anual que se obtiene en el mundo de este elemento es de unas nueve mil toneladas; de ellas, cinco mil acaban en el mar, después de su utilización industrial. A esto hay que añadir otra cantidad igual o superior, procedente de la combustión del carbón y del petróleo. El empleo más importante del mercurio en la industria se da en la agricultura, para combatir diversas enfermedades; en la industria papelera, para luchar contra los mohos, y en la fabricación de baterías en la industria eléctrica, pinturas antiincrustantes, farmacología y otras. Pero la fuente más importante la constituye su uso en la industria de alcali-cloro; se calcula que por cada tonelada de cloro elaborada se pierden unos 250 gramos de mercurio. El procedente de la combustión del carbón y el petróleo es descargado en la atmósfera y llega al mar por la lluvia.

En condiciones anaerobias, el mercurio se convierte fácilmente en metilmercurio, que es altamente tóxico para los mamíferos, a los que, incluso en cantidades muy pequeñas, produce alteraciones en el sistema nervioso que pueden resultar mortales. También el mercurio se acumula en ciertos organismos marinos de consumo humano, por lo que hay que vigilar especialmente los vertidos de este metal.

Otro de los metales de alto valor contaminante es el plomo. Su empleo como antidetonante, en forma de tetraetilo, en los automóviles se convierte en el principal agente contaminante de este elemento. Este plomo, liberado a través de los tubos de escape de los vehículos, llega finalmente al mar por la lluvia, en cantidades anuales que superan las doscientas mil toneladas en todo el mundo. Esto explica la notable presencia de plomo que se observa en las costas de los países industrializados. Aparte de esto, llega también como consecuencia de los vertidos industriales.

El plomo se acumula en los tejidos animales y su expulsión es muy lenta. Es un inhibidor de enzimas que deteriora el



El plomo que desprenden los tubos de escape también llega al mar.



*Los
contami-
nantes
de origen
marino
llegan al mar
procedentes
de embar-
caciones,
plataformas
fijas o
flotantes y
de la
explotación
de recursos
minerales.
De todos
ellos, los
más graves
son los
vertidos de
petróleo.*

metabolismo celular y también perjudica a los seres marinos, afectando a las algas y obstaculizando el intercambio de oxígeno y de anhídrido carbónico.

El *cadmio* se encuentra en la naturaleza asociado al cinc y al plomo. Su producción anual es de unas quince mil toneladas y se emplea en la elaboración de pigmentos para pinturas, barnices y otros, y en la fabricación de aceros especiales para impedir la corrosión, además de en la industria eléctrica y las centrales nucleares.

Tiene un índice de toxicidad muy alto en ciertos casos, y tarda muchísimo en expulsarse del organismo: entre dieciséis y treinta y tres años. Las sales de cadmio y su vapor producen daños agudos en los pulmones, fragilidad en los huesos y lesiones múltiples en los riñones.

Con una producción anual, en forma de óxido, de treinta y dos mil toneladas, aproximadamente, el *arsénico* se utiliza como pesticida, en la conservación de la madera y en la composición de determinadas pinturas especiales, y, como metal, en diversas aleaciones. El metal parece ser muy poco tóxico, pero sus compuestos inorgánicos producen daños en el tracto gastrointestinal, la piel, el hígado y los tejidos nerviosos. Los compuestos orgánicos del arsénico presentan una toxicidad menor.

Como tercer agente contaminante están los pesticidas, son sustancias de variada composición química, que suelen clasificarse en siete grupos: compuestos organoclorados, organofosforados, de carbonatos, herbicidas, mercuriales, de contenido metálico vario y bifeniles policlorados.

Dentro de los primeros, los más conocidos, como el *DDT*, llegan al mar a través de la atmósfera, el arrastre de tierras ocasionado por la lluvia y diversos conductos, en un porcentaje del 50 por ciento sobre los empleados. Estos compuestos organoclorados se concentran especialmente en los materiales oleosos, como aceites de pescado y pescados de carnes grasas. Sus efectos, que están muy estudiados, demuestran la altísima toxicidad de estos elementos; los crustáceos, por ejemplo, son extremadamente sensibles a sus efectos.

Los *bifeniles policlorados*, que entran en la composición de diversas sustancias, resultan especialmente peligrosos al desconocerse el medio de eliminarlos, una vez introducidos en el medio ambiente. Para suprimirlos, hay que incinerarlos a temperaturas superiores a los 800 grados, procedimiento que sólo sirve si el BPC es puro, pero salen a la atmósfera.



A Algunos desechos contienen cianuros

Para empezar a hablar de otros desechos y productos industriales —contaminante que figura en cuarto lugar—, hay que empezar señalando que casi todos los elementos químicos se encuentran en diversas proporciones en el medio marino, pero su importancia es muy distinta según la forma y el grado de concentración que tengan. Este apartado, a su vez, se subdivide en cuatro grandes grupos: desechos inorgánicos, productos químicos orgánicos, desechos orgánicos y desechos militares no radioactivos.

Entre los *desechos inorgánicos*, están, en primer lugar, los diversos ácidos y álcalis. Dada la gran variedad de estos productos en la industria química, su número es enorme. Los más importantes, fundamentalmente por su cantidad e importancia, son los ácidos clorhídrico, sulfúrico y nítrico, y, entre los álcalis, cal, hidróxido de sodio, hidróxido de potasio y amoniaco.

El agua del mar posee una capacidad considerable para absorber grandes cantidades de ácidos y álcalis, con modificaciones relativamente pequeñas en su pH, y ello teniendo en cuenta que la combustión de los combustibles fósiles libera cantidades muy importantes de dióxidos de azufre y de óxidos-ácidos de nitrógeno a la atmósfera: del orden de 50 a 80 millones de toneladas anuales, una parte importante de las cuales revierten al mar a través de la lluvia. De todas formas, la descarga de ácidos o álcalis sólo tiene peligro cuando se hace en masas de agua semicerradas o cerradas, como rías y estuarios, pero no en mar abierto.

Los nutrientes y el amoniaco configuran el segundo subgrupo dentro de los desechos inorgánicos. El fosfato llega al mar mediante aguas residuales humanas, en las que se origina principalmente a partir de los detergentes. Estas aguas también contienen diversos nitratos, nitritos y amoniaco, aunque este último surge también por otros conductos. El amoniaco no es una sustancia persistente, y tanto el nitrato como el fosfato son nutrientes indispensables para el medio marino; pero en excesivas cantidades, sobre todo en aguas semicerradas (rías, estuarios o fiordos), puede provocar la desoxigenación de las aguas y la consiguiente descomposición anaerobia.

Diversos derechos conteniendo *cianu-*



ros desembocan en el mar por distintos conductos: talleres de galvanoplastia, industria siderúrgica, fábricas de gas y coque y otros. Pero la distribución de los cianuros a gran escala es prácticamente imposible, a causa de su biodegradabilidad y la facilidad con que forma complejos con iones metálicos.

Las industrias papeleras, las de fibras sintéticas y la combustión de combustibles fósiles llevan al mar los diversos *sulfatos*; normalmente se descomponen, pero pueden ser tóxicos para la fauna marina, en determinadas condiciones. El fósforo es vertido normalmente en forma de fosfatos, pero si se vierte en su forma elemental tiende a permanecer en dicho estado, con la consiguiente toxicidad potencial.

Finalmente, el *dióxido de titanio*, en su producción industrial a partir del mineral de titanio, produce grandes cantidades de desechos, caracterizados por su elevada concentración de sulfatos ácidos y ferrosos, cuyas consecuencias pueden ser peligrosas. Sin embargo, actualmente no está muy estudiado su proceso.

Tras los desechos inorgánicos vienen

los productos químicos orgánicos, cuyo número conocido sobrepasa el millón y crece continuamente. Presentan tal variedad y diferenciación, en lo que a sus efectos contaminantes se refiere, que para su estudio es preciso consultar las publicaciones especializadas en este terreno editadas por la FAO, la UNESCO, la ONU y la OMS, constituidas en un organismo mixto para estas investigaciones, el GESAMP (Grupo Mixto de Expertos sobre Aspectos Científicos de la Contaminación de las Aguas del Mar).

En el campo de los desechos industriales orgánicos —tercer grupo—, destacan los de las fábricas de papel y madera. Debido a la enorme cantidad de materia orgánica que liberan estas industrias (en forma de hidratos de carbono, fenoles, lignina y otros), cuando son vertidos en zonas de poca circulación de agua provocan el crecimiento de microorganismos y la consiguiente desaparición del oxígeno del medio. Por otra parte, los desechos sólidos de estas fábricas se acumulan formando lechos fangosos, que desprenden gases nocivos con efectos enormemente

Los hidrocarburos tienen sustancias cancerígenas

perjudiciales para las especies marinas del fondo. Aparte de ello, se originan pésimos olores y un efecto estético negativo y por la suciedad de las aguas afectadas, así como la dificultad de penetración de la luz, con las consecuencias de impedir la formación de fitoplancton.

Hay, por último, otros productos de desecho industrial, con una elevada DBO, o demanda biológica de oxígeno, como alcoholes de cadena recta, desechos de industrias alimentarias, destilerías y otros. Sus perjuicios son similares a los citados anteriormente, por la desaparición paulatina del oxígeno marino.

El cuarto y último grupo dentro del apartado sobre otros desechos y productos industriales corresponde a los desechos militares no radioactivos, de los que poco se puede decir, dado el desconocimiento general sobre las sustancias vertidas al mar, presumiblemente relacionadas con los componentes bélicos denominados de «guerra química». No obstante, se impone un control de los mismos por su elevada posibilidad contaminante.

Los *hidrocarburos* —situados en el quinto apartado— son, quizá, los contaminantes marinos más universalmente distribuidos. Llegan al mar por filtración submarinas derivadas de la explotación de pozos petroleros. Otro conducto procede de los vertidos de los petroleros, tanto por accidente como por limpieza de sus tanques, así como por su descarga en puertos y refinerías. Aparte de los que llegan a través del medio atmosférico, procedentes de la combustión de estos materiales.

En las zonas templadas o tropicales, los hidrocarburos se biodegradan y polimerizan; con la luz y el oxígeno aumenta su densidad y las partículas se compactan hasta hundirse. Esto no ocurre en las aguas frías, que rodean las zonas del hemisferio norte donde están las zonas industrializadas del planeta. Los hidrocarburos con altas concentraciones de parafina se degradan más lentamente y forman brea, que llega demasiado a menudo a las costas.

En condiciones normales, la toxicidad del petróleo es baja. El mayor peligro lo supone su deposición en las costas, donde las especies que viven en esas zonas corren gran peligro al bajar las mareas, como resultado de la carencia de oxígeno

producido por la biodegradación. Por otro lado, los hidrocarburos contienen diversas sustancias cancerígenas, cuya presencia en organismos que forman parte de la cadena alimenticia puede llegar a ser un grave peligro para el hombre. Además de todo esto, están sus desastrosos efectos en las costas desde el punto de vista turístico.

Le sigue al petróleo y sus derivados las sustancias radioactivas procedentes de la utilización de la energía nuclear. Aunque

está sometida a riguroso control por todos los países, el problema viene por el destino final que se da a los residuos radioactivos: generalmente, hundirlos en zonas marinas profundas, cuyo efectos a largo plazo son realmente desconocidos. El hecho de que una de las zonas de vertidos escogida por la Agencia Europea de Energía Nuclear esté en el Atlántico, a unas 350 millas al oeste de La Coruña, hace especialmente delicado este agente contaminante para España.



En el apartado de material inerte se agrupan materiales tales como plásticos, arcillas, productos de dragados y residuos mineros. Los procedentes de residuos de plástico son especialmente preocupantes, al ser lo que más ensucian los litorales de todos los países y por la elevada cantidad que de los mismos existe. En el caso de los residuos mineros, tienen importancia cuando hay alguna explotación de este tipo cercana al mar; en España se da este caso en provincias como Huelva, Cantabria o Murcia.

El último agente contaminante de importancia es el calor. Esta clase de contaminación se debe a diversas actividades industriales en zonas costeras, que requieren agua de enfriamiento a bajo

coste. El aumento de la temperatura del mar tiene dos efectos perjudiciales importantes: reduce la solubilidad del oxígeno en el agua y aumenta la actividad metabólica del plancton, lo cual, a su vez, tiende a aumentar la DBO del medio. Por otro lado, un incremento de la temperatura del medio marino afecta a la autodepuración del mismo y empeora las condiciones de solubilidad de otro tipo de vertidos anteriormente expuestos.

Dado que el mar es, por excelencia, un medio internacional, y que la introducción de cualquier contaminante produce daños no sólo al país responsable, sino que origina una serie de perjuicios en cadena que pueden perjudicar —y, de hecho, perjudican— a otras naciones, se

explica la existencia de numerosos tratados internacionales que regulen y pretendan evitar los efectos más nocivos de la contaminación marina.

Esta prolija normativa arranca de un convenio para prevenir la contaminación del mar por hidrocarburos, y fue suscrito en Londres en 1954, aunque no entró en vigor hasta cuatro años después, sufriendo un par de enmiendas desde entonces. A partir de esta fecha ha surgido otra docena de acuerdos intergubernamentales.

La importancia del tema viene dada, igualmente, por la existencia de distintos organismos internacionales ocupados en cuestiones de contaminación marina. Siete son los principales:

FAO-OGPM. La Organización de las Naciones para la Agricultura y la Alimentación, que se interesa fundamentalmente por los efectos de la contaminación sobre los recursos vivos, cuenta en su seno con el Consejo General de Pesca del Mediterráneo.

UNESCO-COI. La UNESCO, a través del Comité Oceanográfico Intergubernamental, se ocupa básicamente del estado actual de contaminación de los océanos y facilita el intercambio mundial de datos. A este fin, intenta el establecimiento de una red mundial de vigilancia y control.

IMCO-MEPC. La Organización Consultiva Marítima Intergubernamental es un organismo consultivo y de asesoramiento, cuya misión más importante consiste en facilitar el intercambio de información sobre todo tipo de cuestiones marítimas.

CIES. El Consejo Internacional de Explotación del Mar se interesa en los problemas de contaminación marítima, habiendo realizado un importante trabajo en la vigilancia y control de los mares del Norte y Báltico.

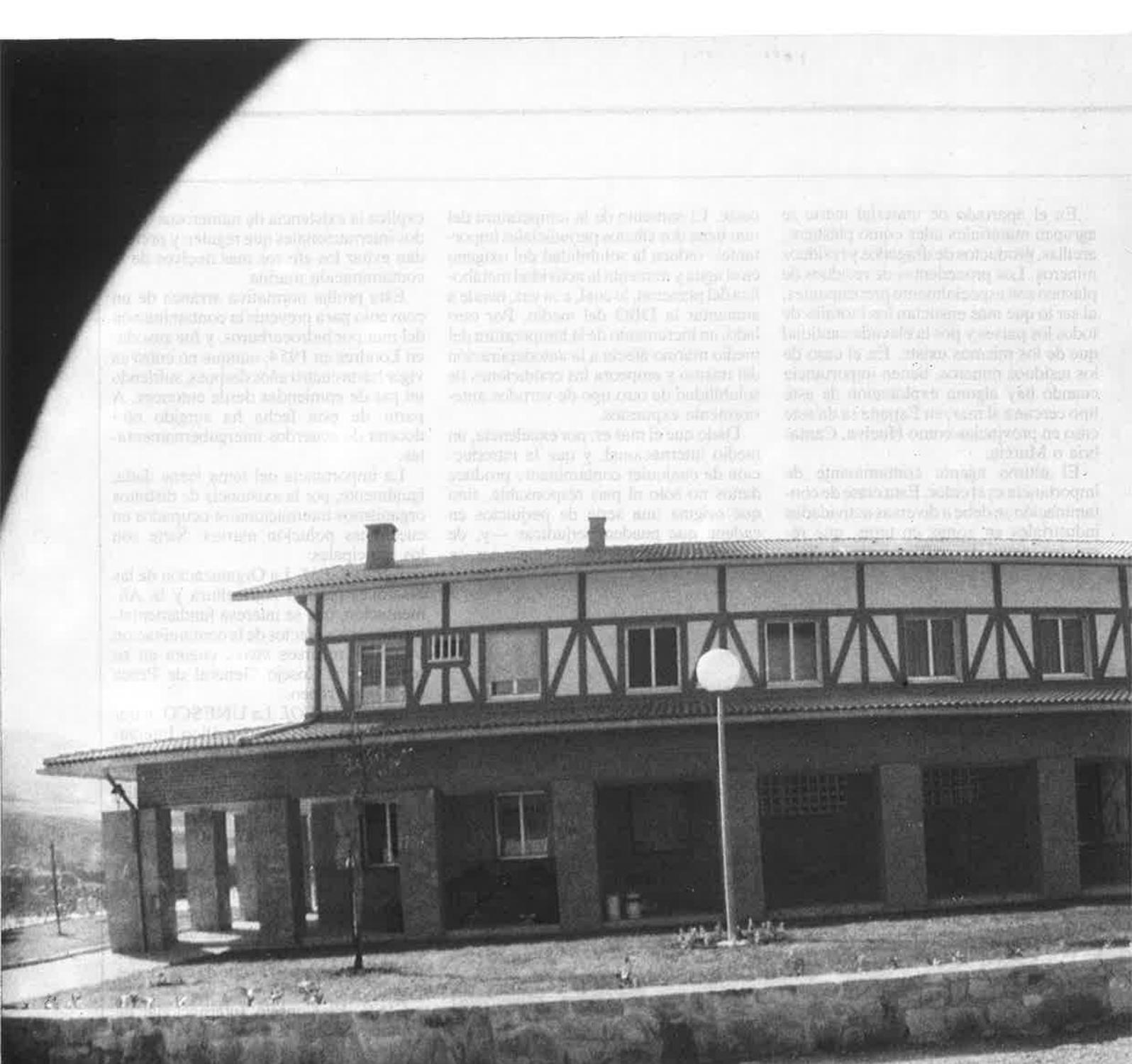
CIESMM. El Consejo Internacional de Explotación Científica del Mar Mediterráneo se dedica a los problemas científicos relacionados con la contaminación de dicho mar.

AIEA. La Agencia Internacional de Energía Atómica tiene encomendado el estudio de todos los problemas derivados de la utilización pacífica de la energía nuclear y, por tanto, de los problemas de la contaminación radioactiva marina.

PNUMA es el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente.

Carlos GONZALEZ DEL PIE
María Antonia F. SAINZ





**INAUGURADA
POR JOAQUIN ALMUNIA**

NUEVA CASA DEL MAR EN ORIO

Los 650 trabajadores de la localidad guipuzcoana de Orio asegurados en el Instituto Social de la Marina (ISM) a través del Régimen Especial del Mar, disfrutaban desde el pasado día 22 de febrero de las instalaciones que comprende la nueva Casa del Mar. Con la inauguración del moderno edificio se cumple una vieja aspiración de los arrantzales de esta localidad.



El ministro de Trabajo, Joaquín Almunia, durante el acto de inauguración de la Casa del Mar de Orio, acompañado del delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma Vasca, Ramón Jáuregui, y del director general del ISM, Constantino Méndez.

de 45 a 1000 cv

Reflexione

SOLO
BAUDOIN le OFRECE :

CONCEPCION
FABRICACION
GARANTIA
DE TODO EL CONJUNTO PROPULSOR

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



¿ PARA QUE ?

PARA INCREMENTAR LA VELOCIDAD
PARA ECONOMIZAR COMBUSTIBLE
PARA AUMENTAR LA TRACCIÓN

¿ COMO ?

POR la CONCEPCIÓN :

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

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

POR el MONTAJE y el

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

¿ PARA QUE ?

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

¿ COMO ?

POR su COMPETENCIA TÉCNICA :

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

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

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

POR la UTILIZACIÓN de REPUESTOS

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

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

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

MOTEURS
BAUDOIN

El acto de inauguración de la nueva Casa del Mar de Orio estuvo presidido por el ministro de Trabajo, Joaquín Almunia, a quien acompañaba el director general del ISM, Constantino Méndez, el delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma Vasca, Ramón Jáuregui y otras autoridades locales.

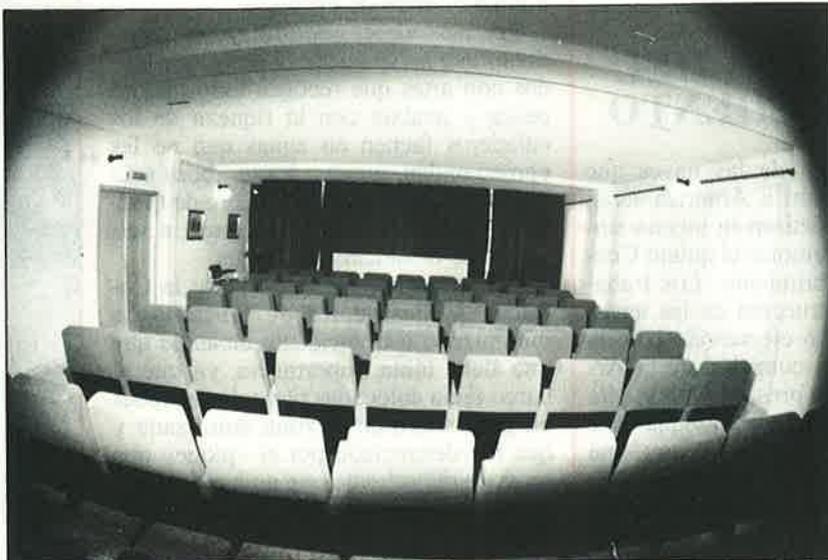
El nuevo edificio, construido sobre un solar de 1.700 metros cuadrados, situado en zona portuaria, consta de dos plantas donde se han instalado diferentes servicios. Entre todos ellos destaca la clínica con dos consultorios para medicina general y otro para pediatría.

Los arrantzales expresaron al ministro su preocupación ante la entrada de España en la CEE.

En el área de Acción Social se puede disfrutar de un amplio aula que permite diversas utilidades; una biblioteca-sala de lectura y un bar-sala de juegos. Por último, cuenta también con un área administrativa con diversos departamentos y una zona de servicios.

La inversión total de la Casa del Mar ha superado los cien millones de pesetas y se espera que los servicios del centro sean utilizados conjuntamente por los miembros del Club de Jubilados y de la Biblioteca Municipal.

Tras recorrer el edificio, el ministro de Trabajo conversó con los representantes de las Cofradías de la zona, quienes le expusieron la problemática del sector. Así, Juan María Urbietta, presidente de la Federación de Cofradías de Guipúzcoa, expresó al ministro su preocupación por la marcha de las negociaciones para la adhesión de España a la Comunidad Económica Europea (CEE), teniendo en cuenta que la flota de bajura está obligada a faenar en sus aguas. Por ello y ante la necesidad de



adecuar la flota, Urbietta solicitó una serie de ayudas «para poder afrontar las duras condiciones que se nos quieren imponer. Nos encontramos con una flota anticuada —la media es de quince años— y las posibilidades económicas de renovarlas son nulas».

El presidente de la Federación sugirió también al ministro la necesidad de articular una norma para la reducción de los coeficientes de jubilación, como una medida que contribuiría a paliar el paro juvenil, así como el rejuvenecimiento de las tripulaciones. En su opinión, la edad óptima de jubilación serían los 55 años «para que el arrantzales —dijo— pueda disfrutar de la vida cuando aún le quedan fuerzas suficientes».

El director general del ISM intervino a continuación para

destacar las peculiaridades del trabajo pesquero y pidió al gobierno que regulara una norma sobre el tema de las jubilaciones. Joaquín Almunia respondió que las jubilaciones anticipadas estaban en estudio, pero que la mala situación económica por la que atraviesa la Seguridad Social dificulta las soluciones.

En cuanto a la preocupación expresada por el representante de las Cofradías en torno a la entrada de España en el Mercado Común, el ministro de Trabajo afirmó que el Gobierno no firmaría la adhesión si con ello se perjudicaba a los ciudadanos o a los sectores económicos del país. «La integración —añadió— va a ser lenta. Quizás con el período transitorio al que debemos someternos, no ganemos todo de golpe, sino poco a

poco. De todos modos, digo con toda seguridad que no estamos dispuestos a firmar si vemos que algún sector va a salir perjudicado con la integración.»

Por otra parte, el pasado día 6 de marzo fue inaugurada la Casa del Mar de Gran Tarajal, en Fuerteventura, por Luis García de Blas, secretario general para la Seguridad Social. La nueva instalación está situada frente a la playa y dispone de dos plantas con unos servicios sanitarios, convertidos en centros de salud por medio de un acuerdo con el INSALUD. Asimismo, cuenta con una serie de servicios administrativos y sociales, como aulas y cafetería. El presupuesto de la obra ha sido de 24 millones de pesetas y se ha tardado año y medio en su construcción. ■

Los trabajadores de la localidad guipuzcoana de Orio disfrutaron desde el pasado mes de febrero de un salón de actos y de una amplia biblioteca, instalados en una de las dos plantas de este moderno edificio, situado en la zona portuaria.

Cádiz

CENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO

Los tres modelos de las naves que llevó Cristóbal Colón a América se han reconstruidos y repetirán la misma singladura para conmemorar el quinto Centenario del Descubrimiento. Los trabajos para la reconstrucción de las naves colombinas se están efectuando bajo la supervisión de una comisión de la Armada Española que preside el almirante Rey. Ya han sido terminados los planos y las primeras maquetas, que son una réplica casi exacta de los originales. Para conseguir esta fidelidad se ha tenido que recurrir a dibujos antiguos y estudios de especialistas, porque en los siglos XV y XVI los barcos eran construidos por los carpinteros de Ribera sin seguir ningún plano previo.

El desarrollo del proyecto costará algo más de trescientos millones de pesetas, de los que cien estarán dedicados a la construcción del velamen, que se llevará a cabo en unas dependencias que la Armada tiene en Carraca (Cádiz).

La fecha de construcción aún no está decidida, ya que está pendiente de la elección de maderas y de bosques, todavía en estudio, pero que serán posiblemente procedentes de robles de tipo tocio y albero común. Los carpinteros serán de Ribera, de la zona de Alicante y Valencia, que trabajen en astilleros donde aún se emplean las técnicas de construcción de la época.

Una vez finalizada la construcción de las naves colombinas, éstas empezarán a navegar recorriendo las rutas del descubridor de las Américas.

Fuenterrabía

PARO LA FLOTA

La flota pesquera de Fuenterrabía, compuesta por unas sesenta embarcaciones de pincho, paró durante buena parte del mes de marzo en protesta por la invasión de sus caladeros por pesqueros de cerco.

Según la Cofradía de Pescadores de la citada localidad, embarcaciones de cerco, que utilizan redes fijas de «rasgos» y «volantas» con las que se captura todo tipo de especies, sobrepasaron las seis millas de litoral que tienen autorización para utilizar e invadieron, entre

Orio y San Sebastián, la zona reservada a pincho (artes de anzuelo).

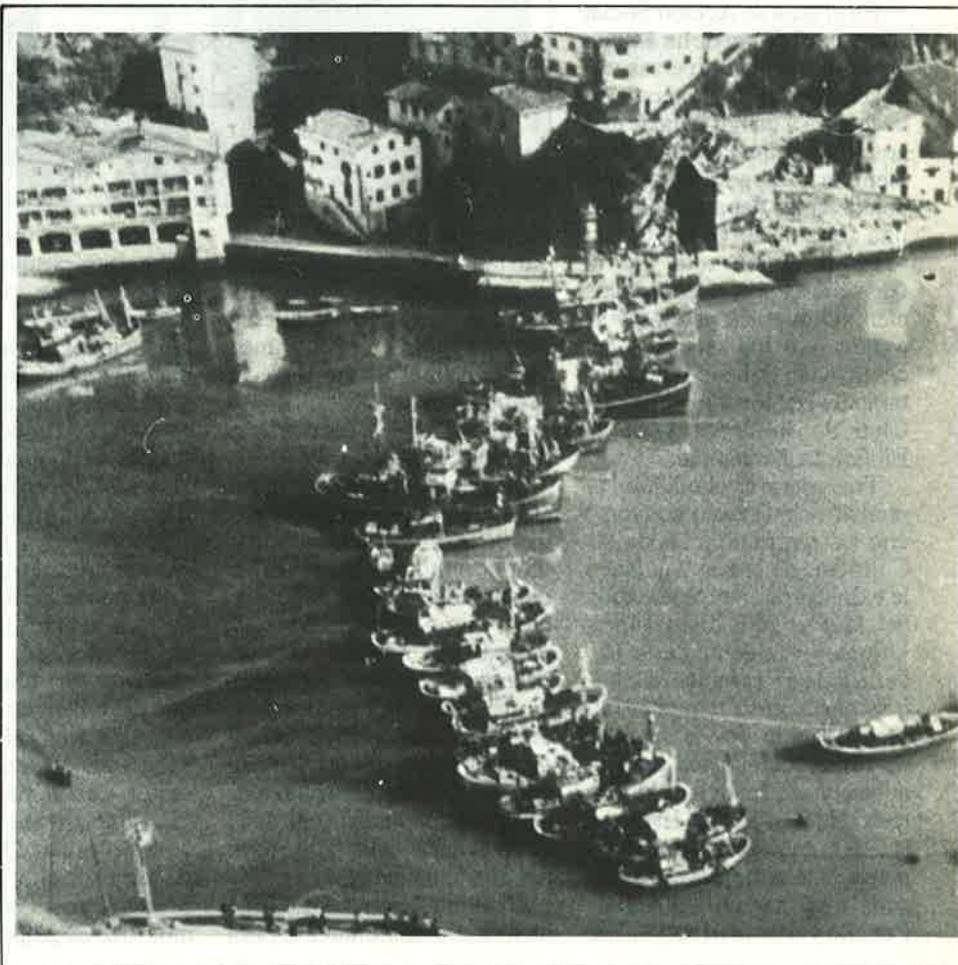
Los pescadores ondarribitarras consideran que no se puede permitir que barcos con artes que recogen todo tipo de pesca y acaban con la riqueza de los caladeros faenen en zonas que no les corresponden, aunque hasta ahora sólo haya sido capturado el pesquero de Guetaria «Faustina» cuando faenaba a seis millas de distancia de la costa.

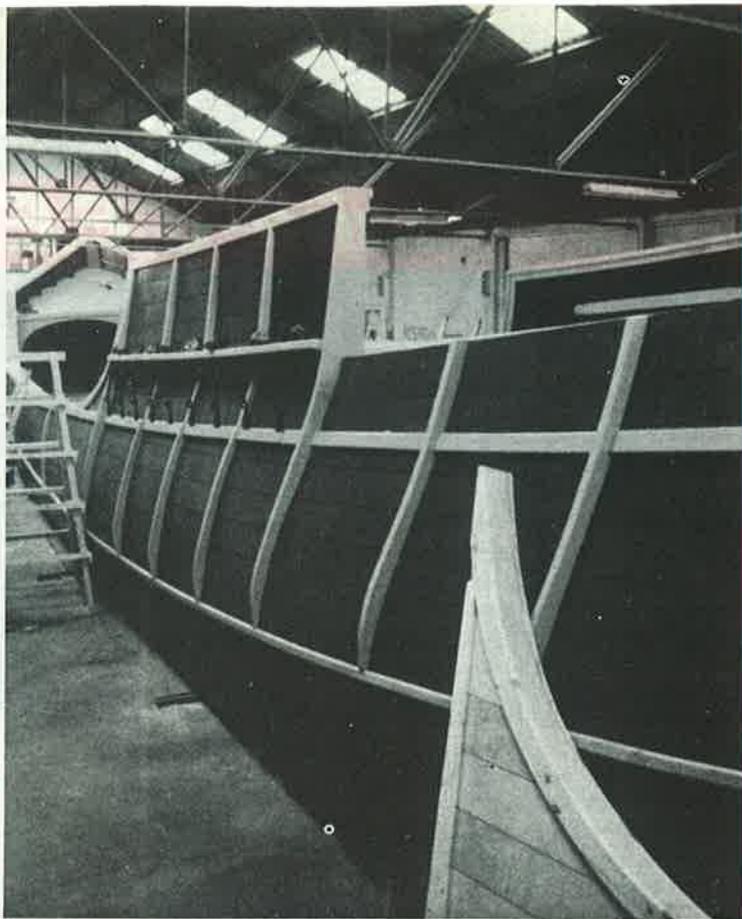
Por su parte, el presidente de la Cofradía de Pescadores de Guetaria ha minimizado este incidente diciendo que «no tiene tanta importancia, ya que el barco tenía colocadas parte de sus redes un poco fuera de la zona autorizada y que fue denunciado por el «pique» que provoca el hecho de que no haya mucha pesca y algunos se vuelvan a casa de vacío».

Vigo

ACUERDO CON SUDAFRICA

La Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo ha valorado muy positivamente el acuerdo alcan-





Tres naves iguales a las que Colón utilizó para descubrir América surcarán los mares, una vez que hayan sido construidas en los astilleros en base a maquetas y estudios de la época. En la foto "La Nao", cuyos trabajos van muy adelantados.

zado por la Dirección General de Relaciones Pesqueras Internacionales con la República de Sudáfrica, por el que se conceden a España cupos de pesca durante cinco años.

Con este acuerdo, según los armadores, se dota de contenido el acuerdo marco que España tiene firmado con dicho país desde 1978. Los cupos de pesca fijados alcanzan las 2.000 toneladas anuales de merluza y constituyen también un complemento idóneo a las capturas del mismo producto en Namibia, país con el que se ha acordado la concesión de un cupo de 110.000 toneladas durante 1985.

Antártida

PLAN ESPAÑOL DE INVESTIGACION

España inició su carrera para la conquista científica de la Antártida al desplazarse a aquel continente la primera expedición de investigadores, esencialmente oceanógrafos, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), dirigida por Antonio Ballester.



Los pescadores de Fuenterrabía se negaron a salir a la mar en protesta por las invasiones de que están siendo objeto sus caladeros por parte de las embarcaciones de cerco de Guetaria. La "guerra de las volantas" volvió a aparecer, como todas las primaveras, en los mares del norte.

Negociaciones España-C.E.E.

Vidal MATE

Cuando ya se encontraba cerrado el presente número de HOJA DEL MAR, se produjo la noticia del acuerdo entre España y la CEE. Ofrecemos a nuestros lectores un avance del tema, que será tratado con profundidad en nuestro próximo número.

El acuerdo definitivo con la Comunidad Económica Europea sobre el número de barcos y licencias ha quedado fijado en 300 embarcaciones, con posibilidad de faenar 150 a la vez.

Las discrepancias de última hora fueron planteadas en las sesiones negociadoras de los días 18 al 21 por Francia, cuyos representantes propusieron la presencia de 290 barcos, para faenar simultáneamente sólo 145. En las conversaciones del pasado día 28, España y la Comunidad Económica llegaron a un acuerdo en este punto, con una decisión que toma en cuenta las posiciones de ambas partes. Se mantienen los 300 barcos y las 150 licencias para faenar a la vez, si bien cinco de esos barcos no podrán capturar merluza, rape y gallo.

Esta solución a las diferencias existentes en materia de buques y licencias, como la arbitrada también para el vino, pone de manifiesto que las conversaciones de mediados de marzo no acabaron en un acuerdo más por motivaciones políticas internas de Francia que por cuestiones económicas.

Una novedad importante introducida en el acuerdo durante las sesiones negociadoras del pasado 28 de marzo es la condición impuesta por

la CEE para que, en los próximos 10 años, España solamente pueda reconstruir su flota con una capacidad no superior al 50 por 100 de las toneladas que se desguacen. En resumen, que por cada 100 TRB que se retiren del mercado, únicamente se podrán construir 50 TRB. De esta forma, la Comunidad trata de adecuar la capacidad de nuestra flota a la proporción que se supone va a existir en los recursos durante la próxima década. Esta condición responde a la preocupación comunitaria por la sobredimensión de nuestra flota. La adaptación de nuestra estructura ya está contemplada por la Administración española en los respectivos decretos sobre reconversión y reestructuración del sector, aunque la relación exigida entre TRB desguazado y a construir es ligeramente inferior al pedido por la CEE.

Las conversaciones celebradas en Bruselas habían sido consideradas como el último cartucho por parte de ambas delegaciones si se quería cumplir el compromiso del 1 de enero de 1986. Incluso, con diferentes problemas de política interna en algunos países y la posibilidad de variar la composición de varios parlamentos europeos, se llegaba a pensar que en caso de no lograr ahora un acuerdo, difi-

LA LARGA NOCHE DE BRUS



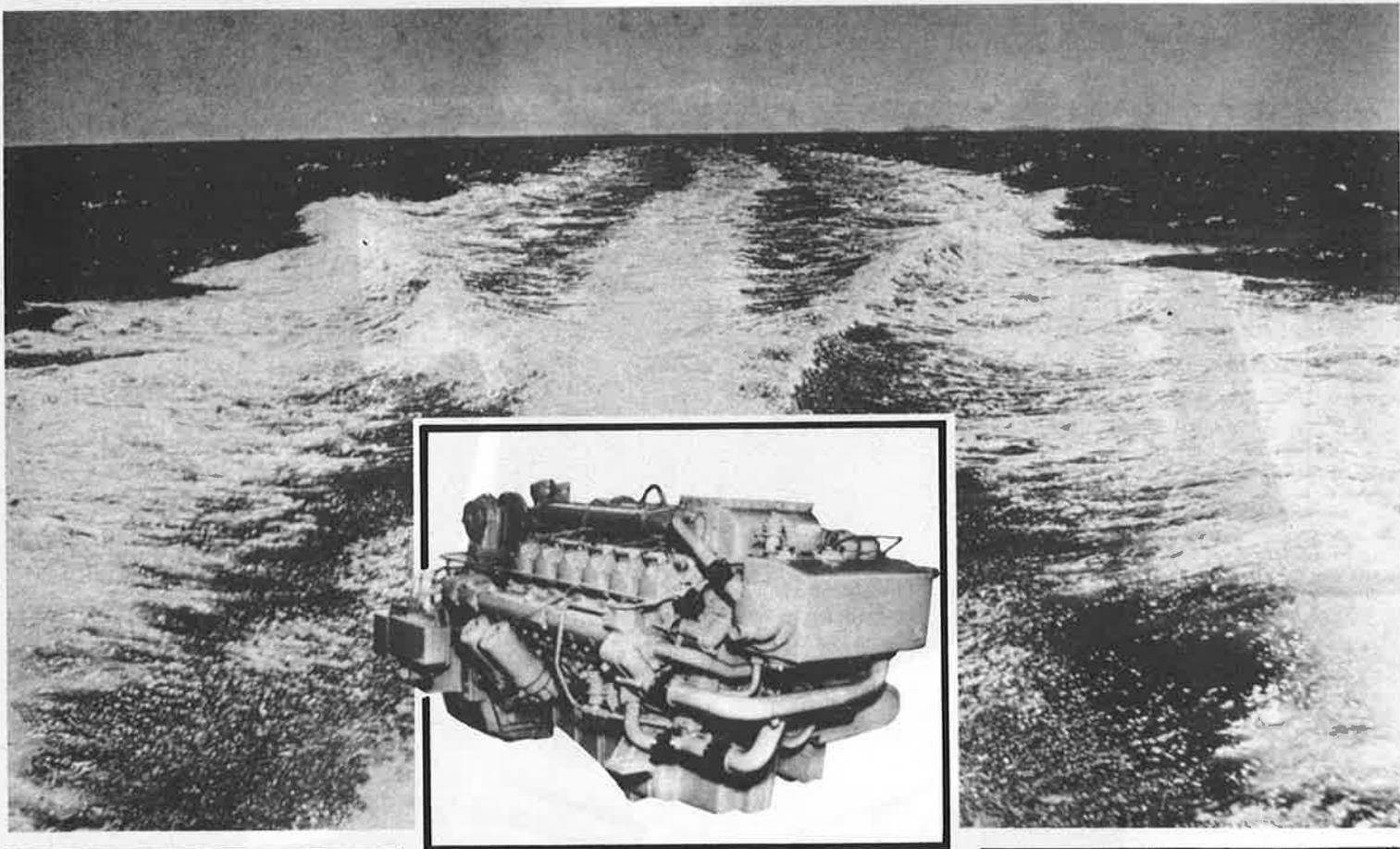


ELAS

Fernando Morán y Manuel Marín, poco antes de comenzar la agotadora sesión negociadora. Al final, cinco barcos y unos cientos de litros de vino impidieron el acuerdo.

MOTORES M·A·N

tan fiables como para
salvar tu vida



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

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

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

PASCH Y CIA S.A.

BILBAO Alameda de Recalde, 30
48009 Telf. 94-424 28 06
Telex 32720 - pasch-e

MADRID Capitán Haya, 9
28020 Telf. 91-455 37 00
Telex 22696 - pasch-e

BARCELONA Tuset, 8 - 6º
08006 Telf. 93-217 19 63
Telex 53063 - pasch-e

ilmente se podría conseguir en el futuro, con el riesgo de que España perdiera el tren comunitario. Con estos planteamientos, se abordó esta última ronda de negociaciones, bajo la presidencia italiana de Andreotti, cuyos esfuerzos para desbloquear las conversaciones han sido muy importantes.

Pesca y algunos capítulos de agricultura constituían los puntos más difíciles para llegar a un compromiso, principalmente ante la oposición de Francia en ambos casos. Tras los resultados de Bruselas, y aún con el interrogante del acuerdo definitivo, se puede decir que la Comunidad Económica Europea cedió de forma considerable en materia pesquera, con relación a sus posiciones iniciales, aceptando una serie de ofertas que atienden en muchos puntos las peticiones españolas.

En el conjunto de factores que ha de contemplar el acuerdo de adhesión, el número de barcos, los niveles de capturas, el período de transición y el «box» irlandés, fueron los puntos más polémicos sobre los que el acercamiento en las posiciones de ambas delegaciones fue prácticamente total hasta el último rechazo de Francia.

Con unos niveles de capturas que, en los últimos seis años, se han reducido a la mitad, la delegación española había planteado en su última propuesta unas peticiones que ascendían a 25.000 toneladas de Merluza, lo que suponía el 50 por ciento del Total Admisible de Capturas (TAC).

La CEE hizo una oferta total de 18.000 toneladas, cifra considerada como buena en medios pesqueros, aunque en medios comunitarios se indicaba que con esa cantidad se trataba solamente de legalizar la actual situación de capturas. La cuota más alta tenida por España en los últimos años corresponde a 1979 con 200 barcos y 15.500 toneladas, cifra que se ha ido reduciendo hasta las 7.900 toneladas de 1985 y 106 licencias.

En gallo, el cupo actual era de 3.250 toneladas. España

solicitó 15.000 y la oferta comunitaria ha sido de unas 4.600 Tm, lo que supone un aumento del 25 por ciento. En rape, frente a las 1.950 Tm, España pidió 10.000 Tm, logrando un aumento del 50 por ciento hasta llegar cerca de las 3.000 Tm. En Bacaladilla, la oferta comunitaria es de 30.000 Tm y de 31.000 en jurel, cifras iguales a las pedidas por la delegación española. Igualmente, se incluyen partidas nuevas de otras especies como abadejo y cigala.

Si el acuerdo sobre cupos de pesca se considera en líneas generales como positivo, no menos favorable es el compromiso obtenido en materia de barcos y licencias.

La petición española se elevó inicialmente a un total de 329 buques, la actual flota a tope con 260 licencias, lo que suponía más del doble de las concesiones actuales. Frente a esta demanda, la postura comunitaria partió también de contraofertas muy bajas. Francia, República Federal Alemana, Irlanda, Dinamarca y

el Reino Unido, lo que se ha venido denominando como la «banda de los cinco», fueron los principales enemigos de las demandas españolas, grupo que al final ha sido resquebrajado por las propuestas italianas para desbloquear las negociaciones.

La CEE comenzó ofreciendo entre 200 y 260 barcos con 130 licencias, para al final elevar su techo hasta los 300 barcos y las 150 licencias, posición última aceptada por España y por todos los países de la Comunidad hasta la ruptura del acuerdo por parte de Francia. Los galos, con las negociaciones casi cerradas, estimaron que la oferta a España era excesiva, debiendo limitarse a 290 barcos y 145 licencias, siendo éste el punto a decidir por la última comisión negociadora antes de la Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno.

Con estas cifras en la mano, con o sin las cinco licencias a que se oponen los franceses, se puede hablar de una flota faenando al completo.

Para los barcos artesanales de bajura, que faenan hasta las 12 millas, las dificultades más importantes vinieron nuevamente de Francia, que teme una excesiva libertad de movimientos para la flota.

Los resultados de las negociaciones de Bruselas han sido considerados como positivos por la Administración española, en cuanto suponen consolidar la situación actual, según manifestó Carlos Romero, ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación. El Gobierno de Madrid hizo una petición de 64 licencias, frente a las 50 actuales, pensando fundamentalmente en la situación de los barcos de Fuenterrabía. La respuesta comunitaria ha sido positiva, ganándose además —según indicó el director general de Ordenación Pesquera, Fernando González Laxe—, una franja de mar en esa zona de gran utilidad para los barcos españoles.

Entre los puntos que en los últimos años han suscitado mayores polémicas, destaca

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

el referido a las pesquerías en el conocido «box» irlandés, cerrado para los barcos españoles desde hace varios años. La Administración planteó a la CEE la necesidad de poner fin a esta situación de bloqueo, según señaló González Laxe, al no existir razones técnicas o biológicas que justificasen esa prohibición, siendo solamente

cuestiones políticas. España solicitó poder faenar desde el momento de la adhesión para los barcos que operasen en las zonas VI y VII.

La respuesta comunitaria, que se contempla en el acuerdo, fija un período de 10 años, a partir del cual los barcos españoles podrán entrar en esas aguas. En principio, se habla

de 125 unidades, si bien la forma de su acceso deberá decidirse en 1993, cuando la Comunidad haga su plan para revisar la política pesquera. España entiende que la entrada debería ser de golpe, mientras en la CEE se piensa que podría ser progresiva. En cualquier caso, este es un punto abierto que dependerá de la

estructura de la flota y los recursos pesqueros en aquellas fechas.

Fruto del miedo que se ha tenido en diversos países comunitarios a las actividades de la flota española, era el plazo del año 2.002 para la integración definitiva del sector pesquero en la estructura de la CEE. Esta fecha fue considerada en todo momento por España como inaceptable y vergonzosa. Las posiciones uniformes para fijar un período de transición de 15 años, a partir del 1 de enero de 1986, fueron rotas inicialmente también por Italia, con una propuesta de 10 años que, al final, ha quedado reducida a un período inicial de siete años. En ese momento, se realizarían los estudios oportunos para la integración definitiva o pensar en otro período de ocho años.

De esta forma, el período de transición llegará hasta 1992. En ese momento se analizarán los recursos comunitarios, el grado de cumplimiento por España de los compromisos aceptados, reestructuración de flota, etc. La CEE presentaría un informe antes del 31 de diciembre de 1992 para contemplar ya a España en el Plan de Revisión de la política pesquera, que debe estar en vigor el 31 de diciembre de 1995. La Comunidad prevé una ayuda de unos 3.700 millones de pesetas para reestructurar la flota, que al 31 de diciembre de 1992 deberá contar con 240 barcos. Para Carlos Romero, tras estas negociaciones, se ha dado un gran paso para la consolidación de la Europa Azul y, sobre todo, España ha dado un cambio sustancial de imagen ante la CEE.

Portugal ha sido también un punto de interés en las negociaciones. La CEE hizo una primera propuesta para establecer lo que se conocía como el «Mar Ibérico», formando una zona única con España. La propuesta fue rotundamente rechazada por el gobierno de Lisboa. Portugal quiere un período de 10 años, con un control de licencias para faenar en sus 200 millas.

Los armadores confían en los lubricantes y los servicios de Texaco para mantener sus buques a pleno rendimiento.

Confían en Texaco porque sus investigadores ponen a punto productos que cumplen las fuertes exigencias operativas de hoy día.

Productos tales como:

- DORO AR 30, lubricante de cárter de reserva alcalina.
- TARO Special, nuestro lubricante de cilindros de formulación especial.
- TARO XD y TARO DP, productos multipropósito para lubricación de motores diesel de velocidad media.
- REGAL SERIE R&O, lubricantes para turbinas que cum-

plen los exigentes requisitos de los actuales equipos.

Confían en Texaco porque su rápido programa de análisis de aceites proporciona un servicio de análisis y detección que permite descubrir posibles problemas antes de que se produzcan, ayudando a reducir los costosos tiempos de parada imprevista. Todo ello se resume en una sola cosa. Experiencia en maquinaria naval. Los armadores y maquinistas saben que Texaco posee esta experiencia y saben que estamos trabajando duro para mantener esa confianza.



Para información sobre nuestra línea completa de lubricantes marinos, dirija su consulta a:

TEXACO CANARIAS, S.A.
Capitán Haya, 38 - MADRID-20
Tels.: 279 15 15/279 22 57 - Télex: 43543

Sailor

Radioteléfono VHF SAILOR. RT-144C
simplex/semi-dúplex, 25 W, doble escucha.

Estación SAILOR
Onda Corta 1.000-A
800 W, 1,6 - 27 MHz



La más completa y prestigiosa gama de Radioteléfonos Marinos y Estaciones de Radiotelegrafía/Radiotelefonía para barcos:

- Radioteléfonos VHF, sintetizados, SIMPLEX y DUPLEX, 25 W.
- Radioteléfonos BLU/OM de 400 W.
- Estaciones Radiotelegrafía/Radiotelefonía BLU OM/OC de 400/800 W.
- Equipos de Radiotélex para barcos.
- Receptores Multibanda BLU, Télex, Facsímil.
- Receptores Principales
- Estaciones de Reserva para Comunicaciones Vía Satélite.



Todos estos equipos están debidamente aprobados por la D.G. de Marina Mercante para su instalación en todo tipo de buques nacionales.

AGENTE GENERAL PARA ESPAÑA



NAUTICAL
Luis Arbulu, S.L.

Sistemas y equipos de ayuda a la navegación, comunicaciones, detección de pesca y automatización naval.

ESTAREMOS EN LA
EXPOSICION MUNDIAL
DE LA PESCA DE
VIGO. 17-22 SEPT.
STAND A-451

OFICINAS EN:

28010 MADRID
Fernán Núñez, 3
Tels.: 457 05 42 - 457 05 79
Télex: 46916 SAIL-E

35007 LAS PALMAS DE G.C.
Presidente Alvear, 49
Tels.: 26 18 24 - 26 84 16
Télex: 95371 SAIL-E

VIGO
Pablo Morillo, 4
Tels.: 22 62 01 - 22 62 02
Télex: 83237 SAIL-E

48015 BILBAO
Mikel Zarate, 1
Tels.: 435 15 08 - 435 36 24
Télex: 34079 SAIL-E

03001 ALICANTE
Muelle de Poniente, s/n.
Edificio Lonja del Pescado
Tel.: 22 44 68

DISTRIBUIDORES Y SERVICIO TECNICO EN TODOS LOS PUERTOS ESPAÑOLES

LOS LIBROS DEL MAR

VIVRE à la terre c'est un repos; vivre à la mer c'est un combat, un combat vivifiant pour qui peut le supporter» (Michelet, «La mer», pág. 281).

Jules Michelet (1798-1874) fue el Balzac de la historia francesa, un escritor poderoso que tuvo la capacidad de animar con una vida estremecedora cuanto pasó por su pluma. Es lo que viene a llamarse el genio del escritor. Cuando en 1861 escribió su libro «La mer» («El mar»), el inicial propósito era poco más que hacer un artículo de

rras, infinitas sábanas de agua, moluscos o crustáceos, son soportes para expresar sentimientos humanos, para levantar un poema soberbio.

Con una palabra tensa, deslumbrante, Michelet, más que analizar el mar, lo recrea, hace vivir su lenguaje, pinta cuadros de colores cegadores, escucha su voz sorda o apocalíptica, mezcla los mitos. Salta de la zoología a la física, a la leyenda y a la ética. El mar de Michelet es lo hondo y lo de afuera; el lento crecimiento de los corales, el silencio de los abismos, la lucha de los hombres por hacer de la inmensidad del agua un espacio propio y la propia autobiografía sentimental del autor, todo ello desde la visión esperanzada

LA MER/EL MAR

MICHELET

enciclopedia. Sin embargo, el resultado fue muy otro. Con una admirable erudición científica para su época, hizo, sobre todo, una obra literaria magistral, una epopeya humana.

Porque Michelet pertenece a esa generación de hombres del siglo XIX que vivieron el instante de perfección en el que el hombre pudo parecer de todo. El hombre que abría los ojos del progreso en el siglo pasado tenía un mundo, porque tenía un proyecto. Michelet —perfecto hombre de su tiempo, como el otro gran genio de las letras, Balzac— construyó en su obra un mundo antropológico, en el que el universo buscaba su imagen. El hombre volvía a ser en ese clasicismo medida de todas las cosas. El mundo, un laboratorio puesto ante sus ojos, para tensar las cuerdas de sus músculos, para estremecer la materia de su cerebro, para acariciar las fibras de su corazón.

El mar de Michelet es un imponente discurso literario de sobrecogedora belleza en el que peces, desoladas tie-

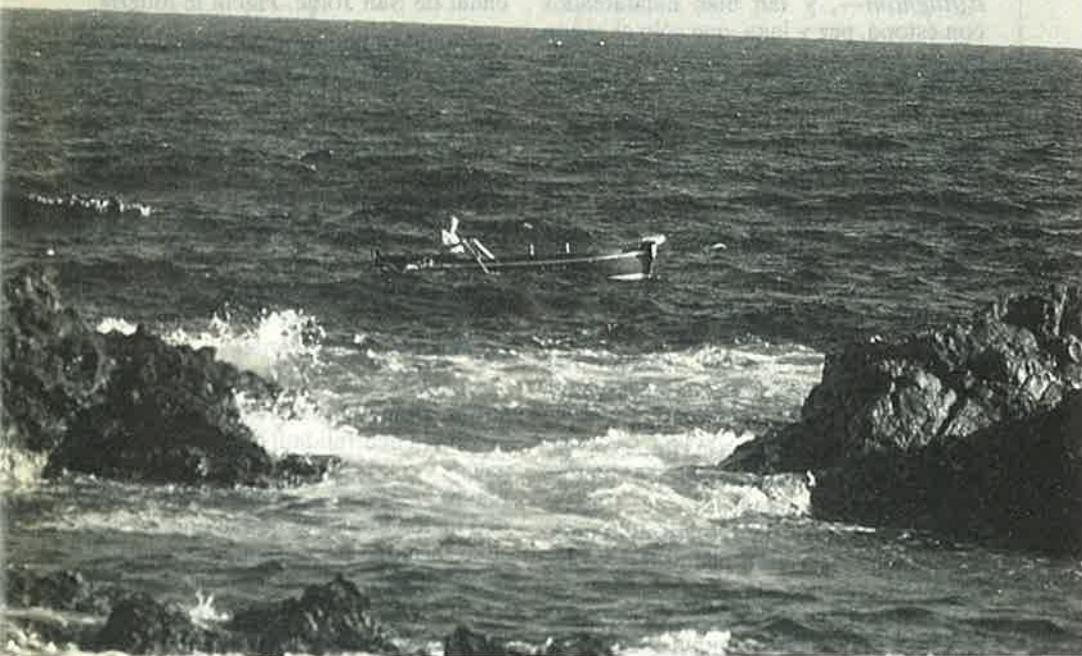
de quien ve el mundo como progreso: desde la materia inerte de la vida, de las especies inferiores a las más complicadas, del mundo animal a la inteligencia. Michelet pertenece a la escuela de Darwin y Lamarck —indirectos herederos de Hegel—, a los hombres que creyeron que el progreso era un camino sin retorno y que el rasero para medirlo estaba entre sus manos de viejos herederos del Siglo de las Luces, de Rousseau y de Voltaire.

Y, sin embargo, Michelet escribe esta obra después de la monarquía de Luis Felipe y de la revolución obrera del 48, después del triunfo del dinero y la especulación por encima de las ideas y de la aparición de una nueva razón inquietante, por lo que ve su

proyecto como una forma de melancolía. En su obra, rezuma más lo que hubiera podido ser, o lo que debería ser, que lo que es. Hay un escalofrío ante la aparición de una nueva sociedad que pone especies completas en peligro, cuyo desarrollo más suena a destrucción que a progreso. El mar es, al mismo tiempo que escenario de la epopeya humana, espacio desconocido donde el hombre de un presente atroz puede encontrar la pureza del silencio de una vida armónica y bellísima, incontaminada.

En esta angustia por lo que





MICHELET FUE EL BALZAC DE LA HISTORIA FRANCESA

se destruye, Michelet ha escrito algunos estremecedores poemas en prosa, como el dedicado a la ballena, ese ser de aparición tardía que tiene, como nosotros, sangre roja y

leche y que encontró un agua purificada, el mar libre y el globo en paz (203); esa especie magnífica que busca el amor en lugares solitarios de hielo y silencio, hecha para amar y que, sin embargo, apenas puede hacer el amor, que lleva su fidelidad a los suyos hasta el punto de ahogarse en familia. «En diciembre de 1723, en la desembarcadura del Elba, ocho hembras perecieron, y cerca de sus cadáveres se encontró a sus ocho machos. En marzo

de 1784, en Bretaña, en Audierna, la misma escena. Primero llegaron a la costa pescados y marsopas asustados. Después se escucharon extraños mugidos terroríficos. Era una gran familia de ballenas empujadas por la tempestad y que luchaban, gemían, no

querían morir. También en este caso los machos perecían junto a las hembras. Muchas, encintas y sin defensa contra el despiadado temporal, fueron (ellas y ellos) lanzadas a tierra, abatidas por el golpe. Dos dieron a luz sobre la orilla, con gritos estremecedores, como habrían hecho mujeres, y también con inquietantes lamentos de desesperación, como si llorasen a sus hijos» (pág. 208).

Animales y hombres viven y mueren en este mar de Michelet con idéntica intensidad de sentimientos: En tiempos de la reina Isabel, Inglaterra y otros países, celosos de España y Portugal, tejieron la leyenda de que en Groenlandia había un paraíso de oro. Dieciséis barcos partieron en su busca, cargados con la flor y nata de la aristocracia inglesa. Sus pasajeros encontraron «la muerte, el hambre, muros de hielo». Durante tres siglos se sucedieron las expediciones polares. A Cabot se le sublevó la tripulación; Brentz murió de frío, y Willoughby, de hambre; Behring, de cansancio, de frío y miseria en una isla desierta. Franklin se perdió entre las nieves y fue encontrado mucho más tarde, pero muerto. Sus compañeros se habían comido unos a otros. Nadie quería seguir a Magallanes después de haber visto el desolado aspecto de Tierra de Fuego y el fúnebre Cabo Forward.

Hombres y animales, unidos en el devenir de ese río apasionante que es la vida, y unidos por la maestría literaria de Michelet, por su gran capacidad para hacer estallar las olas entre las letras, los colores y el silencio de la profundidad entre las líneas. Para Michelet —ya con la primera resaca de la revolución industrial—, el mar es, también, un depósito de inocencia.

* No conozco ninguna edición actual castellana de *La mer*, de Michelet. Hay una, muy barata, en francés, en los libros de bolsillo Folio de la Editorial Gallinard. Ha sido publicada en 1983. De ella he recogido las referencias.



Alfonso
Alonso-Barcón

«EN LOS COTOS
DE CAZA
SOBRAN LOS
ARGUMENTOS,
BASTA CON UNA
ESCOPETA
Y UN CARTEL»

Derrotero para capitanes intrépidos

«Los barcos españoles son de una fuerza extraordinaria —decía un informe oficial inglés entregado a *Howard de Effingham*—, y tan bien calafateados con estopa, pez y lana, que sólo el cañón puede atravesarlos.» Los hombres eran de hierro, sí, pero nada pudieron hacer contra un enemigo siempre alejado, que libró su batalla sin prisas, a cañonazos, valiéndose de naves pequeñas y maniobreras que rehuyeron en todo momento el abordaje. Después del desastre de las Gravelinas y de la avalancha de brulotes en Calais, los nuestros trataron de escapar remontando Inglaterra y contorneando Escocia. Ruta larga y difícil aunque, en otros aspectos, mucho más segura. Pero tampoco en su retirada tuvo éxito el duque de Medina Sidonia. «Nada me ha satisfecho tanto en la vida como ver al enemigo huir hacia el Norte», había dicho Drake. Y sabía por qué. Fueron perseguidos hasta las Orcadas. Cuando los ingleses los vieron adentrarse en las aguas turbulentas de un temporal del Oeste, dejaron de hostigarlos y viraron en redondo, adivinando, aunque no con total exactitud, la suerte que iban a correr.

El huracán roló al Sur y arrastró al grueso de la flota hacia el inhóspito mar del Norte, que jugó con ella. Entre nieblas inclementes fueron surgiendo las Shetland y las Feroe, «islas tenebrosas y mal seguras», contra cuyos acantilados imposibles se quebró la robustez de muchos barcos. Otros, ni siquiera llegaron a divisarlas. Apenas quedaban ya urcas ni galeas. Más endebles, habían sucumbido a los ataques artilleros frente a Wight. Galeazas, jabeques y galeones fueron impelidos por mares montañosas hasta regiones desconocidas, cercanas a los remotos setenta. Soldados y marineros —«jamás el mundo había visto tal fuerza reunida», en palabras del conde de Nottingham— tenían ante sí un destino incomparablemente más amargo que el que les cupo a otros integrantes de la Armada, naufragados en Bélgica e incorporados al ejército de Alejandro Farne-

sio. Y sería un viento familiar, Noroeste, el que haría virar de bordo a todas aquellas naves, arrumbando sus proas hacia el canal de San Jorge. Hacia la muerte.

Sabido es que los irlandeses de entonces, a quienes se pretendía emancipar, no tuvieron escrúpulos en participar, junto a sus seculares enemigos ingleses, en el saqueo y el degüello de los varios miles de infelices naufragos españoles arrojados por la tempestad, depauperados y enfermos, a las ansiadas costas del canal. Sólo se libraron del hacha los que habían sido arrebatados antes por la mar, lejos aún del espejismo de paz que ofrecía aquella tierra firme de color verde.

Fomerón contó muy bien todo esto, en su día. Y puesto que quizás en ese punto le fallaba la neutralidad, dejó escrito que la galeaza Zúñiga pudo refugiarse en El Havre, y su gente comparar la hospitalidad de los franceses con la que, luego se supo, brindaron los irlandeses a los naufragos de peor fortuna. Hoy no vemos que haya grandes diferencias, pero parece que, efectivamente, entonces sí las hubo. Es una reminiscencia más, entre las varias que los recientes acacimientos marítimos han hecho aflorar a la superficie de mi memoria, a medias de viajero lector, a medias de explorador en casa. Irlanda; Irlanda siempre. Lo hizo notar Alvaro Cunqueiro en estas mismas páginas, con ocasión de alguna trifulca de pesqueros de por acá —gallegos eran— por aquellos mares: «Después de todo podían pensar (los iracundos irlandeses) que durante siglos los hemos estado recogiendo, hijos de San Patricio, clérigos o soldados, cuando huían del inglés.»

Acaso Cunqueiro entrevió lo que estaba todavía por pasar. Los mares de Irlanda se nos han vuelto tan hostiles como en los viejos tiempos. En Londres habrán sonreído con sorna imperceptible. Todavía colea los flecos de la penúltima escaramuza: nada menos que un helicóptero británico rescatando de la mar arbolada a varios naufragos de un pesquero vasco



—al «Sonia» me refiero—, hundido bajo el fuego de una patrullera irlandesa cuyo comandante, muy previsor en esto, había solicitado y obtenido permiso británico para perseguir y cañonear al arrastrero en las orgullosas aguas vecinas.

Los pobladores de aquellas orillas saben muy bien que, en la mar, nada sin barcos. Algo que también nosotros debiéramos tomar puntualmente en consideración, para construir y conservar. Que nos los echen a pique excede, por eso, de todo límite. Significa el despojo, la catástrofe, la derrota o la afrenta marítima por excelencia. Son palabras gruesas. Justo lo que les faltaba a esos mares implacables para recuperar los aspectos perdidos de su mal carácter de siempre. En aquella impresionante armada que parecía invencible estaba representada toda nuestra costa, y hasta de la meseta había gente. En dos meses de verano se perdieron sesenta y cuatro barcos y diez mil hombres. El duelo en España fue inmenso. En su comentario a la manera feliz que tuvo Felipe II de explicar y aceptar con menos quebranto la hecatombe, dice Forneron que «jamás con una sola palabra se ha arrancado tan completamente el prestigio de la victoria». ¿E Isabel? Isabel, la vieja adversaria, trastornada por la repentina muerte de Leicester en su castillo de

Kenilworth y el temor a su propio horóscopo, se encerró en su cámara durante más de un mes, Inglaterra indefensa, y acabó por hallar en lo alto las razones que le faltaban a su fuerza para poder explicar aquel inesperado triunfo absoluto: «El hizo que se levantaran los vientos y las aguas para dispersar a todos mis enemigos.»

Ni siquiera vueltas del revés nos servirían hoy de gran cosas estas frases solemnes. En los cotos de caza sobran los argumentos y las explicaciones; basta con una escopeta y un cartel que, a veces, no existe. Lo que habremos faenado por allá lejos, desde el verano de hace trescientos noventa y siete años. Arrantzales y mariñeiros siguen atreviéndose con aquellas aguas. Son gente intrépida y tenaz, están hechos a ellas desde mucho antes del siglo XVI y ni los tiros les llevan al desánimo. Uno entiende que se resistan a abandonar esos coléricos mares de siempre. Mares malos, pero familiares. La escuela y la existencia. No tendrán más remedio, sin embargo. Pronto, y es lástima, ese escenario casi no será para todos nosotros más que un lugar para veranear, no para que pesquemos en él. Un extenso, profundo y venerable cementerio marino. Nuestro derecho histórico.

«Arrantzales y mariñeiros siguen atreviéndose en aquellas aguas. Son gente intrépida y tenaz, están hechos a ellas desde mucho antes del siglo VI y ni los tiros les llevan al desánimo. Uno entiende que se resistan a abandonar esos coléricos mares de siempre.»

Canarias: Ametrallado el "Carmen de las Nieves"

Teodosio Elías, marinero del pesquero "Carmen de las Nieves", resultó herido de levedad en un brazo y una pierna, como consecuencia del ametrallamiento de que fue objeto el citado barco, cuando faenaba a unas 100 millas al poniente de cabo Carbonería, en aguas mauritanas.

El barco "Carmen de las Nieves", con matrícula en el puerto del Rosario, en la isla de Fuerteventura, fue ametrallado por dos lanchas de tipo "Zodiac" y gracias a la pericia de uno de sus tripulantes pudo huir hacia una zona próxima en que fue ayudado por los barcos de la Armada, que realizan misiones de vigilancia en la zona.

Poco después de conocerse el incidente, el buque sanitario "Esperanza del Mar", se dirigió a la zona, donde recogió al herido, para trasladarlo al puerto pesquero de Arguineguin, desde donde sería llevado, posteriormente, a la Residencia de la Seguridad Social de las Palmas "Nuestra Señora del Pino".

Reforma Administración Marítima

La Comisión Interministerial encargada de la Reforma de la Administración Marítima se reunió durante este mes por primera vez para crear los distintos grupos de trabajo encargados de pre-

sentar las propuestas al Gobierno.

Representantes de trece Ministerios, a nivel de director general, coincidieron en la urgencia de lograr conclusiones rápidas que terminen con la dispersión de la Administración española en estas materias, con 512 competencias repartidas entre trece Ministerios, las comunidades



El pesquero «Carmen de las Nieves», que fue ametrallado en el banco sahariano, volvió al puerto de Las Palmas gracias a la proeza de su motorista, quien logró burlar a sus atacantes.

autónomas y los ayuntamientos.

La creación de un órgano de mayor nivel, posiblemente una Secretaría de Estado, que evite esta dispersión y el traspaso de competencias de la Administración militar a la civil serán los ejes de la reforma, según las conclusiones de la comisión oficiosa que ha estado estudiando el tema entre mayo y diciembre de 1983.

La Comisión Interministerial está presidida por el secretario de Estado para la Administración Pública, Francisco Ramos, e integrada por representantes de los Ministerios de Obras

Públicas, Educación, Trabajo, Transportes, Asuntos Exteriores y Presidencia. A ella pertenecen también el director general de la Guardia Civil, general Sáenz de Santamaría; el director general de Política de Defensa, vicealmirante Fausto Escrigas, y el secretario general técnico del Ministerio de Economía y Hacienda, Pedro Solves. El Ministerio de Trabajo está representado por el director general del ISM, Constantino Méndez.

Atención a quemados

El Instituto Social de la Marina (ISM), en colaboración con la Cruz Roja, ha organizado un curso básico de atención a quemados, al que han asistido los facultativos del Servicio de Medicina Marítima del ISM que realizan sus funciones en los centros de reconocimientos médicos provinciales y en el centro Radio-Médico.

El curso, que se celebró en el Centro de Quemados de la Cruz Roja de Madrid, versó sobre etiología, valoración,

gravedad, tratamiento del quemado, avances en terapéutica, transporte y prevención. Su objetivo era el de actualizar los conocimientos adquiridos, a la vez que formar al personal médico del Servicio de Medicina Marítima, de tal manera que puedan ser aplicados a los cursos de medicina preventiva que se impartirán al colectivo marítimo en las direcciones provinciales del ISM.

A los actos de apertura y clausura asistieron los directores generales del Instituto Social de la Marina y de Protección Civil, así como el presidente de la Asamblea Suprema de la Cruz Roja.

Pesqueros apresados

Coincidiendo con la visita a España del ministro de Asuntos Exteriores marroquí, Abdelatif Filali, las patrulleras de este país apresaron siete pesqueros españoles en una redada efectuada al norte del cabo Num. Los siete pesqueros fueron conducidos a Casablanca, sin que al cierre de esta revista se sepa aún la acusación que pesa contra ellos.

Gracias a que uno de los barcos que faenaban en la misma zona pudo escapar se conoce la identidad de los pesqueros detenidos: «Rompio», «Roque», «Ifach», «Carpe», «Jolma», «Rele» y «Cárdena Santos», todos ellos pertenecientes a los puertos gaditanos de Sanlúcar de Barrameda y el Puerto de Santa María.

Aunque la redada coincidió con la visita a Madrid del ministro de Asuntos Exteriores de Marruecos, uno y otro hecho no parecen estar relacionados, ni tampoco ha influido en el clima de la visita, que transcurrió por cauces de normalidad y cordialidad y sirvió, entre otras cosas, para confirmar la visita del Rey Hassan a nuestro país el próximo verano.

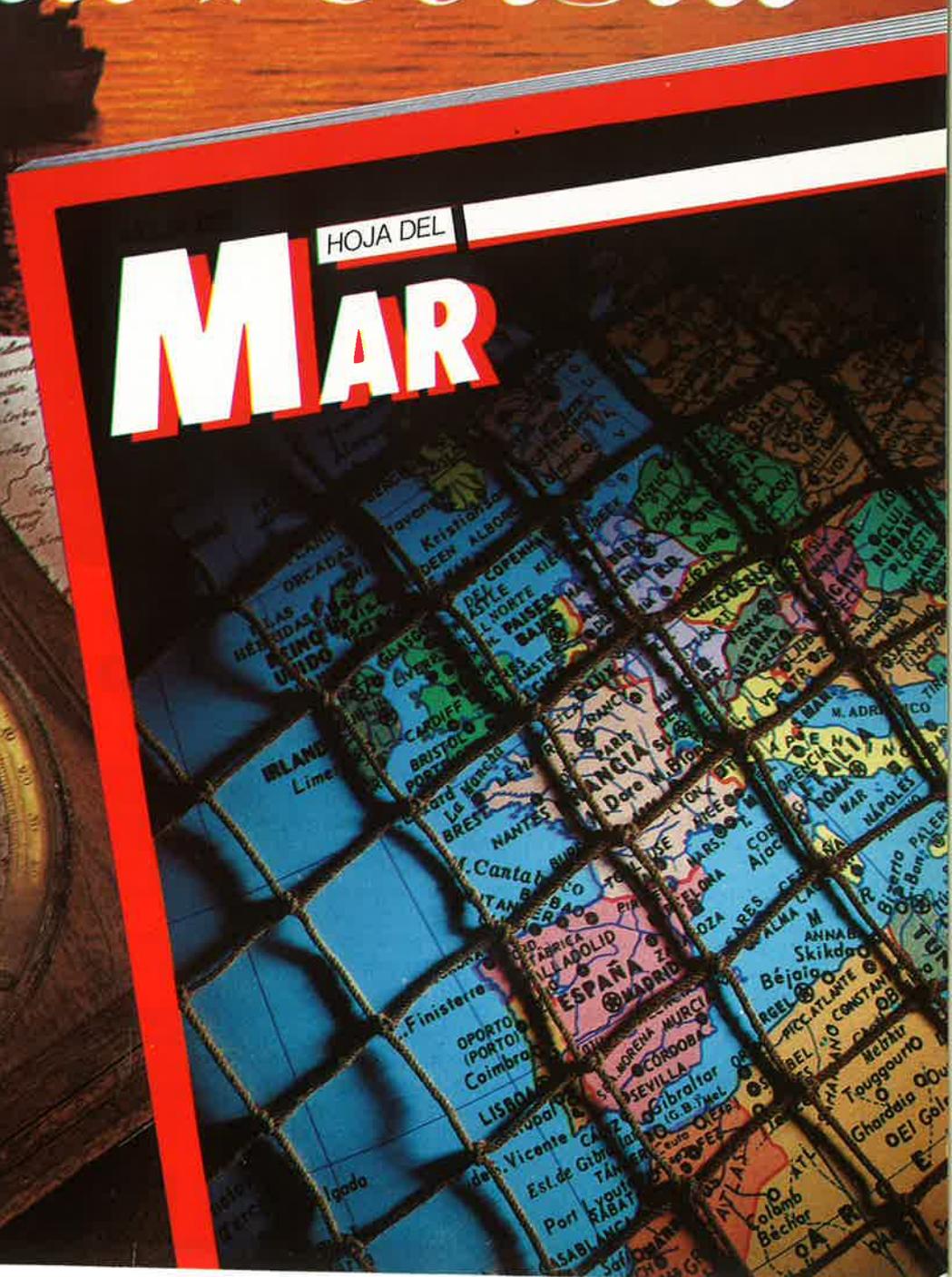
HOJA DEL

MAR

*Toda la mar
en una revista*

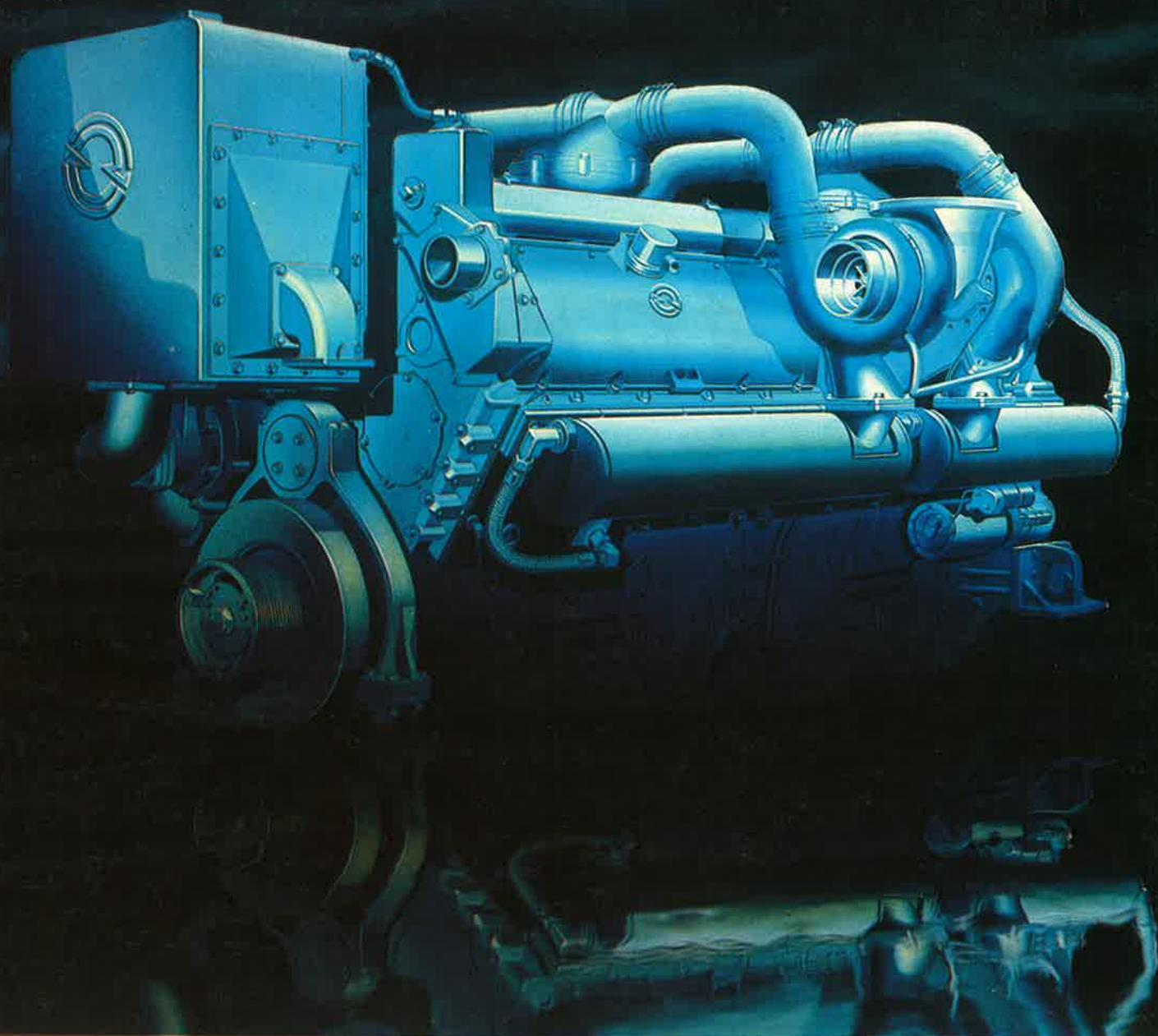


INSTITUTO
SOCIAL
DE LA MARINA



HOJA DEL

MAR



12%

DE MEJOR ECONOMIA
DE COMBUSTIBLE

37%

MÁS POTENCIA

100%

DETROIT DIESEL

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

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

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

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

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

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

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

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



Detroit Diesel Allison