

MAR

HOJA DEL N.º 232 / MAYO - 1985



Especial C.E.E.

**ESPAÑA,
EL SUR DE
LA EUROPA
AZUL**

**Entrevistas con Miguel Oliver
y Clemente Muñiz Guardado**

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 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:** RAFAEL CHIRBES:
Cultura
ANTONIO CUBERO:
Deportes
GERMAN GALLEG0:
Fotografía

CORRESPONSALES:

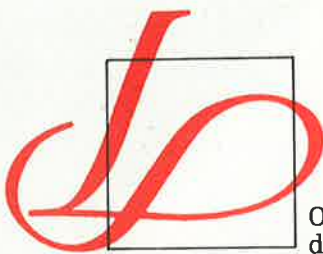
ALICANTE: JOSE MARIA GORDON BOZA. AL-
MERIA: JOSE ASENJO SEDANO. ARRECIFE
DE LANZAROTE: ALONSO GONZALEZ CORU-
JO. BARCELONA: FERNANDO LOPEZ-PEREA.
BILBAO: MIGUEL ANGEL RODRIGUEZ VILLA-
NUEVA y JOSE LUIS ALANA. CADIZ: JOSE
LUIS VILLAPLANA. CARTAGENA: GONZALO
VARELA y J. E. PEREZ MADRID. CASTELLON:
FRANCISCO SEGARRA FABREGAT. CEUTA:
FELIPE PEÑA VAZQUEZ. GIJON: JOSE MARIA
AGUIRRE LOPEZ y RAIMUNDO RODRIGUEZ
MORAN. HUELVA: FERNANDO RON GIMENEZ
y SERAFIN GOMEZ ROJAS. LAS PALMAS:
RICARDO URQUIDI GÜEMES y JUAN FRAN-
CISCO FONTE. LUGO: ANTONIO NORES QUE-
SADA y NARCISO GARCIA FERNANDEZ. MA-
LAGA: DAVID LEON HERRERO. MELILLA: MA-
RIO 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 BETAN-
CORT GONZALEZ. SANTANDER: RAFAEL
PUENTE PINEDO. SEVILLA: GENEROSO MAR-
TIN. TARRAGONA: LUIS VEGA FERNANDEZ.
VALENCIA: JOSE MANUEL MASIP SEGARRA.
VIGO: ANTONIO PINEIRO SALVIDEGOITIA. VI-
LLAGARCIA DE AROSA: JOSE RAMON NUÑEZ
RAMOS. COLABORADORES EN LOS PRINCIP-
ALES PUERTOS DE LA COSTA PENINSULAR
E INSULAR.

Redacción y Administración: Calle Génova, 24
Madrid. Teléfonos 419 80 00 y 419 42 01
Telex 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 opinio-
nes vertidas en artículos y entrevistas que puedan publi-
carse. Sólo se considerarán como opiniones propias de
HOJA DEL MAR aquellas que vayan firmadas por su direc-
tor o en forma editorial.



O peor del amarillismo informativo es que quienes necesitan practicarlo, tienen que mentir a sabiendas. Y lo más abyecto es cuando ni siquiera mienten para recuperar una audiencia que huye decepcionada, sino que lo hacen para intentar obtener a cambio lo que ningún organismo de una Administración democrática puede dar en compensación por un silencio que ni quiere ni necesita. Algunos periodistas parecen añorar los tiempos pasados.

PERO aún existe un agravante más, y es que la mentira se propague con la impunidad de saber que los afectados tienen que guardar silencio para mantener una ética profesional que otros prefieren ignorar. Como el lector ya habrá adivinado, nos estamos refiriendo a determinada información sobre las enfermedades sufridas por los tripulantes del petrolero «Izarra».

SE podrían contar muchas historias, pero, por el momento, con una basta. Es la historia del marinerio Antonio Morcillo. Durante días, un programa radiofónico sobradamente conocido se regodeó con la «misteriosa» enfermedad de Antonio, «contraída» en Nigeria. Durante días, el aludido medio informativo lanzó a los cuatro vientos las más estremecedoras entrevistas, y realizó las más despiadadas críticas al Instituto Social de la Marina por su responsabilidad en la atención médica prestada a los marinerios del «Izarra».

PERO lo más estremecedor, lo más despiadado, es que se mentía a sabiendas. Se mentía aprovechando el dolor familiar y las

ganas de vivir de un hombre cuya existencia se agotaba inexorablemente. Sólo después de su fallecimiento, la familia de Antonio Morcillo hizo pública la desoladora verdad: el marinerio del «Izarra» padecía un cáncer de pulmón detectado a primeros de año por los médicos del ISM. Diagnóstico que le fue ocultado por su familia con la piadosa mentira de que podría tratarse de una enfermedad tropical. Quien se aprovechó de esta última piedad familiar conocía perfectamente el fatal diagnóstico, pero no tuvo inconveniente en utilizarlo hasta el último minuto de vida de Antonio Morcillo, mientras guardaba el más considerado silencio sobre López Tapia.

editorial

DES RATIZAR EL CASO IZARRA

POR qué el Instituto Social de la Marina guardó tan hermético silencio sobre el caso? Por una elemental cuestión ética. El diagnóstico y tratamiento de un enfermo son patrimonio exclusivo del paciente y su familia. Sólo a ellos les correspondía el derecho a esclarecer la situación, como lo hicieron cuando les pareció oportuno.

PARA muestra vale con esta historia, aunque haya otras. Se sabe que algunos responsables del prestigioso medio radiofónico son conscientes de la necesidad de desratizar sus espacios dedicados al mar. Cuanto antes mejor, porque las turbias connivencias del pasado no van a volver, y porque no se debe utilizar el dolor de un cáncer para anunciar cigarrillos.

**Mutua Nacional
de Previsión
de Riesgo Marítimo**

**del INSTITUTO SOCIAL
de la MARINA**



SEGURIDAD • SOLIDARIDAD • SERVICIO
Porque somos nosotros mismos.



MUTUA NACIONAL DE PREVISION DE RIESGO MARITIMO

C/Génova 20, 5ª planta. MADRID

Tfnos. 410 38 83 - 410 43 05 - 410 46 26

EDITORIAL	3
CARTAS DE LOS LECTORES	6
ULTIMA PAGINA	90

REPORTAJES

ENCUESTA DEL MAPA: Una radiografía del sector	14
REGULACION DE LA PESCA DE BAJURA: La Ley de los Precios Mínimos	17
BALANZA COMERCIAL PESQUERA: Por primera vez, positiva	20
NUEVOS SUBDIRECTORES EN EL ISM	22
FLOTAS DEL MUNDO: Unión Soviética	24
PRIMERA REGATA DE EUROPA	27
ACUARIO DE MONTEREY: El más fabuloso teatro submarino	30
LA ALBUFEIRA: Al Sur de Portugal	60

ESPECIAL ESPAÑA-CEE

ESPAÑA, EN LA EUROPA AZUL	36
MAPA DE LAS ZONAS	43
DATOS DEL ACUERDO	44
ASI NACIO LA EUROPA COMUNITARIA	46
POLITICA COMUN DE PESCA	48
LA PRENSA HA DICHO	50
LO QUE OPINA EL SECTOR	54

ENTREVISTAS

Miguel Oliver, Secretario de Pesca Maritima: «HE TENIDO EL EQUIPO IDEAL»	8
Clemente Muñiz Guardado: «CUALQUIER REFORMA HA DE PASAR POR LAS COFRADIAS»	72
Eladio Carrera: «LA OTP DEBE SER UNA EMPRESA PUBLICA»	78

SECCIONES

DEL MAR A LA MESA: El marmitako	64
INFORME: La patología del mar	67
DEPORTES: Playas de Euskadi, vivero de futbolistas	84
Cultura: «El lobo de mar»	82
Gremio de mareantes	88

Mayo

EN PORTADA



El ingreso de nuestro país en la CEE es ya un hecho. Un acontecimiento de interés prioritario para todas las personas e instituciones que integran el colectivo marítimo español. HOJA DEL MAR trata de responder en este número a las primeras interrogantes suscitadas por el acuerdo.

(Foto portada: Antonio de Benito, cedida por «Sobremesa»)

N.º 232

Sr. Director:

Mi carta va dirigida a la sección «Cartas de los lectores» para plantearle una sugerencia y si ésta puede ser de su interés.

Desde que salió esta nueva etapa de HOJA DEL MAR se observa mucho en ella el predominio de bastantes entrevistas, informes y datos estadísticos, y se echan en falta todas aquellas noticias y hechos que ocurren en nuestros mares y costas.

El motivo de la sugerencia era el insertar de nuevo aquella sección que poseía anteriormente, que era «Crónica de la costa» y que le daba un tono más amplio de información, tanto de nuestra flota pesquera como mercante, además de noticias de toda índole, sin dejar con ello de publicar todos los demás temas relacionados con el sector.

Creo que sería de gran interés crear una sección de este tipo en la revista, ya que se está olvidando bastante todo lo que ocurre por nuestras costas, que es mucho y variado. Dan mucho más espacio para entrevistas que muchos de nosotros consideramos exentas de interés alguno y datos estadísticos que hacen pesada la revista y carente de información. Por lo tanto, una revista, desde mi punto de vista muy poco amena, de poca información general y con tendencias políticas.

Sin nada más que exponerle, le agradezco este espacio que nos cede para escribirle.

Manuel GONZALEZ
Huelva

CARTA A JAVIER MUÑOZ

Esta mañana he ido al Rastro porque tenía la corazonada de que encontraría tu alma merodeando entre los tenderetes, los cachivaches, la

chatarra y los mil y un objetos extraños.

Quería comunicarme contigo y sabía que tu curiosidad y tus aficiones estarían en esta mañana gris y triste vagando entre la muchedumbre hacinada que pululaba por el Rastro.

No te he visto..., pero sabía que estabas ahí, entre los gitanos vendedores de viejas y rotas porcelanas, entre las piezas de museo de los anticuarios, en la tienda de libros donde recogías los fascículos, en el quiosco de siempre donde comprabas los periódicos... y hasta te he buscado (pensando, iluso de mí) que tenías el coche aparcado en la calle Cava Baja, donde siempre encontrabas un hueco.

Yo te buscaba, porque el

lunes quise quedarme con el reloj de bolsillo que llevabas prendido del ojal de tu solapa y el martes, triste martes, ambos coincidíamos en el aeropuerto y sin vernos yo volaba a las 8.15 hacia Jerez y tu volabas a las 8,30 hacia el cielo.

Esta mañana quería preguntarte (y no he podido hacerlo) si aquel tocador y el espejo que me ha ofrecido el buhonero era auténtico o imitación. Esta mañana he querido preguntarte tantas cosas y mis interrogantes han quedado sin respuesta. Cuántos años hace que nos conocemos y no he sabido aprender de ti la sabiduría, la verdad y los misterios del Rastro.

Entre tenderetes, calles y aglomeraciones he ido desgranando el recuerdo de un

largo camino de vivencias pasadas juntas, y tu pasión por el Rastro y tu pasión por la Mutua se me antojaban como gigantes centinelas, compañeras de tu destino.

Conseguiste hacer la Mutua que tú querías. ¿Recuerdas? La Mutua de los 500 millones de primas.

Conseguiste conocer los secretos del Rastro y tu casa es un museo de aficiones, de joyas extrañas y de evocaciones marineras. ¿A cuántos nos has contagiado con esa extraña y bella manía tuya de mezclar lo útil con lo bello y lo marinero?

¿Dónde pondrá Lupe, ¡dulce Lupe!, el último molinillo de tu postrer viaje?

Al final de mi recorrido (de ese recorrido clásico que tantas veces hemos hecho juntos) me he detenido ante un grupo de negros que con sus tambores, maracas y guitarras estaban cantando un Aleluya a todos los que nos parábamos a contemplar su actuación. Conforme avanzaba el trepidar de sus instrumentos y el ritmo se aceleraba hacia el éxtasis final, a mí me parecía que el Rastro estaba ofreciéndote aquel Aleluya, que resultaba más bello que nunca, y entre sus notas se perfilaba el más emocionado y maravilloso homenaje a tu persona y a tu vida.

Yo levanté mis ojos llorosos al cielo y supe que tu estabas allí.

Comprendí entonces que en el cielo también hay un Rastro, y estoy seguro que si el cielo tiene barcos, tu estarás también intentando asegurarlos en la Mutua.

Lázaro ROSA

N. R.: Como recordarán nuestros lectores, Javier Muñoz Esquer, director de la Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo, falleció en el accidente de aviación ocurrido en Bilbao recientemente.

CARTA DEL MES

“ONDA PESQUERA”

Muy señor mío:

Con muchísimas incógnitas me quedo cuando leo el reportaje «Onda Pesquera» en la revista de marzo, número 230.

Para un profano en estos temas podría resultar que ha nacido un nuevo patrón protector de la mar y su gente. Pero para quien tenga una ligera idea del asunto puede que conceptúe a este señor como un auténtico aprovechado de distintas circunstancias y que hace un abuso enorme de protagonismo.

De las varias preguntas que podría efectuar, sólo una relacionada con mi profesión voy a exponer:

¿Tiene «Onda Pesquera» o su titular, don Jesús Ferreiro, autorización por las autoridades competentes para el uso de las frecuencias utilizadas en el Servicio Móvil Actívimo? Si esa autorización no existe, está actuando ilegalmente. Si sus contactos los hace a través de las radiocosteras, así debe indicarlo, ya que su manera de proceder puede inducir a un equívoco en muchas personas que en vez de llamar a las estaciones costeras, que son las oficialmente establecidas, creerán que deben contactar con «Onda Pesquera» y les efectúe el salvamento.

Sin obro particular, aprovecho la ocasión para saludarle atentamente.

FRANCISCO NUÑEZ ORREQUIA
Oficial radioelectrónico
(MALAGA)



C.S. EN LOS SIETE MARES.

En el mar, el trabajo siempre ha sido duro. Muy duro. Tanto para el hombre como para la máquina.

Pero los tiempos cambian. Los hombres y los barcos, también.

Barcos cada vez mayores. Con motores cada vez más sofisticados y de mayores rendimientos.

Barcos y motores que siguen dependiendo del aceite.

De un aceite que deben encontrar vayan donde vayan.

Un aceite que sea el de mejor calidad y a un buen precio (Disola y Aurelia entre otros).

C.S. asegura su suministro y una eficaz asistencia técnica en cualquier parte del mundo.

C.S. ofrece, gustosamente, la mejor, allí donde se encuentren. No importa dónde ni cuándo.

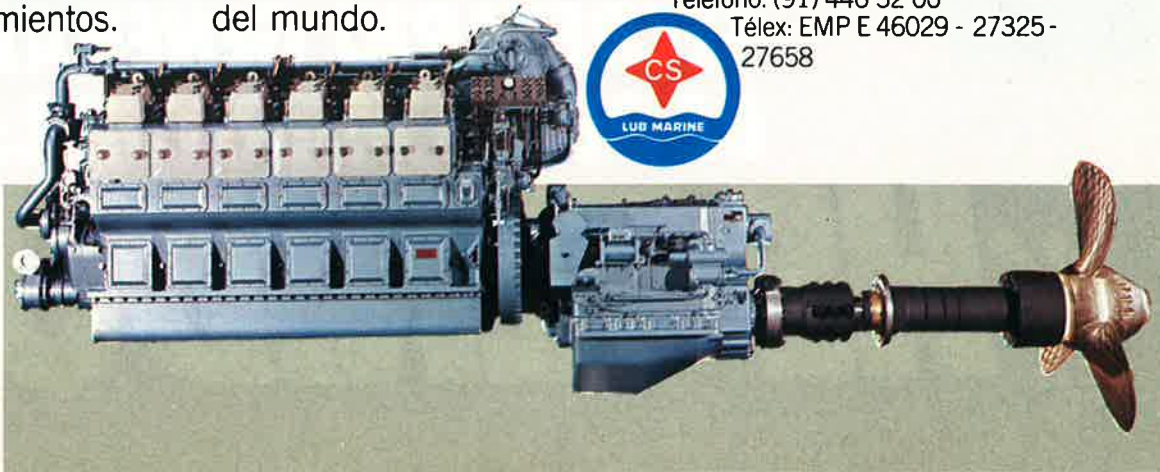
Llámenos y compruébelo.

ACEITES MARINOS, C.S. (LUB MARINE)

C/ José Abascal, 4 MADRID-3

Teléfono: (91) 446 52 00

Télex: EMP E 46029 - 27325-27658



309
TSL

INTERNARCO

Es un producto





**MIGUEL OLIVER,
SECRETARIO GENERAL
DE PESCA MARITIMA:**

«HE TENIDO EL

A Miguel Oliver, Secretario General de Pesca Marítima, uno se lo imagina más estudiando o diseñando programas de investigación que colgado de los teléfonos, atendiendo con una mano problemas de apesamientos y con la otra las casi permanentes negociaciones con otros países. Milita en el socialismo desde hace medio siglo, pero su carta de presentación en el mar ha sido siempre la de investigador por vocación.

Vidal MATE

«El Instituto Oceanográfico ha sido prácticamente toda mi vida profesional. El año 1947 en Vigo, 17 años en Mallorca, posteriormente en Madrid. He pasado por todos los puestos, desde la investigación de base hasta las tareas de dirección en tiempos de Miguel Aldasoro...»

—¿Cuándo se produce el paso del biólogo al político?

—Yo no entiendo que el puesto de Secretario General de Pesca Marítima sea, en mi caso, una tarea política. Para mí es simplemente el desarrollo de un trabajo en funciones de la Administración pública, donde mi experiencia en temas del mar debe ser enormemente válida. En cada momento de su vida la persona ha de desarrollar una función. Yo diría que ya estoy al final. El trabajo en el Oceanográfico fue muy enriquecedor. El Instituto tiene unas tareas de asesoramiento para todos los organismos relacionados con el mar que han de adoptar decisiones. De ahí que sea una investigación muy conectada con el mundo de la cos-

ta, con la realidad del sector pesquero; una investigación, en definitiva, de carácter finalista, sobre la que debe basarse la política de acuerdos con otros países, la reglamentación de artes, vedas, capturas, etc. Conjuguar esos datos, la realidad del mar en nuestro país con la normativa reguladora, es lo que hemos acometido los dos últimos años desde esta casa.

—¿Hacia falta, pues, un investigador más que un político nato al frente de los destinos pesqueros de este país?

—Cada persona que llega a un puesto aporta aspectos positivos. Yo entiendo que un conocimiento en profundidad del mar es muy importante a la hora de diseñar una política pesquera. Eso es lo que hemos intentado hacer en este período. Lo que sucede, además, es que he contado con el equipo ideal y eso es una gran suerte. Fernando González Laxe, joven dinámico, con grandes conocimientos económicos sobre el sector, como Director General de Ordenación Pesquera.

EQUIPO IDEAL»»

Luis Casanova, que recientemente abandonó el cargo de Director General de Relaciones Internacionales, ascendiendo en su carrera, gran experto en su materia desde posiciones de equilibrio... Esta casa no está sobrada de personal, pero tenemos un equipo que ha sabido responder al reto de la pesca. Yo, a mis 67 años, creo he aportado también mi experiencia y mis conocimientos científicos.

—¿Cómo estaba el sector pesquero hace dos años?

—En el campo internacional, relaciones con otros países y negociaciones con la Comunidad Económica Europea, se puede decir que había ya una política orientada y encajada, aunque cada día sean mayores las dificultades para algunos acuerdos. Sin embargo, la situación del caladero nacional era totalmente diferente. Era urgente su reorientación, el diseño de unas directrices claras sobre nuestros caladeros, que no tenían apenas reglamentaciones...

A Miguel Oliver le aflora a los labios cada dos por tres su condición de investigador y hombre preocupado por lo que sucede o puede suceder debajo de las aguas.

—Los cultivos marinos estaban abandonados, así como la obtención de crías, alevines, el fomento de estas empresas. Es una parte de la pesca a desarrollar porque tenemos excelentes condiciones. Nunca hemos pensado que los cultivos vayan a sustituir a la pesca tradicional en nuestro país, pero es un potencial que no podemos desperdiciar.

—¿Y cuál era el reto?

—El reto ha estado en dos frentes: el internacional y nuestros caladeros propios. En el marco exterior la política ya estaba encajada y se trataba de mantener el ritmo. Creo que lo hemos logrado.

En cuanto a nuestras aguas, el objetivo se ha centrado en la ordenación de la actividad

MIGUEL OLIVER

**Secretario General de Pesca.
67 años.
Biólogo.
Ex Director del Instituto Español de Oceanografía.
Catalán de nacimiento y mallorquín de adopción.**

pesquera, a falta de una amplia reglamentación. Hemos regulado artes, vedas, tamaños, se ha puesto orden en el tema del coral. Está pendiente, entre otros temas, la regulación del arrastre en el Mediterráneo, por las dificultades que implica redactar una normativa justa que contemple las situaciones en cada zona, las diferentes especies.

Yo me siento optimista respecto al futuro de la pesca en nuestros caladeros. Hoy los tenemos sometidos a un esfuerzo excesivo, dadas las posibilidades de capturas. Pero, con un poco de vigilancia y cuidado, en España se puede pescar más. Es un problema de concienciación: los pescadores, para capturar únicamente las especies y los tamaños permitidos; y los consumidores, para no demandar esas mercancías...

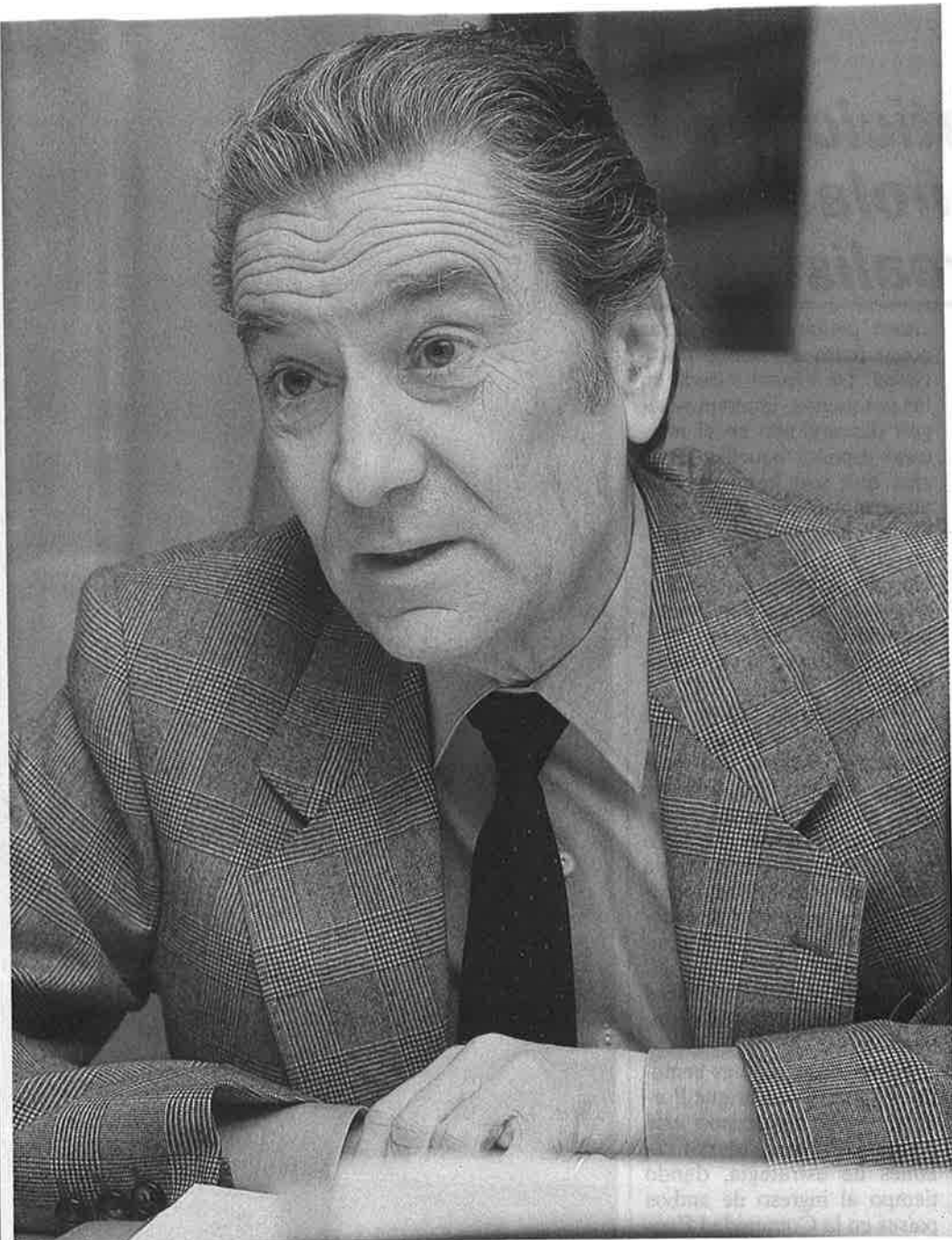
—Sin embargo, el sector señala que se han publicado muchas reglamentaciones, pero que no se ha dedicado el mismo esfuerzo a su cumplimiento.

—El cumplimiento de las normas sobre la actividad pesquera no es sólo asunto de la Administración. El sector también debe hacer su aportación, debe tomar conciencia de que la pesca es algo a

potenciar con el esfuerzo de todos. Nosotros, desde esta Secretaría General, hemos pensado siempre que es fundamental una política de corresponsabilidad. Creemos que el sector cumple la normativa puesta en marcha en un porcentaje muy elevado. Hay una parte que no lo hace, pero su comportamiento, sin que ello suponga una justificación, hemos de analizarlo remontándonos a la historia y viendo cómo ha evolucionado y se ha formado ese pescador.

Hace menos de un siglo, en el mar prácticamente no había legislación. Se pescaba para el consumo de unas poblaciones más reducidas, fundamentalmente porque no existían los medios suficientes para la conservación del producto. El cambio de las últimas décadas ha sido total. La técnica ha hecho posibles mayores volúmenes de capturas. Hay más medios para pescar y mayores recursos para la conservación de ese producto. Se puede pescar más porque es posible su comercialización, pero es entonces cuando se producen legislaciones restrictivas sobre utilización de aguas que han afectado profundamente a nuestra flota. Hay que lo-





Administración periférica

«LA ADMINISTRACION
CENTRAL NECESITA
UN RECICLAJE, Y
LA PERIFERICA UNA
ESTRUCTURA MAS FUERTE
Y CERCANA AL SECTOR»

gar el cambio en el sector, pero tenemos que avanzar despacio.

La Administración tiene en sus manos instrumentos para vigilar el cumplimiento de la normativa e, incluso, se va a profundizar en esos mecanismos. Tenemos una Ley de Infracciones Pesqueras que, como se ha puesto de manifiesto en algunas actuaciones pasadas, se ha quedado parcialmente obsoleta. Esta ley se va a modificar y sobre la misma en su día decidirá el Parlamento. Pero yo creo que leyes como ésta son para no aplicarse, que están ahí solamente para una pequeña minoría, porque en el sector hemos logrado un elevado sentido de responsabilidad.

—¿Tenemos una flota sobredimensionada o simplemente más ajustada a las estadísticas?

—En España tenemos tres tipos de flotas, con problemas que requieren soluciones diferentes.

Hay una flota que faena en aguas propias, generalmente vieja, que se necesita modernizar paralelamente a la recuperación de las pesquerías. El censo actual es de 13.000 barcos frente a los 17.000 que se estimaban con anterioridad. La cuestión, más que de unidades, es de capacidad pesquera.

Existe una flota de altura moderna que probablemente tenga que hacer algunas adecuaciones de acuerdo con las características de los caladeros actuales y futuros. Pero, en líneas generales, estas unidades están perfectamente equipadas.

Los mayores problemas se presentan en la flota intermedia, la que pesca en aguas comunitarias, norte de África, etc. Aquí se hace urgente el proceso de reconversión, de modernizar y redimensionar nuestras unidades, pensando tanto en las pesquerías de la CEE como en países en vías de desarrollo.

Miguel Oliver tiene confianza en el sector; espera mucho de su capacidad empresarial para la adaptación a las exigencias de los mercados y de los propios países

«Las peticiones españolas fueron realistas»

con los que actualmente tenemos acuerdos en este terreno. «Hasta el momento —señala— la respuesta a las ofertas de reconversión y modernización de la flota han sido positivas».

—¿El acuerdo con la CEE es tan bueno como se dice?

—Es un acuerdo bueno, positivo, el mejor que se podía firmar. Supone para el sector la necesidad inaplazable de irse adecuando a las estructuras comunitarias. La política pesquera en la que nos integramos nos debe ayudar también a mentalizarnos en las prácticas que hoy son normales en los países de la CEE.

La Comunidad tiene unos reglamentos que hemos de cumplir como un país miembro de la Europa Azul; hay unas normas en materia de política extractora, en la ordenación y funcionamiento de los mercados a las que no podemos ser ajenos.

De la CEE nos pueden llegar una serie de ayudas muy importantes para la mejora de nuestras estructuras. Es posible la potenciación de los cultivos marinos, si bien en este punto han de ser las propias comunidades autónomas quienes hagan las propuestas, ya que son unas competencias transferidas.

—¿Una negociación realista?

—Las peticiones españolas estuvieron siempre ajustadas a la realidad del sector, tanto en lo que se refiere al número de barcos que pudieran faenar en aguas comunitarias como en los niveles de capturas. Y este fue un planteamiento que, aunque con muchos esfuerzos y tras largas conversaciones, han entendido los responsables comunitarios. Reivindicamos pescar allí donde pueden acceder nuestros barcos, «box» irlandés incluido, pero no hi-

cimos peticiones para otras zonas fuera del marco tradicional. Lo mismo sucede en las pesquerías. Queremos seguir descargando en el mercado español aquellas especies que son habituales en nuestro consumo y no otras que también se pueden capturar en la CEE. Esta era la filosofía de nuestra petición y creo que se ha conseguido plasmar en el acuerdo.

—¿Portugal es un problema?

—Portugal es hoy el problema. Y no por razones simplemente pesqueras o de planteamientos técnicos. Influyen otras circunstancias globales.

Yo, en el tiempo que llevo en este cargo, he cerrado ya tres veces con los representantes de la pesca portuguesa un acuerdo para el sector. Pero sucedía que luego influían otros factores políticos que desencajaban las conversaciones.

Hasta hace algunas semanas se podría pensar que Portugal estaba aplazando este compromiso por simples razones de estrategia, dando tiempo al ingreso de ambos países en la Comunidad Económica Europea. En este momento no encuentro sentido a esta situación; no veo razones. Si se entra en una Comunidad, se han de aceptar también las reglas del juego, y esas están claras. Para mí es una barbaridad que España y Portugal no se pongan de acuerdo. Los planteamientos españoles parten del mantenimiento de un equilibrio entre los intereses de ambos países y, honestamente, creo que ello es posible...

La zona pesquera novena corresponde a las aguas pesqueras españolas y portuguesas que no se pueden separar. No se puede hablar de pesquerías separadas. Razones objetivas han de hacer posible el entendimiento.

Después de un largo pe-



riodo de trashumancia, la política pesquera lleva ya varios años encajada en el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. En los países de la CEE se han dado diferentes soluciones en la organización administrativa de este sector, casi siempre en relación con la importancia económica y social del mismo. Así, en Alemania existe una Dirección General; en Francia, dentro de una secretaría de Estado para el mar, al igual que en Bélgica. En Italia y Holanda existe una secretaría de Estado para la Pesca. En Inglaterra, una subsecretaría de Pesca; en Grecia, un viceministro y, finalmente, en Irlanda, un ministro de Pesca.

En el caso de España, donde su importancia social y económica es indudable, podría producirse en breve plazo un proceso de reorganización contemplando la realidad autonómica y la entrada en la CEE.

—Señor Oliver, ¿la pesca está donde debía...?

—Yo entiendo que sí, aunque creo que las características mismas de la pesca deben orientarnos hacia una reforma de las estructuras actuales. En la Administración central, adaptándonos a la mecánica que existe en la Comunidad Económica Europea, y en la periferia es urgente proceder a poner en marcha una nueva infraestructura para tener un mejor seguimiento,



La reestructuración del mar

«LO QUE YO QUIERO
HACER COMPRENDER ES
QUE NO SE DEBE
REORGANIZAR LA ACTUAL
ESTRUCTURA PERIFERICA,
SINO CREAR UNA NUEVA»

información y control de todo lo que sucede en el sector, porque nos interesa a nosotros y también nos lo pide la CEE. No son acusaciones a la situación actual. Simplemente hablo de necesidades inmediatas.

Miguel Oliver medita la respuesta. Es como una lucha entre el biólogo, hombre de mar y pesca de toda la vida, y el Miguel Oliver medido hace pocos años en tareas de Administración pública.

—La Administración pesquera debe contemplar dentro del Ministerio de Agricultura una serie de especificaciones que no encajan en la estructura actual. En la periferia hay unas actividades que requieren un seguimiento diario en medidas de control, embarques, información en general, puntos todos ellos que nos pide la CEE. Se requiere una presencia efectiva en la costa de la Administración pesquera, una clara bifurcación entre las estructuras agrarias y las de este sector, entre otras cosas por ejemplo, para que no suceda como con el «Montrove», que la tripulación embarcada era diferente a la que figuraba en la lista. Hay que acercar la Administración real al mar. Y lo que yo quiero hacer comprender es que no se debe reestructurar la actual estructura periférica pesquera. Hay que ir a la creación de una nueva.

—¿La pesca necesita un ministerio?

—Cada país de la CEE ha dado una solución diferente a este tema. En el caso de España, encaja perfectamente en el MAPA; hay muchas coincidencias a la hora de hacer la política para el sector con la problemática agraria, pero debe estar mucho más claramente diferenciada allí donde es necesario para responder a sus especificidades concretas.

Para Miguel Oliver la Secretaría de Pesca no se ha quedado pequeña, «pero la Administración central necesita un reciclaje y la periférica una estructura más fuerte y cercana al sector».

MAR

UN total de 13.194 embarcaciones con 633.000 TRB y 78.000 personas embarcadas constituyen los grandes datos de la flota pesquera española, según se desprende de la Encuesta Nacional sobre Pesca Marítima realizada por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en colaboración con las organizaciones del sector. Los costes de la mano de obra en las diferentes modalidades de faenado van desde el 24,4 por cien en los centros congeladores hasta el 57,8 por cien en las operaciones de cerco. Por el contrario, en combustibles y lubricantes el porcentaje más alto corresponde a los centros congeladores con el 34,6 por cien, mientras que en cerco solamente llegan al 14,8 por cien.

En lo que se refiere a capturas, el 31 por cien de todas las de la flota arrastrera corresponden a merluza y pescadilla; en cerco, el 75 por cien son sardinas; en palangre el 41,7 por cien es merluza, capturas que suponen también el 52 por cien de los desembarcos de los arrastres congeladores.

La encuesta nacional a los armadores ha supuesto un importante intento para mejorar la estadística en el sector, permitiendo tener una idea más exacta de la estructura productiva y de costes en esta actividad económica.

Para la elaboración de esta especie de radiografía de lo que es hoy la flota nacional se partió de la realización de 3.755 encuestas que cubrían el cien por cien de los barcos superiores a 100 TRB, el 50 por cien de los barcos entre



UNA RADIOG

DEL SECT

ENCUESTA REALIZADA
POR EL M.A.P.A.

MAY 85



Dos hechos fundamentales se desprenden de la encuesta que sobre costes de explotación de flotas ha realizado el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en colaboración con las organizaciones del sector: los gastos de personal son superiores en barcos de menor tonelaje y sin grandes desplazamientos, mientras que en los grandes buques los gastos de combustible superan un tercio del total de costes.

20 y 100 TRB y el 10 por cien de las embarcaciones con menos de 20 TRB. Este amplio muestreo se ha llevado a cabo en cada comunidad autónoma.

De los 13.194 barcos que forman la flota pesquera española, 9.136 tienen menos de 20 TRB, 2.434 entre 20 y 100 TRB y 1.624 más de 100 TRB. Como arrastreros están inscritos 2.371 barcos, de los cuales 770 corresponden a Andalucía, 535 a Galicia, 501 a la Comunidad Valenciana y 430 a Cataluña.

En cerco, el censo es de 1.808 barcos, destacando igualmente Galicia, con 443 y Andalucía con 386. Cataluña y País Vasco tienen 220 barcos.

En palangre, el censo es de 3.293 embarcaciones, figurando a la cabeza Galicia, con 1.083. Asturias cuenta con 444 y Andalucía y País Vasco con 350 barcos.

El número de bacaladeros es de 87, de los cuales 27 corresponden a Galicia, otros 27 al País Vasco y 19 a la Comunidad Valenciana.

Los arrastreros congeladores son 179, perteneciendo 66 a Galicia, 69 a Canarias y 38 a Andalucía.

En la modalidad de cerco congelador el censo es de 24 barcos y 16 tienen base en Canarias.

Por comunidades autónomas, Galicia figura en cabeza con 4.397 barcos, seguida de Andalucía, con 2.213; Cataluña, con 1.438, y la Comunidad Valenciana, con 1.079. En último lugar figuran Murcia, con 340, y Cantabria, con 300.

De las casi 80.000 personas que están embarcadas en esta flota, 23.653 lo hacen en arrastreros, 20.327 en la modalidad de cerco, 13.187 en la de palangre, 1.184 en bacaladeros, 3.920 en arrastreros congeladores, 936 personas en cerco congeladores y 14.699 en otras modalidades. Por comunidades autónomas figura en cabeza Galicia, con 25.106 personas, de las cuales 7.388, casi una tercera parte, lo hacen en arrastreros. En Andalucía el censo es de 15.359 trabajadores, y casi la mitad, 7.371, están embarcados también en arrastreros.

Aunque se echan de menos datos de varias comunidades autónomas, la encuesta arroja alguna luz sobre lo que pueda ser la estructura de

GRAFIA

OR PESQUERO

LA FLOTA PESQUERA

	GALICIA	ASTURIAS	P. VASCO	CATALUÑA	CANTABRIA	BALEARES	C. VALENC.	MURCIA	ANDALUCIA	CANARIAS	TOTAL
BARCOS PERSONAL EMBARCADO	4.397	761	888	1.438	300	796	1.079	340	2.213	982	13.194
	25.106	4.182	8.292	7.088	2.298	2.200	3.153	1.638	15.359	8.834	78.195

coste de explotación según las diferentes modalidades, poniendo de manifiesto fundamentalmente dos hechos: los gastos de personal son superiores en barcos de menor tonelaje y sin grandes desplazamientos, mientras que en los buques grandes, que operan en puntos lejanos, los gastos de combustible llegan a superar un tercio del total de costes.

La flota de arrastre hasta 100 TRB faena en caladeros locales. A partir de esa cifra lo hacen en la CEE, en Marruecos o en Mauritania. Los gastos de personal suponen una media, a nivel nacional, del 45,7 por cien del total de los costes de explotación; los combustibles y lubricantes son el 26,6 por cien y el 24,3 por cien de impuestos. Los gastos de personal más altos están en Cataluña, Baleares y la Comunidad Valenciana, mientras que en Galicia y Andalucía son más elevados los derivados del combustible al tener que hacer desplazamientos más largos. Las actividades de cerco están dominadas por barcos con menos

de 20 TRB, significando los gastos de personal una media nacional del 57,8 por cien en el conjunto de los costes. Por el contrario, en combustibles sólo se gastan el 14,8 por cien y un 22,6 por cien en impuesto y seguros.

En la pesca de palangre, el 85 por cien de los barcos tienen menos de 20 TRB y el 62 por cien de la flota está en los puertos del Cantábrico y Galicia. Los costes de personal suponen en esta modalidad el 46,3 por cien y un 17,5 por cien va para combustibles.

Estas circunstancias varían sensiblemente en la flota de bacaladeros, donde más del 65 por cien tienen por encima de las 100 TRB. Los desplazamientos suponen mayores gastos en combustible, que se

elevan al 33,3 por cien de todos los costes de explotación. En contra de lo que sucede con las actividades en embarcaciones de menor tonelaje, los bacaladeros tienen en el capítulo de personal el 38,5 por los gastos. Esta situación viene determinada por la necesidad de faenar en los caladeros del Atlántico Norte y especialmente en Canadá y Noruega.

Los arrastreros congeladores tienen una media por barco de 551 TRB y 22 personas. Los costes de personal suponen el 42,1 por cien a nivel estatal y los de combustible el 25,7 por cien, aunque en Galicia el porcentaje es superior al tener mayores desplazamientos que los andaluces. Los caladeros están situados en Norteamérica, Sudáfrica y las Malvinas.

Los barcos congeladores de cerco, con 925 TRB de media tienen el porcentaje más bajo en gastos de personal, con sólo el 24,4 por cien, mientras que el combustible alcanza el 34,6 por cien. Los caladeros habituales son, entre otros, Angola, Senegal,

Guinea, Costa de Marfil, etc.

Por modalidades de pesca, los desembarcos también están claramente definidos según los resultados de esta encuesta.

En la flota de arrastre en fresco, el 31 por cien de las capturas son merluza y pescadilla, seguidas del gallo, con el 12,6 por cien. En Andalucía sólo la merluza y la pescadilla suponen el 56,7 por cien en esta modalidad. Los mayores desembarcos están en el Cantábrico y Galicia.

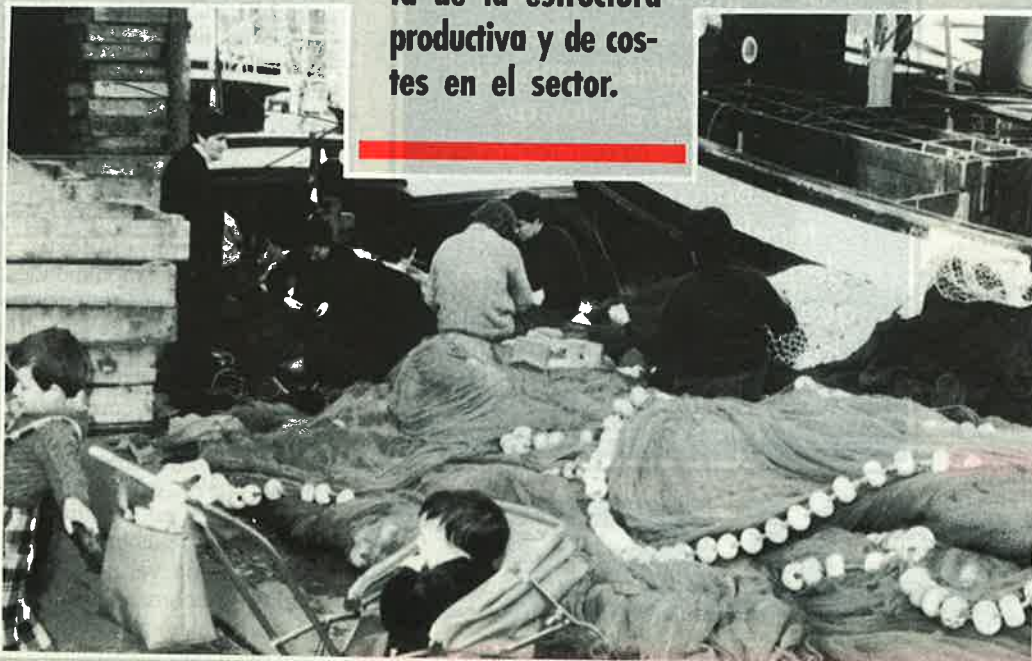
En el arte de cerco domina la sardina, que supone el 75,3 por cien de las capturas a nivel nacional, aunque por comunidades autónomas hay algunas diferencias. Por ejemplo, en Canarias domina la anchoa y en el Cantábrico la anchoa y también el bonito.

En palangre la merluza significa el 42 por cien de las capturas, siguiendo el calamar, con el 17 por cien, y con un 5 por cien el congrio.

La flota de arrastreros congeladores tiene una especialización en sus capturas. Aunque la media nacional de los desembarcos supone el 52,5 de merluza y el 16 de pulpos, la realidad es que cada buque, por comunidades autónomas, dominan unas especies. Así, los gallegos tienen el 72,7 por cien de capturas en merluza, el 7,24 en calamar y un 6 por cien en pulpo. La andaluza arroja un 95,9 por cien en las capturas de gambas, y la canaria el 50 por cien de pulpo y e 27 por cien en gambas.

Finalmente, sin entrar en todas las artes consideradas como menores, caben destacar las capturas de los buques congeladores de cerco, 24, que están computadas en un 57 por cien de atún claro o rabil (Yellowfin) y listado (Skipjack) en un 39 por cien. ■

La encuesta nacional a los armadores permite tener una idea más exacta de la estructura productiva y de costes en el sector.



Pesca de bajura:

Entre el 30 y el 40 por ciento de todas las pesquerías españolas, lo que supone unas 400.000 toneladas, estarán sometidas este año al sistema de regulación de mercados puesto en marcha en 1984 de forma casi experimental para cuatro especies. Las 250.000 toneladas de sardinas, 40.000 toneladas de boquerones, 50.000 toneladas de jurel, 35.000 toneladas de caballa, 25.000 toneladas de bonito y otras 20.000 toneladas de caballa suponen, aproximadamente, el 90 por

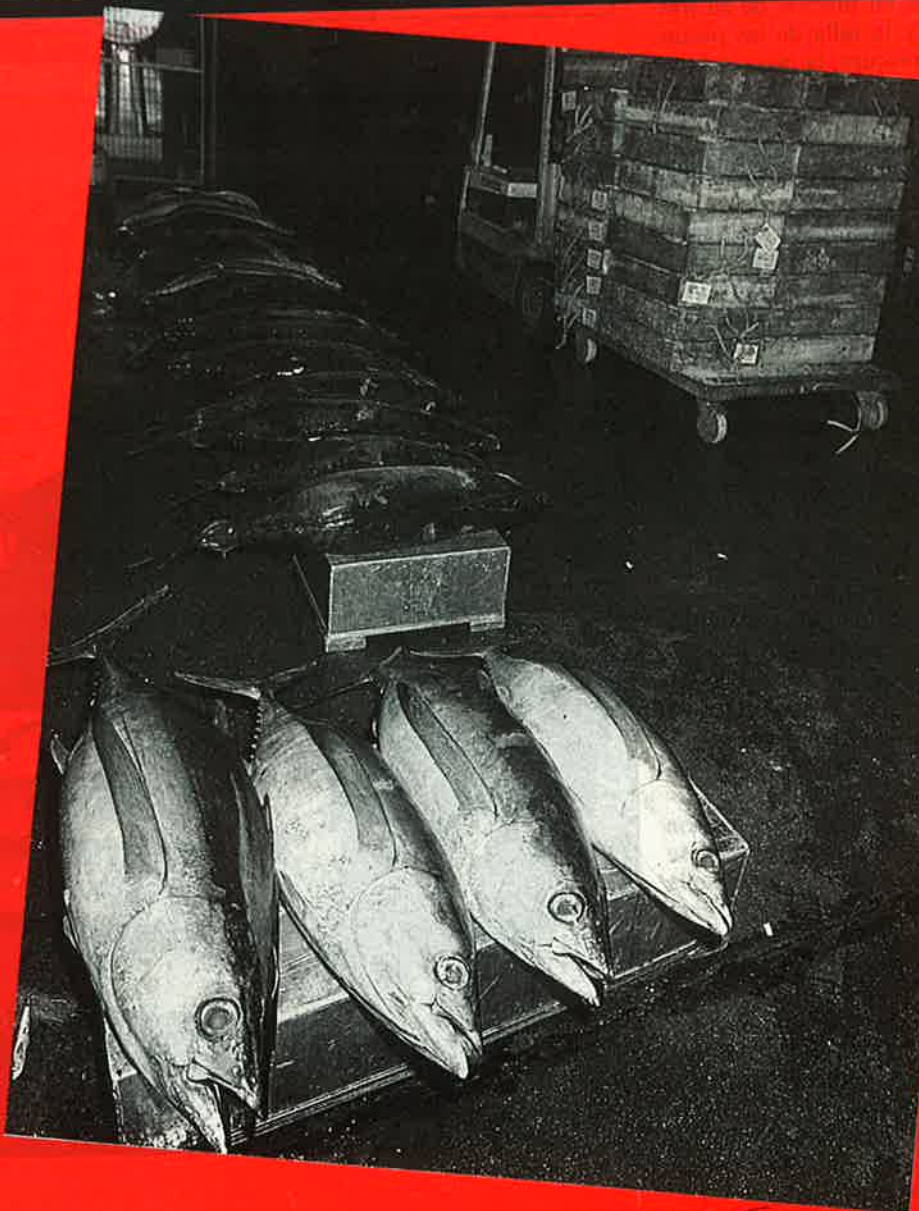
ciento del total de las capturas que realizan los barcos de bajura, lo que afecta al colectivo más importante de población activa en el sector. El objetivo de estas medidas es doble: por una parte, adecuar nuestros mecanismos de regulación a los existentes en la Comunidad Económica Europea y, por otro, tratar de asegurar unos niveles mínimos de ingresos a los pescadores, potenciando a la vez el proceso de comercialización por el propio sector.

LA LEY

DE PRECIOS MINIMOS

LA política de ordenación de precios y mercados con base a unas cotizaciones mínimas y ayudas para almacenamientos se inició la pasada campaña, aunque se puede decir que con carácter experimental. En principio, la ordenación afectó a cuatro especies de bajura: anchoa, sardina, bacaladilla y bonito del norte. Las actuaciones oficiales no fueron importantes, lo cual no pone de manifiesto el fracaso de las regulaciones, sino la existencia de unos mercados que por diversas circunstancias funcionaron sin necesidad de fuertes apoyos. En definitiva, es de lo que se trata. De que el pescador contemple estos mecanismos como último recurso, aunque lo deseable es lograr una correcta evolución de los precios.

En 1984 los precios de la sardina no necesitaron del FROM para su mantenimiento. En anchoa se desti-



MAY 85

naron unos 45 millones para reducir intereses. En bacaladilla se empleó un millón, mientras el bonito fue el más necesitado al requerir más de 70 millones de pesetas.

Para esta campaña, el presupuesto del FROM contempla 160 millones de pesetas para la retirada de productos del mercado, 270 millones para reducir intereses y, finalmente, 50 millones de pesetas más para operaciones de congelación y almacenaje.

Siguiendo la política y los compromisos anunciados en su día por la Administración, los mecanismos de regulación se extienden este año a tres nuevas especies: la caballa, el jurel y la palometa, habiéndose renunciado a última hora al pez espada.

Para cada una de las especies, a la hora de su regulación, se hacen unas clasificaciones en función de su frescura y la talla de las piezas. Por fresca, la clase del producto se denomina como de tipo «extra», A y B. Por su calibrado, según cada especie, se pueden hacer hasta cuatro apartados.

En el caso de la sardina, se fijan los mercados de Santa Eugenia, Sada, Portosín, Carreira, Portonovo, Vigo, Castellón, Barcelona y Tarragona como los puntos a considerar para el cálculo del precio testigo para este producto. Los mecanismos de regulación se basan en un sistema de precios por debajo de los cuales comienzan a entrar en marcha los sistemas de ayuda. Para la sardina en las regiones noroeste, cántabra y canaria se fija un precio de orientación de 25 pesetas y un precio máximo de retirada de 22,50 pesetas, lo que supone el 90 por ciento del anterior. A partir de ese precio de retirada, y en función de la calidad del producto, se fija un precio tipo que oscila entre el 80 y el 45 por ciento de las 22,50 pesetas. Las subvenciones directas que recibirían los pescadores estarían entre el 40 y el 85 por ciento del precio tipo, en función de la cantidad retirada del mercado.

Para la sardina, en las re-

JUREL

TODO EL TERRITORIO NACIONAL

Precio de orientación: 42

Precio de retirada: 38

Precio tipo:

CLASE TALLA	EXTRA	A	B
1 1-3 PIEZAS/KG.	26,6	26,6	17,1
2 2-5 PIEZAS/KG.	32,3	32,3	17,1
3 6-10 PIEZAS/KG.	26,6	26,6	17,1
+ DE 10 PIEZAS/KG.	26,6	26,6	17,1



FRESCURA Y TALLA DE LAS PIEZAS

En el momento de la regulación, cada una de las especies es clasificada en función de su frescura y la talla de las piezas. Por fresca, la clase del producto se denomina de tipo extra, A y B, mientras que por su calibrado se pueden hacer hasta cuatro apartados, según cada especie.





giones de Tramontana, Balsar, Levante, Surmediterránea y Suratlántica, el precio de orientación es de 58 pesetas y de 52 el máximo de retirada.

En la bacaladilla se fija un precio de orientación de 96 pesetas y el de retirada en 76 pesetas.

En la anchoa el precio de orientación será de 142 pesetas y de 127 pesetas el precio de retirada para la zona cántabra. En las regiones Tramontana, Levante, Surmediterránea y Suratlántica el precio de orientación será de 91 pesetas y de 82 el precio de retirada.

En el jurel, para todo el territorio nacional, el precio de orientación es de 42 pesetas por 38 el precio de retirada. Para la caballa, tam-

bién en todo el Estado, el precio de orientación será de 37 pesetas y 33 pesetas para el precio de retirada.

En todas estas especies los mecanismos de intervención comienzan a operar cuando el precio en lonja sea inferior al precio testigo, recibiendo las organizaciones de productores subvenciones del FROM en diferente cuantía según vaya la mercancía a consumo institucional o para su transformación en harina de pescado. Si se destina a consumo institucional, la subvención estará en función de la cantidad retirada. Para su transformación en harina la ayuda se eleva a 12 pesetas kilo.

La Administración pesquera continúa su línea de potenciación de las operacio-

nes de almacenamiento, contribuyendo a la reducción de intereses en los costes financieros que supongan las actuaciones del sector transformador. El objetivo oficial es dejar los créditos en un 12 por ciento, corriendo el FROM con la diferencia. Finalmente, los mecanismos de regulación contemplan subvenciones por almacenamiento y congelación del producto, abonando el FROM hasta el 50 por ciento de todos los gastos técnicos para un período máximo de conservación de seis meses.

Para la palometa, los mercados testigo serán las lonjas de Vigo y Santa Eugenia de Ribeira. El precio de orientación será de 209 pesetas y de 188 el precio de retirada.

Finalmente, para el bonito,

cuando la pieza sea superior a 4 kilos, el precio de orientación será de 250 pesetas y 225 el de retirada. Si es inferior a 4 kilos, los precios serán 190 y 171 pesetas respectivamente.

En estas dos especies se contemplan también las ayudas para reducción de intereses en caso de transformación, así como las subvenciones para los costes técnicos de almacenamiento y congelación.

LOS PRECIOS

- El *Precio de Orientación* es la media de las cotizaciones en lonja durante los últimos tres años y teniendo en cuenta las perspectivas de la oferta y la demanda. Precio deseable del mercado.

- El *Precio de Retirada* es un porcentaje comprendido entre el 70 y el 90 por ciento del Precio de Orientación. En el caso del jurel es del 90 por ciento.

- El *Precio Tipo* es un porcentaje, entre el 80 y el 45 por ciento del Precio de Retirada, según sea la clase del producto y sus tallas. A menos calidad, menos precios. En el ejemplo del jurel el Precio Tipo para la clase «extra», talla 1.^a, es el 70 por ciento del Precio de Retirada, mientras que sólo llega al 45 por ciento para la clase B, talla 1.^a

- A partir de los Precios Tipo se calculan las subvenciones. Estas pueden ser de hasta el 85 por ciento del Precio Tipo, en el caso de que durante una campaña las organizaciones de productores sólo retiren el 5 por ciento de toda la pesca comercializada de una especie. Si se retira entre el 15 y el 20 por ciento del producto, la subvención sólo sería del 40 por ciento del Precio Tipo. ■

Por primera vez en los últimos ocho años, la balanza comercial pesquera cerró en 1984 con un saldo positivo de más de 4.000 millones de pesetas. Estos resultados positivos en las operaciones exteriores se han correspondido, durante el mismo período, con una estabilización o ligera caída en las capturas de pescado en fresco, mientras se producía un aumento en las de congelado.

Por primera vez en ocho años

58 HOJA

Saldo favorable en la balanza pesquera

SEGUN los últimos datos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, la Balanza Comercial Pesquera arrojó en 1984 un saldo favorable para España en más de 4.000 millones de pesetas. Mientras las importaciones supusieron un total de 40.506 millones de pesetas, las exportaciones se elevaron a 44.530 millones. Igualmente, en cuanto al volumen de la mercancía, el saldo es positivo para España con 151.635 toneladas importadas frente a 183.000 toneladas colocadas en los mercados exteriores.

En el apartado de las importaciones, destacan las compras de más de 31.170 toneladas de calamares o potas procedentes en su mayor parte de los países del cono Sur. Estas operaciones suponen casi 6.400 millones de pese-

tas. En bacalao tenemos unas importaciones de 23.300 toneladas, con un valor de unos 6.300 millones. Estas partidas proceden, lógicamente, de zonas como Canadá, Noruega, Islandia y Groenlandia. En merluza y pescadilla las compras ascendieron a 23.000 toneladas, que supusieron 6.301 millones de pesetas, siendo Sudáfrica, Argentina, Chile, Uruguay, etc., los principales proveedores.

En túnidos, las 14.000 toneladas que compró España en 1984 procedieron de diferentes países, pero fundamentalmente de los situados en el Índico y en el Pacífico. En otras partidas se compraron casi 13.000 toneladas de gambas, langostinos y carabineros con un valor total de 8.800 millones de pesetas.

En cuanto a las exportaciones, destacan las 60.000





toneladas de pulpos, capturados, en su mayor parte, en la zona del Sahara. El principal destinatario de estas ventas es Japón. El valor de estas exportaciones se eleva a casi 16.000 millones de pesetas, lo cual supone un tercio de todas las operaciones con el exterior en materia de productos pesqueros. En segundo lugar están las exportaciones de túnidos, con más de 25.000 toneladas y un valor de 5.000 millones de pesetas colocados principalmente en mercados como Norteamérica, Italia y, sobre todo, Japón. En mejillones las ventas fueron de 23.150 toneladas,

MENOS FRESCO Y MAS CONGELADO

Los desembarcos de pesca marítima en 1984 ascendieron a 1.080.000 toneladas, según datos de la Administración. Esta cifra supone un descenso de 42.000 toneladas sobre los resultados del año anterior.

Aunque, en líneas generales, se puede hablar de estabilidad en el volumen de capturas en el conjunto de todas las actividades, las estadísticas de la Administración señalan un descenso en la pesca, sobre todo en lo que se refiere a la mercancía en fresco. Frente a las 758.598 toneladas que se lograron en 1983, en el último año sólo se llegó a las 694.896 toneladas. La mayor parte de este descenso corresponde los malos resultados de la campaña de la sardina, donde la reducción fue de casi 46.000 toneladas. En jurel la bajada supuso casi 9.000 toneladas, unas 4.000 toneladas menos también en merluza y pescadilla, 2.300 toneladas en gambas y cerca de 1.500 toneladas en calamares y jibias.

Esta ligera caída en las capturas supuso, sin embargo, un aumento de unos 7.500 millones de

pesetas en el valor de los desembarcos de fresco, figurando a la cabeza el aumento en 2.250 millones que tuvieron las anchoas.

En los desembarcos de pescado congelado, 1984 supuso un aumento tanto en el volumen de capturas como en su valor. Frente a las 234.578 toneladas del año anterior, se llegó a las 267.000 toneladas, con incremento de 10.000 toneladas en merluza y pescadilla, 9.600 toneladas en pulpos y 4.500 toneladas en calamar y jibia. El valor de estas especies se incrementó en más de 11.000 millones de pesetas, de los cuales la mitad correspondieron a la merluza y la pescadilla.

Finalmente, las especies de parques y viveros experimentaron un descenso en su producción de más de 11.000 toneladas, permaneciendo casi estabilizados sus ingresos.

En conjunto, los desembarcos totales de 1984 fueron 1.080.000 toneladas, que significan una caída de unas 42.000 toneladas respecto al año anterior. El valor de la misma supuso 181.181.000 millones de pesetas, 19.000 más que en 1983.

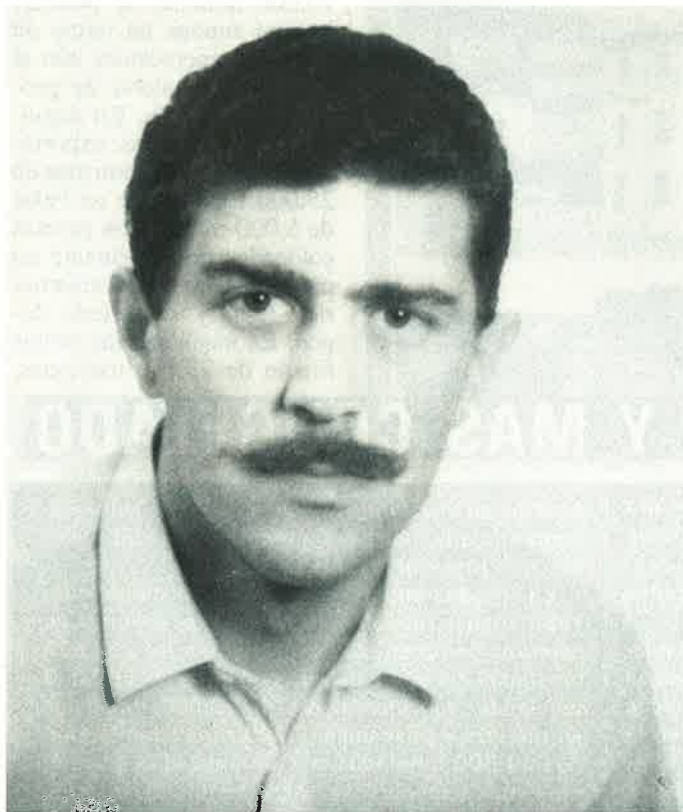
que produjeron unos ingresos de casi 2.000 millones de pesetas.

Finalmente, en cuanto a las conservas, las exportaciones de sardina ocuparon el primer lugar con 19.000 toneladas, que significaron divisas por valor de más de 4.000 millones de pesetas.

Por primera vez en muchos años, la balanza comercial pesquera confirmó las previsiones y arrojó un saldo positivo para España. Este período negro para la economía nacional en la balanza comercial pesquera se inició en 1977 y supuso en 1982 un déficit cercano a los 30.000 millones de pesetas. ■



NUEVOS DIRECTORES



Leopoldo Cal Fernández.

LEOPOLDO CAL FERNANDEZ

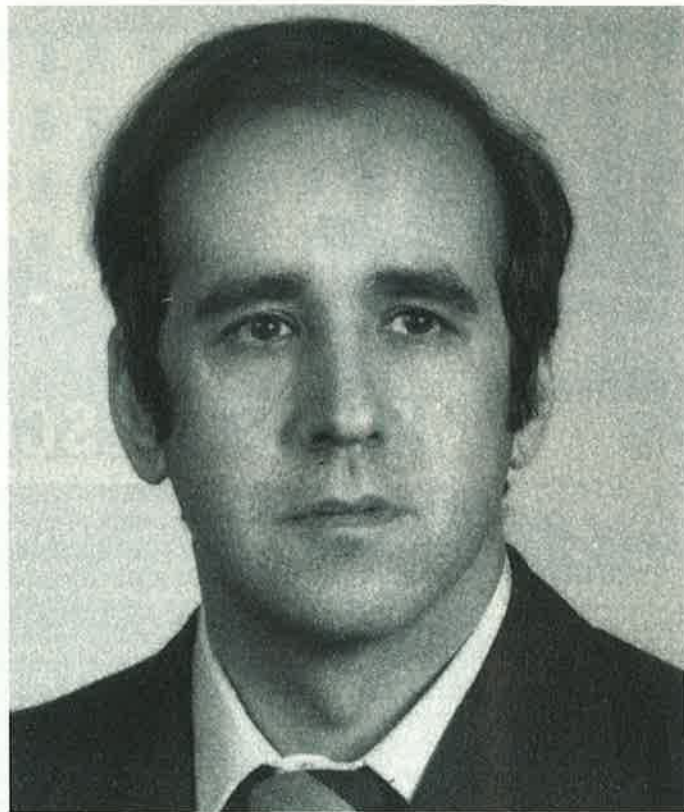
Tomó posesión de su nuevo cargo como Subdirector General de Acción Social Marítima, del Instituto Social de Marina (ISM), el pasado día 12 de abril y todavía está un poco desorientado. Viene de La Coruña, su tierra natal, donde ha permanecido por espacio de dos años al frente de la Delegación Provincial del Instituto. *"Aún no me he adaptado a Madrid —dice—. Me pierdo por sus calles y no encuentro las estaciones de metro a las que pretendo llegar, pero es una simple cuestión de tiempo. Si todo el mundo se adapta, ¿por qué no lo voy a hacer yo?"*

Leopoldo Cal tiene tan sólo 32 años. Licenciado en Derecho, ingresó en el cuerpo de funcionarios en mayo de 1977, en la Jefatura de Fomento Social, de Huelva. Dos años más tarde se tras-

ladó a El Ferrol para hacerse cargo de la Subdirección Provincial. En 1980 regresó a La Coruña para ocuparse de la Jefatura de la Seguridad Social. Un nuevo nombramiento le llevó a Ceuta como Delegado Provincial, ciudad de la que tuvo que regresar un año después para incorporarse una vez más a su querida Coruña.

Pero el verdadero paso, el más audaz, acaba de darlo hace unos días con su reciente nombramiento. *"Verdaderamente, el desempeño de la nueva función es muy atractivo, por la capacidad de incidir en el sector con una serie de actuaciones en las que se puede poner toda la imaginación"*.

Como primer objetivo, Leopoldo Cal se propone llevar a cabo el desarrollo de los programas de Sanidad Marítima, Empleo, Acción Formativa y Acción Social, elaborados por el actual equipo de gestión del Instituto, pro-



José María García-Casillas Díaz.

JOSE MARIA GARCIA-CASILLAS DIAZ

gramas para los que persigue una serie de modificaciones y mejoras. En su opinión, dichos programas se encuentran en una fase de distinto nivel de desarrollo. *"Hay un cierto avance en Sanidad Marítima, pero los otros tres necesitan un impulso fuerte"*.

Más a largo plazo contempla con ilusión la posibilidad de estudiar una normativa que centralice las competencias del ISM en relación con los trabajadores del mar. *"En una palabra —añade— se trataría de aclarar este tema, que considero muy importante, y no de asumir competencias"*.

Defiende con firmeza el trabajo que se realiza desde la Administración *"por las posibilidades de actuación existentes en cada campo"*, quizá porque durante los años que permaneció en El Ferrol ejerció la abogacía con un grupo de compañeros y acabó desilusionado y sin ganas de repetir la experiencia.

Es el nuevo Subdirector General de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar del Instituto Social de la Marina (ISM), en sustitución de José Ramón Pavía. Es licenciado en Derecho por la Universidad de Madrid, diplomado en Derecho de la Seguridad Social y pertenece por oposición al Cuerpo Técnico del ISM desde mayo de 1964.

José María García-Casillas, casado y con cuatro hijos, comenzó su actividad en el Instituto hace ya veintiún años, como subdelegado provincial en Almería. Un año más tarde fue trasladado a Madrid, donde ha desempeñado diversas jefaturas de sección y de servicio, cargos que simultaneó con el ejercicio libre de la abogacía y la do-

DEL I.S.M.

encia, como profesor de Derecho del Trabajo y Derecho Administrativo, en la Escuela de Turismo.

Hasta el momento de ser nombrado Subdirector General, José María García-Casillas estaba al frente del servicio de Promoción Social (luego Acción Social) desde 1983.

La labor de "gran parte de mi vida en el Instituto — dice— ha consistido en la organización de las direcciones provinciales y locales del ISM y la planificación y construcción de las Casas del Mar". En la actualidad aunque considera prematuro establecer unas líneas concretas de actuación porque acaba de tomar posesión de su nuevo cargo, su actividad girará en torno a los trabajadores del mar y a la Seguridad Social.

"De momento y a corto plazo —señala—, quiero completar la informatización de la gestión de la Seguridad Social. En segundo lugar tengo intención de acentuar la eficacia de la gestión a través de un mayor acercamiento al afiliado y una mayor celeridad en el trámite de dicha gestión. Si se consiguen estos dos proyectos básicos se habrá dado un paso definitivo, aunque, desde luego, no pueden ser inmediatos, puesto que exigen un tiempo de realización".

Para llevar a cabo estos proyectos cuenta con la colaboración de unos sesenta funcionarios de los servicios centrales, aunque el soporte fuerte se realiza a través de las direcciones provinciales y locales. El nombramiento como Subdirector General de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar ilusiona de una manera muy especial a José María García-Casillas "porque significa volver a mis orígenes. Yo inicié mi camino en el Instituto en el

campo de la Seguridad Social y, concretamente, en el Montepío Marítimo Nacional, donde realicé funciones de control, de cotización y recaudación y de reconocimiento de pensiones".

Tiene dos aficiones deportivas: la pesca y la caza, por ese orden, que satisface los fines de semana en su tierra natal, Extremadura. "Me gusta mucho —dice— la pesca de agua dulce, sobre todo la trucha. Pesco en mi pueblo, San Martín de Trevejo (Cáceres), y por las Sierras de Gata y de Francia". Lo de cazar ya es más difícil "hay muchos cotos y pocas posibilidades".

También tiene otra afición, pero ésta literaria. Ha publicado varios cuentos en diferentes revistas y acaba de concluir un estudio sobre pájaros míticos y morales vistos desde el ángulo de la literatura.

REGLAMENTO DE NAVEGACION Y PESCA DE 1773

Una reproducción exacta y COMPLETA de un importante documento histórico de la época que recoge datos sobre la estructura de las Cofradías de Pescadores y conceptos reglamentarios de determinadas artes de pesca.

Se trata de una edición muy limitada y en papel de gran calidad.

Pedidos contra reembolso a: COFRADIA DE PESCADORES DE ARENYS DE MAR (Barcelona).

.....
NOMBRE
DIRECCION
CIUDAD PROVINCIA

Ruego el envío contra reembolso de su importe (libre de gastos de envío de ejemplares del REGLAMENTO DE NAVEGACION Y PESCA DE 1773, de Manuel de Zalvide, editado por esa Cofradía al precio de 1.790 pesetas ejemplar.

..... de de 1985

(Firma)

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

LA primera de las grandes regiones pesqueras de la URSS es la del Océano Glaciar Artico; concretamente los mares Blanco y de Barents. Dos puertos, los dos ciudades con una población superior a los trescientos mil habitantes, son los centros pesqueros más importantes de la zona. El primero es Arkangel, sede del Instituto Pesquero y emporio de la industria conservera; el otro es Murmansk, en la bahía de Kola, puerto libre de hielos y también de importancia como centro conservero.

El Mar Báltico es otra región pesquera importante en la URSS. Se trata de una zona con dos características propias: cuenta con la existencia de numerosos sovjosesc piscícolas (empresas comunitarias de propiedad estatal),

dedicadas a la explotación de piscifactorías; es, además, el lugar del arenque, especie típica del Mar Báltico y también del Mar del Norte. Los centros pesqueros más importantes de la región son Tallin y Kaliningrado, la antigua Königsberg, de gran tradición pesquera desde la Edad Media.

Sebastopol es el centro más sobresaliente de una tercera zona, el Mar Negro, lugar de los arrastreros y la pesca artesanal.

El esturión le da la fama al Mar Caspio, pez típico de los ríos que desembocan en él y abundante tanto al norte como en la zona iraní, al sur. La exportación de sus famosas huevas, el caviar, constituye un capítulo considerable en el comercio exterior soviético, dado el elevadísimo precio que alcanza este producto en los mercados occidentales.

Con sus riquísimos caladeros del Mar de Bering, las islas Kuriles y las Sajalin

La Unión Soviética es, detrás de Japón, el segundo productor mundial de pescado, con 10 millones de toneladas capturados en 1982.

Al margen de que gran parte de los barcos de pesca soviéticos faenan hoy, como casi todas las flotas de las grandes naciones pesqueras, en todos los caladeros importantes del mundo, las zonas de plataforma continental propia de la URSS son enormes, dada la extensión de este país. Estos caladeros propios podemos

LA PESCA EN

UNION SO

agruparlos en cinco grandes áreas, teniendo en cuenta sus especiales características según su ubicación, especies capturadas u otras circunstancias.

—en el Extremo Oriente— representan el 34 por 100 de las capturas de toda la URSS y más del 40 por 100 de la industria conservera del país. Sus centros pesqueros están repartidos entre numerosos puertos de la zona, siendo Vladivostok el más importante.

Para llevar a cabo su actividad pesquera, la Unión Soviética cuenta con una flota bien equipada y con excelentes técnicas de localización y captura. Según sean las zonas de pesca o el tipo de peces, hay distintas clases de buques. El «Baltika» dio origen a una serie de barcos semejantes a él: es el modelo de

pequeña embarcación para faenar en el Báltico o el Mar Negro. Es un barco monohélice y monocubierto y su casco está reforzado para poder navegar en una masa de hielo triturado. Sus parámetros son 25,5 metros de eslora y 6,8 de manga, y un motor Diesel de 300 CV asegura una velocidad de 10 nudos y 4,7 en pesca; desplaza 98 toneladas y tiene una autonomía de seis días. Está equipado con sistema radiocatalizador, radioteléfono y brújula magnética, más mecanismos detectores de bancos pesados, y especializado en arenque, boquerón y bacalao; puede pescar con una agitación del mar de

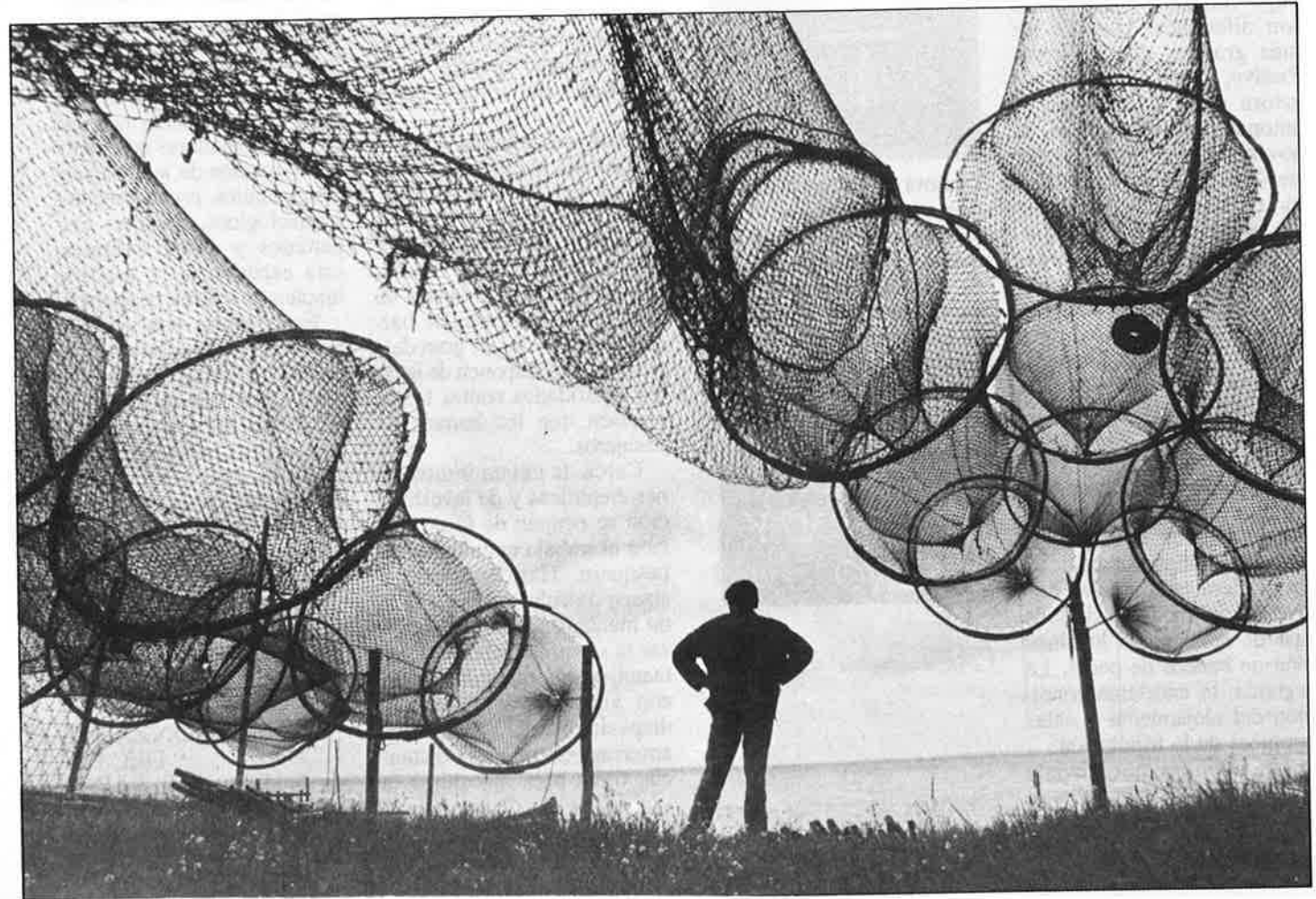
hasta cuatro grados. El «Omar» es un camarero frigorífico para un área de hasta 200 millas de puerto; con sus 27,6 metros de eslora, 6,8 de manga y 148,9 toneladas de desplazamiento, tiene un motor Diesel de 400 CV que asegura una velocidad de 10 nudos y 3,5 de pesca. Aparte de sistemas de detección de camarones, dispone de un depósito refrigerador, todo un sistema de cocinado y envasado de camarones. Su plantilla se compone de diez tripulantes. El «Zhelezniakov» es el principal modelo de una serie de refrigeradores medianos. Con 54,8 metros de eslora y 9,8 de manga, su motor Diesel principal, de 1.000 CV, consigue una velocidad de 11,7 nudos y 4,5 durante la pesca; cuenta con una fuerza auxiliar de cuatro generadores Diesel, dos de

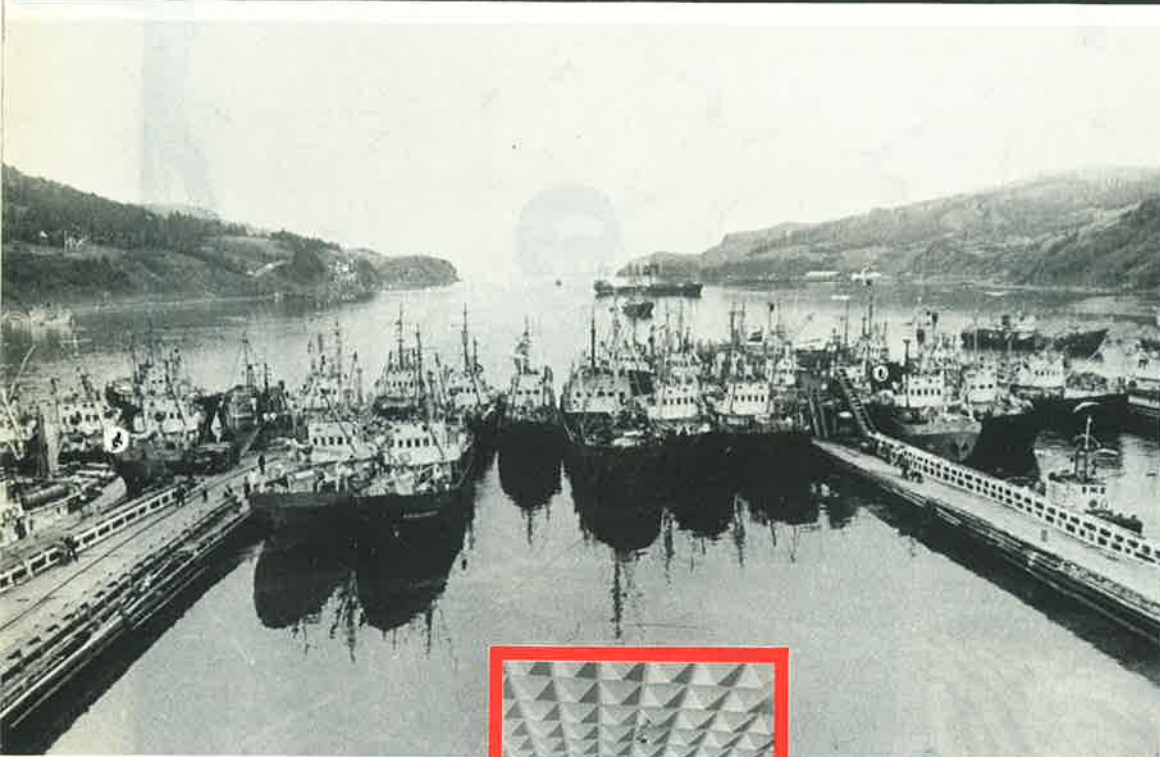
150 KW y otros dos de 100. A bordo lleva instalados equipos tecnológicos para transportar, clasificar, elaborar, congelar y almacenar pescado a temperaturas de 18 grados bajo cero y con 207 toneladas de capacidad. Su autonomía es de treinta y un días, teniendo en cuenta los viveres, y los alojamientos de los veintinueve tripulantes tienen aire acondicionado. El modelo de buque factoría es el «Meridian», que tiene un área de navegación limitada. Con sus 103 metros de eslora y 16 de manga, además de 1.980 toneladas de peso muerto, lleva una instalación reductora Diesel de 6.000 CV, con el paso de hélice regulable, que asegura una velocidad de 14,5 nudos y seis durante la pesca. Tiene un conjunto hidroacústico para buscar bancos de peces y medir los parámetros de trabajo de las redes durante el arrastre, y está preparado para elaborar hasta 90 tone-



VIETICA

Para llevar a cabo su actividad pesquera, la Unión Soviética cuenta con una flota bien equipada y con excelentes técnicas de localización y captura.





ladas de pescado diariamente. La tripulación, compuesta por noventa y tres personas, se aloja en camarotes individuales y biplaza dotados de aire acondicionado.

Por otra parte, hay barcos destinados a llevar el pescado desde las alejadas zonas de pesca a los puertos base, cuyo tonelaje y capacidad son diferentes. Uno de los más grandes el «Beringov Proliv», con 172 metros de eslora y 23 de manga; su autonomía de navegación, de noventa días, le permite recorrer 25.000 millas, y su motor, de 11.600 CV, garantiza una velocidad de 19 nudos. El volumen de sus bodegas de carga y refrigeradoras es de 16.200 metros cúbicos. Existen, además de los tipos básicos de buques descritos, distintas series de barcos especializados: es el caso de los atuneros y otros para diversas especies.

En conjunto y a modo de resumen, se aprecia que la flota soviética destaca por dos características básicas. La primera es el empleo masivo y muy moderno de todo tipo de técnicas de localización de bancos de peces. La segunda, la excelente condición del alojamiento y salas comunes de la tripulación.

Un capítulo que reviste

La flota soviética tiene dos características fundamentales: el empleo masivo y moderno de todo tipo de técnicas de localización de bancos de peces y la excelente condición de alojamiento y salas comunes de la tripulación.

**SEGURIDAD,
CONTROL Y
DISEÑO**

especial interés es el de las condiciones de seguridad en el trabajo de la flota pesquera soviética. Las normas existentes en la URSS son mucho más exigentes que en los demás países: un organismo específico, la Inspección Estatal Principal para la Seguridad de Navegación y Vigilancia de Puertos, lleva un riguroso control de todos los aspectos que inciden en la seguridad del trabajo en el mar.

Esta preocupación comienza por las normas de diseño de los barcos: por ejemplo, todos los grandes pesqueros tienen un elevado grado de insumergibilidad, pues únicamente puede inundarse un solo compartimento; los barcos factoría y los de gran desplazamiento disponen de iguales seguridades contra la sumersión que los buques de pasajeros.

Cerca de treinta instituciones científicas y de investigación se ocupan de la protección al trabajo en la industria pesquera. Han inventado y siguen descubriendo una serie de mecanismos para garantizar la seguridad laboral. Destacan, entre otros, las bitas con amarraderos giratorios; dispositivos para pasar las amarras gobernadas a distancia; otros para mecanizar la

pesca con redes seccionadas; artificios de cortocircuito unipolar de protección, destinados a prevenir accidentes con la corriente eléctrica e incendios en los barcos, en caso de averiarse el equipo eléctrico; nuevos tipos de ropa y calzado especial para trabajadores del mar; trabajos para normalizar el cabeceo y balanceo desde el punto de vista de la seguridad del tripulante.

Destaca, igualmente, la excelente asistencia médica al personal de la flota pesquera soviética. Todos los barcos de navegación autónoma tienen un consultorio y llevan uno o varios médicos, según el número de tripulantes. En los grandes congeladores o buques factorías hay, incluso, atención especializada (terapeuta, cirujano, estomatólogo y otros), aparte de un sistema de consultas por radio a las instituciones sanitarias del puerto más próximo.

Esta asistencia llega hasta la medicina preventiva. Todo el personal se somete, con regularidad, a exámenes médicos. Y los de a bordo se ocupan fundamentalmente de la prevención, tanto de enfermedades como de accidentes. En el caso concreto del buque factoría «Vostok», se creó un dispensario en el que se controla continuamente la salud de los trabajadores con métodos y medios de autorregulación psíquica, procedimientos balneológicos, cócteles oxigenados y otros sistemas; esta experiencia se está extendiendo a otros pesqueros.

Estas tareas son posibles porque el traumatismo en los barcos es excepcionalmente raro. Cada año se logra una reducción del 6 por 100, y, en concreto, no se registró un solo caso de traumatismo durante tres años en más de dos mil embarcaciones. No obstante, las condiciones específicas del trabajo en el mar hacen que el índice de siniestralidad sea más alto que en las empresas de tierra de la Unión Soviética. ■

Carlos GONZALEZ
DEL PIE
María Antonia F. SAINZ



MAR 85

Un acontecimiento deportivo, símbolo de la recién nacida Comunidad Europea de los Doce, con la integración de España y Portugal, se hará realidad este verano. Se trata de la Primera Edición de la Regata de Europa-TAG, que se iniciará el 9 de agosto en el puerto de Kiel, en la República Federal Alemana.



PRIMERA EDICION

LA REGATA DE EUROPA

S EIS países de la CEE: República Federal de Alemania, Holanda, Bélgica, Gran Bretaña, Francia e Italia recibirán, en puntos de su litoral, a los mejores veleros multicascos del mundo. El éxito, según sus organizadores, sin precedentes de la Regata Transatlántica en Ruta del Descubrimiento, ha abierto el camino para el



LOS GRANDES MULTICASCOS OCEANICOS TENDRAN QUE NAVEGAR MUY CERCA

La Regata de Europa, con la misma longitud en millas que una trasatlántica, difiere de ésta por el trazado de etapas muy cortas, que obligarán a todos los veleros a seguir rutas muy próximas entre sí.



desarrollo de la vela oceánica en España y para la participación, junto con Portugal, en esta regata de la Europa Comunitaria.

En esta Primera Edición de la Regata de Europa no constituirán etapas, por razones técnicas, Irlanda y Dinamarca, así como Grecia, por encontrarse demasiado alejada en el Mediterráneo oriental. Cada dos años se repetirá este acontecimiento. El próximo, a celebrar en 1987, planteará su recorrido en sentido inverso del actual: partiendo de un puerto griego tocará, sin exclusión, todos los países con litoral de la Europa de los Doce.

Como ya ocurriese en la Ruta del Descubrimiento, el puerto de Benalmádena vol-

drá a concitar todo el interés y la expectación que ya entonces despertó la presencia de los Fórmula I del mar. Durante tres días, este puerto acogerá a los más grandes de la vela oceánica mundial. Después de disputadas seis etapas, los «Fleury Michon», «Elf Aquitaine», la «Santa María» —único participante español hasta el momento—, «Charles Heidsiek» y otros, se darán cita en una Costa del Sol en plena efervescencia turística. Porto Cervo (Cerdeña), también en aguas mediterráneas, será testigo de la última etapa de esta nueva competición a vela.

Este acontecimiento deportivo, cuyo coste total está

mayor de 13 metros y/o menor de 15/24 metros.

La clasificación oficial de la Regata de Europa corresponde a la clasificación general por Fórmulas I, II y III. La primera edición de esta prueba tendrá, por tanto, tres ganadores. No obstante, habrá más vencedores parciales, ya que la prueba cuenta con dos tipos de clasificaciones: una general y otra por etapas. Para la clasificación general se tiene en cuenta la suma de resultados que obtengan los veleros de cada una de las fórmulas al final de cada etapa.

La Regata de Europa, con la misma longitud en millas que una regata transatlántica,

difiere de ésta por la interposición de etapas cortas que obligarán prácticamente a todos los veleros a seguir rutas muy próximas entre sí. Todos los grandes multicascos oceánicos navegarán muy cerca, a la vista unos de otros, estimulando así la emoción que toda competición deportiva requiere.

De las ocho etapas previstas, sólo tres sobresalen del resto en lo que se refiere a distancia: la primera, entre Kiel y La Haya; la quinta, entre Lorient y Lisboa, y la séptima, entre Benalmádena y Toulón. Estas distancias variables estimularán, sin duda, la habilidad y destreza de los navegantes, al abordar la diversidad de etapas que se suceden desde su comienzo en el norte de la RFA hasta su término en Cerdeña (Italia).

Por la relación de inscritos hasta el momento, dos países, Gran Bretaña y Francia, alcanzan la máxima representación en la prueba. El «Jet Services» de Patrick Morvan, catamarán francés, parte «a priori» como el máximo favorito para la Fórmula I. Barcos sofisticados, como el «Charles Heidsiek»; otros recién botados y de nuevo diseño, como «Jet Services», «Stalaven» y «Ker Cadellac», y los ya conocidos de los aficionados españoles por su participación en la Ruta del Descubrimiento: «Royale», «Fleury Michon», etcétera, lucharán, en representación de sus países, por alcanzar los primeros la meta en Porto Cervo.

Como ya hemos dicho, también un barco español tendrán la oportunidad de medirse, en un acontecimiento tan señalado como éste, frente a los gigantes del mar. La «Santa María», único representante español hasta el momento, intentará, con sus 14 metros de eslora, repetir la buena actuación que tuvo en la Ruta del Descubrimiento. Este catamarán figura inscrito en la Fórmula III, reservada a los multicascos de menor tamaño, donde tiene posibilidades de alzarse con el triunfo final.



EL M

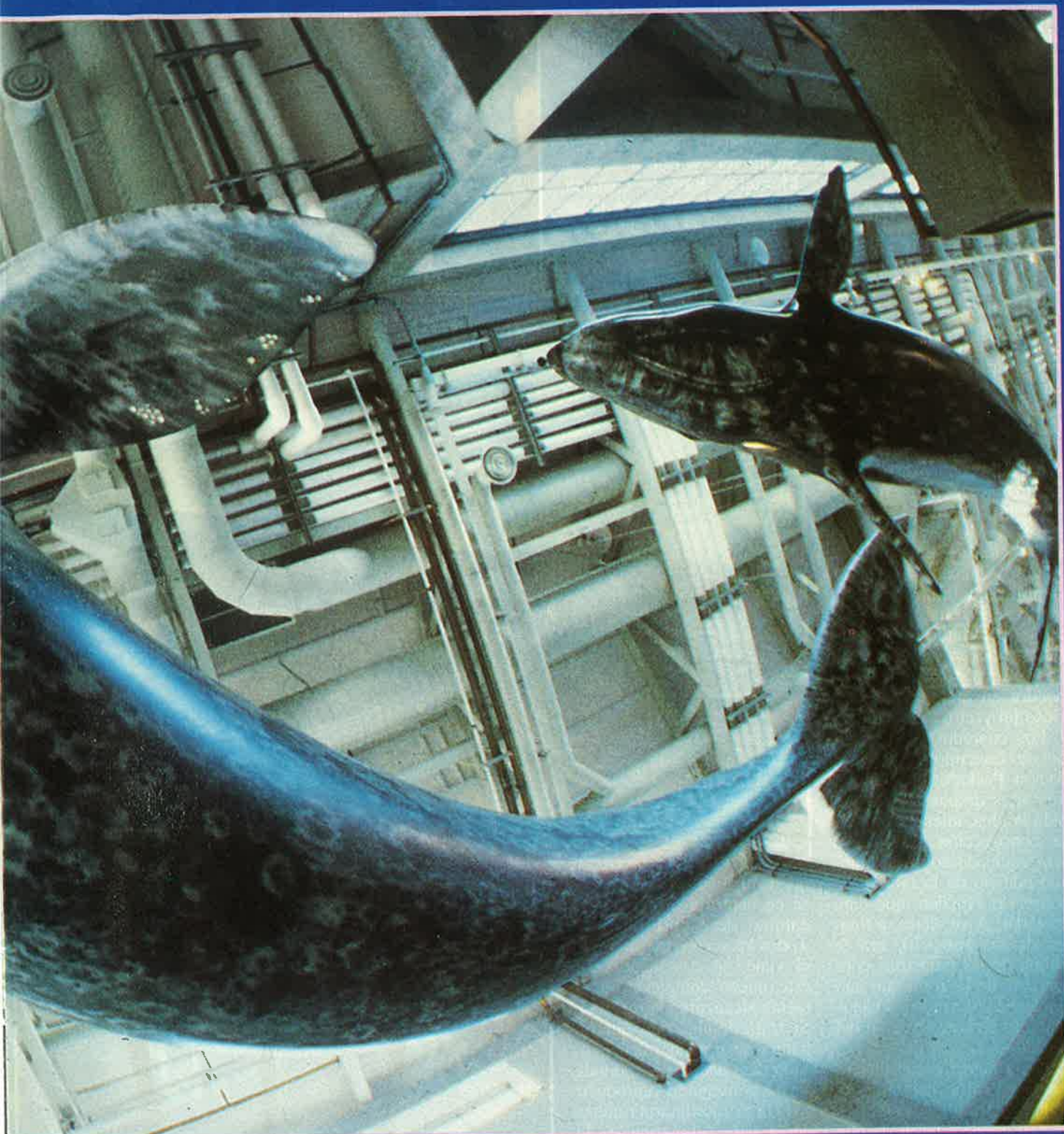


Cuatro biólogos que trabajaban sobre la fauna y la flora de la base de Monterey, en California, concibieron la idea en 1977: la construcción de un gigantesco acuario que hoy ya es realidad. Manteniendo el ambiente de una vieja fábrica de conservas, arquitectos y científicos marinos han convertido sus grises almacenes en santuarios luminosos de la vida oceánica.



T EA

AS FABULOSO



TRO SUBMARINO

TEATRO SUBMARINO

EL mayor espectáculo del mundo submarino se ha inaugurado recientemente en la localidad californiana de Monterey, ciudad que entró en la historia de las diversiones por la puerta de la música «pop» y que continuará «sonando» gracias a la construcción de este fabuloso complejo marino. Turistas y nativos se quedan extasiados ante un mundo de peces y algas al que, hasta ahora, sólo tenían acceso los expertos submarinistas que, luego, nos lo mostraban en las pantallas del cine. Ahora, sin necesidad de saber nadar, y sin necesidad de vestirse de buzos, los visitantes de este teatro submarino disfrutan de una realidad que los más expertos arquitectos y científicos han sabido captar a la perfección.

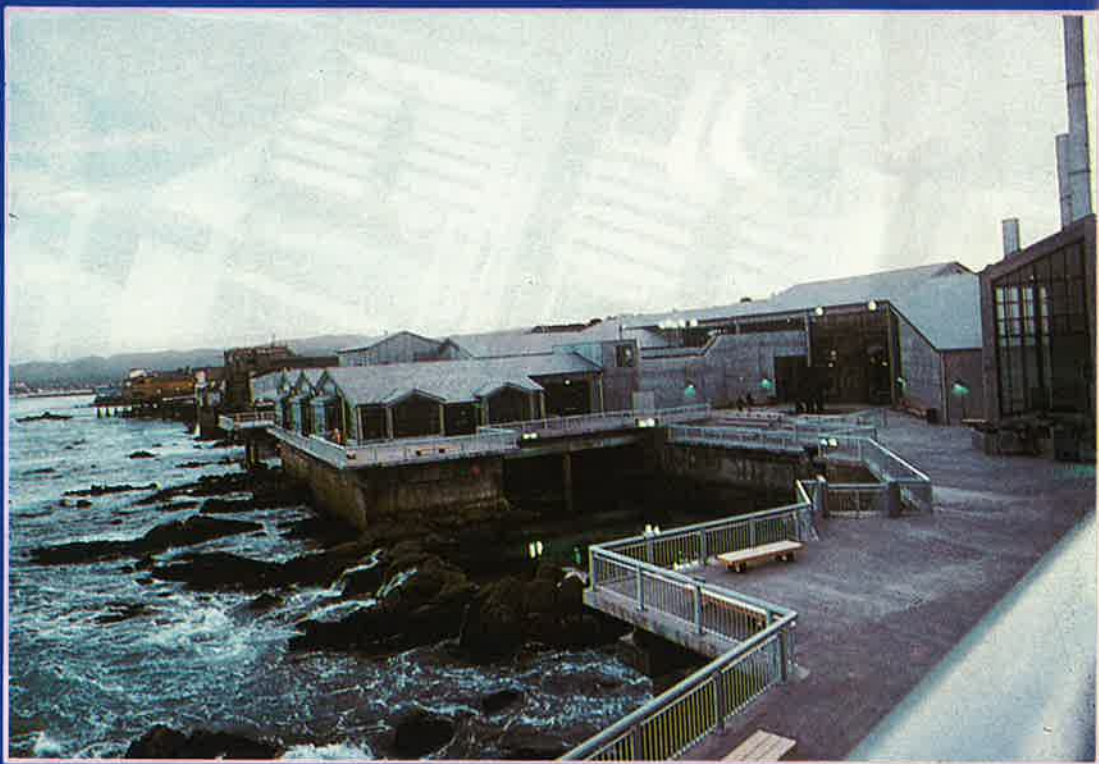
La historia de este teatro submarino comienza en 1977. Cuatro biólogos que trabajaban sobre la fauna y la flora de la base de Monterey proponen la creación de un gigantesco acuario. Un año más tarde, científicos del mar, representantes de la zona y miembros de la Fundación David y Lucile Packard, se agrupan en una nueva fundación que pondrá en marcha el ambicioso proyecto.

Los cuarenta millones de dólares invertidos por la Fundación Packard permitieron, tres años después de concebida la idea, iniciar las obras de construcción. El acuario está edificado sobre un antiguo edificio de la fábrica de conservas Hovden, que data de 1916. A su cierre, a finales de los años 70, era la última de las industrias conserveras de la zona que aún trabajaba utilizando los viejos sistemas de conservación del pescado.

En la nueva construcción, los arquitectos han conservado el ambiente de la fábrica de conservas, a pesar de que las naves han sido completamente restauradas; se han conservado algunas máquinas antiguas y algunos barcos que forman parte integrante del nuevo complejo.

Aquel viejo almacén gris, que durante muchos años estuvo dedicado a recibir y preparar las sardinas para su posterior enlatado, es hoy un santuario luminoso, donde los peces recobran su importancia y nada tienen que ver con aquellos otros que, años antes, se amontonaban sin vida para iniciar la cadena de su conservación. Si John Steinbeck volviera hoy a Monterey Bay, le costaría trabajo reconocer este lugar como el de las antiguas conservas Hovden.

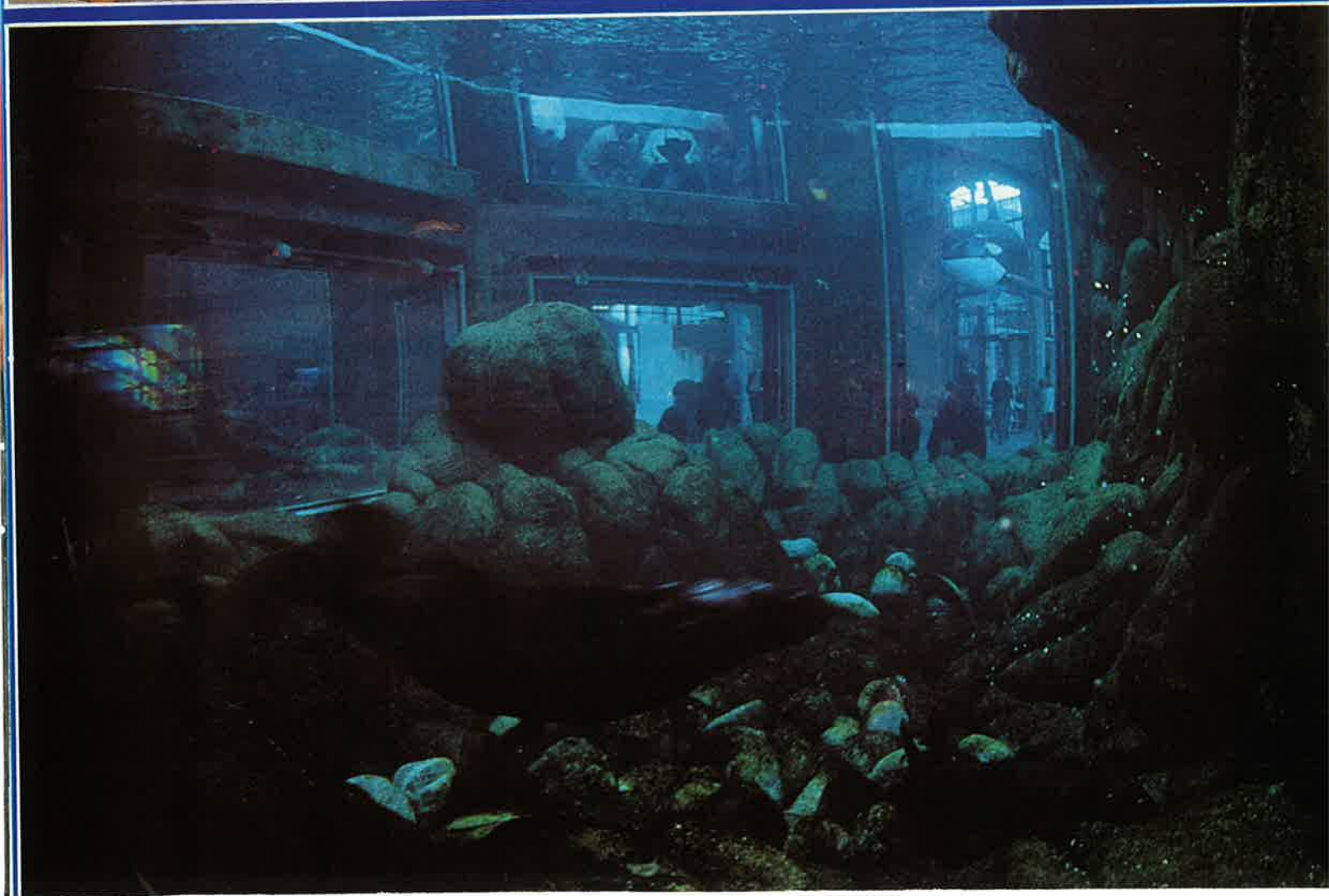
Esta fabulosa construcción, que forma parte ya de



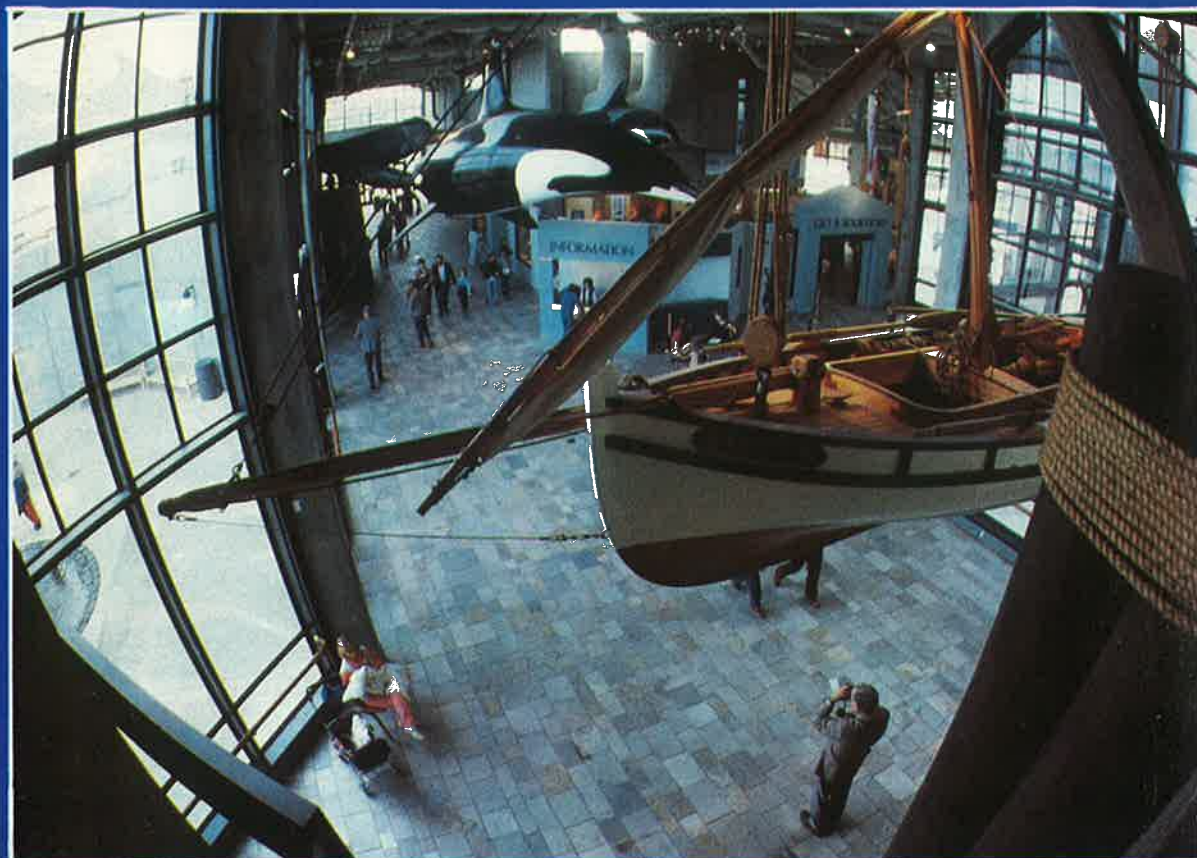
las diversiones de Monterey, se encuentra a dos horas de camino de San Francisco. Todos los sueños que, durante el viaje, se concibían sobre este nuevo complejo difícilmente alcanzarán la realidad. Se trata de algo más que un teatro; se trata de algo pensado para hacer soñar, donde se ha conseguido reproducir toda la extraordinaria riqueza de la vida submarina de la costa californiana.

Como se podrá imaginar el posible visitante, este impresionante complejo cuenta también con restaurantes, cafeterías, salas de exposicio-





TEATRO SUBMARINO



Junto a los estanques de los peces oceánicos, en cuyos cristales se agolpan los visitantes, se han conservado algunas máquinas y barcos formando parte integrante del nuevo complejo.

nes y todo lo deseable para pasar una jornada completa. Sin embargo, tres atracciones destacan sobre el conjunto: el estanque de nutrias, el Monterey Bay y el bosque de algas.

Un acuario de quince mil litros permite vivir a las juguetonas nutrias. Los biólogos estiman que en toda la costa californiana sólo quedan unas 1.250 nutrias, por lo que se considera una de las especies que es necesario proteger al máximo si se quiere evitar su extinción. En este estanque, los visitantes pueden observar la vida de estos curiosos animales, sus juegos y sus diversiones.

El Monterey Bay es un océano en miniatura. En treinta metros de largo y con un decorado reproduciendo su entorno natural, viven tiburones y rayas gigantes entre otros exóticos peces de las profundidades oceánicas.

Y llegamos, al fin, a lo que sin duda es el espectáculo más fascinante de este fascinante espectáculo del mundo submarino: el bosque de algas. Grandes bahías



acrilicas, construidas por Mitsubishi y con un peso de tres toneladas cada una, albergan un sin fin de plantas. Algas gigantes en su género cabecean al ritmo de la marea. Se trata de una visión que hipnotiza a los visitantes que pegan sus narices a estos grandes cristales acrilicos. El movimiento de las plantas es artificial, pero nadie lo diría. Un motor cilíndrico, disimulado entre rocas, desencadena un movimiento similar al de las mareas, imprescindible para la vida de las algas que si permanecen quietas se mueren.

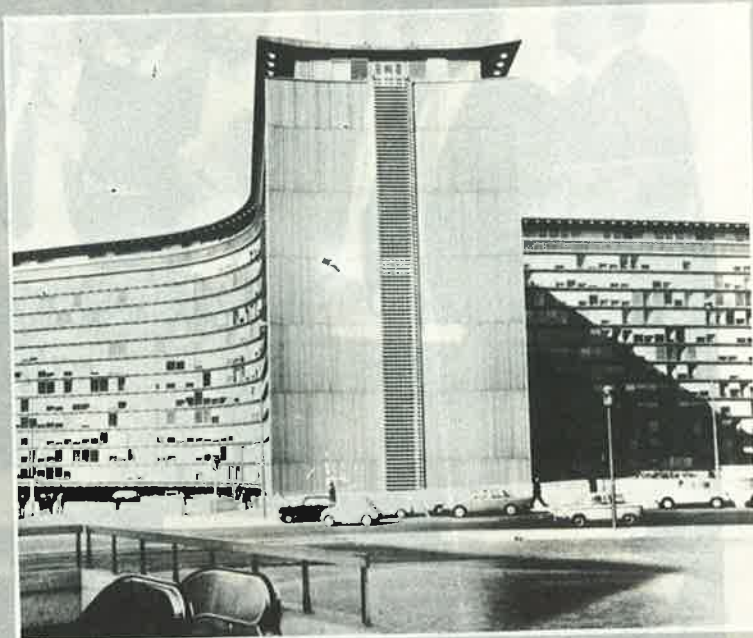
Las técnicas más sofisticadas han sido utilizadas para la realización de este complejo que, a decir de biólogos y expertos en nutrición, se ocupan a diario de los millones de habitantes de este acuario, ha conseguido mejorar a la naturaleza.

Y gracias a algo que ningún visitante verá, el acuario funciona con una exacta precisión. Se trata de un ordenador que controla toda la vida de este lugar.

E S P A Ñ A

C. E. E.

El pasado día 29 de marzo se alcanzó en Bruselas el histórico acuerdo por el cual España podrá integrarse en la Comunidad Económica Europea. A falta de los trámites de aprobación por los respectivos Parlamentos de cada estado comunitario, nuestro país puede considerarse un miembro más de la Europa Azul. Tal y como prometió en el



número anterior, HOJA DEL MAR ofrece a sus lectores un minucioso trabajo sobre todo lo que hace referencia al mar en el acuerdo alcanzado en la capital belga: la historia de la negociación, los acuerdos, las opiniones del sector, los comentarios de la prensa, etc., en un informe elaborado por Vidal Maté, Concha H. Carazo y Marga Botín.

ESPAÑA, EN

A falta de los trámites de aprobación en cada uno de los parlamentos de la Europa de los Diez, tras el acuerdo alcanzado en la sesión negociadora del pasado 29 de marzo, España ha iniciado ya la cuenta atrás definitiva para participar con todos los derechos y obligaciones, en la Política Común Pesquera.

«**A** grandes rasgos, señala el director general de Ordenación Pesquera, Fernando González Laxe, auténtico motor en este último tramo de la negociación, éstos serían algunos de los puntos más positivos de un acuerdo que está cerrado en sus grandes líneas, pero que es necesario seguir completando en el futuro para atar muchos flecos de gran interés para todo el sector. Se podría decir —señala— que, aunque son los pilares básicos y los que encerraban más interés para nuestra flota, el acuerdo pesquero con la Comunidad Económica Europea está claramente definido en un 10 por 100. El resto es algo a seguir negociando, pero con la ventaja de que hemos



LA EUROPA AZUL



eliminado la inseguridad en puntos tan importantes como barcos o capturas...»

Para los responsables de la Administración pesquera española, el contenido del acuerdo negociado con la Comunidad Económica Europea merecería tres apartados con valoraciones diferentes. Se habría logrado un gran resultado en puntos como el aumento de las capturas, adecuando prácticamente las mismas a la situación real; en la eliminación de las licencias y el período transitorio, y en el mantenimiento de nuestra flota prácticamente con todos sus efectivos. El acuerdo estaría equilibrado entre los intereses españoles y comunitarios, en aspectos referidos a la aproximación de los niveles de precios para la integración de los mercados, en el tratamiento que se da para algunas especies, como la

sardina, la anchoa y el atún, y al sistema de vigilancia que se fija para las importaciones que haga España desde la Comunidad Económica Europea, las cuales se harán de forma progresiva.

Por último, los negociadores españoles reconocen no haber logrado más que una parte de sus objetivos en temas como el «box» irlandés, la inclusión de solamente algunas especies en los reglamentos comunitarios de mercados y en el mantenimiento de los aranceles para las conservas de sardinas durante diez años, sin lograr tampoco contingentes libres de derechos para este mismo producto.

Aunque el acuerdo pesquero con la Comunidad Económica Europea para la adecuación de todo un sector, que va desde la producción hasta la ordenación de mercados, está todavía a falta de lo que se han denominado «flecos» o toda la letra pequeña, barcos, capturas y zonas de actuación eran los pilares





14 HOMBRES PARA UN ACUERDO

En la foto inferior, los miembros de la Comisión Europea junto a su presidente, Jacques Delors. Sólo falta el francés Claude Cheysson. Arriba, los dos grandes protagonistas del acuerdo: a la izquierda, el propio Delors, y a la derecha, el italiano Lorenzo Natali.

básicos de nuestra posición, habiéndose obtenido unos resultados que no se esperaban hace solamente algunos meses.

El balance de la negociación, en lo que al número de barcos se refiere, es plenamente satisfactorio para España. Los negociadores españoles solicitaron desde un primer momento unas cifras sobre buques que suponían prácticamente el pleno empleo para toda nuestra flota. Para los barcos de altura, la cifra definitiva de 300 unidades, de las cuales 150 lo podrán hacer de forma simultánea, supone que el sector puede estar pescando todo el año. El censo español en esta flota era de 329 barcos. Sin embargo, con la lista concedida de 300 unidades, se considera no se atenta contra la actividad de ningún buque, ya que esta última cifra respondería realmente al número de unidades que estaban operando.

Para la Administración española es importante que se haya suprimido el sistema de licencias. Contando con la distancia existente entre nuestros puertos y las zonas de faenado, duración del viaje de ida y de vuelta, tiempo de descarga, etc., se puede decir que el total de nuestra flota puede estar pescando de hecho todo el año, ya que la lista de 150 barcos está referida a buques en zonas de pesca. La salvedad de última hora, concesión española, fue el aceptar que cinco de esos barcos no puedan capturar rape, gallo y merluza, debiendo dedicarse a otras especies como la caballa, bacaladilla o el jurel.

Teóricamente, pues, la flota estaría pescando seis meses. En la práctica va a ser más, ya que ha conseguido disponer de unos 50.000 días, frente a los 28.000 de la actualidad.

El acuerdo con la Comunidad Económica Europea, además de suponer el

pleno empleo para toda nuestra flota de altura en la CEE, significa compromisos más importantes para la reestructuración del sector.

La Comunidad concederá 28,5 millones de Ecus, unos 3.000 millones de pesetas, como ayuda a la preadhesión para compensar los esfuerzos que deba hacer España destinados a modernizar su flota. Sin embargo, en las negociaciones de los últimos días, la delegación española logró importantes concesiones comunitarias en este apartado. España, a partir del 1 de enero de 1986, entra a formar parte como un miembro más en la Política Común Pesquera. Ello supone que vamos a estar obligados a todos los acuerdos que se adopten en su seno, pero también a las posibles contrapartidas. Según el acuerdo pesquero, España se compromete a que los barcos desguazados que operen en las aguas comunitarias del Atlántico sean sustituidos por nuevas unidades solamente hasta el 50 por 100 del potencial eliminado. Pero esta cláusula no se aplicará en el caso de que los actuales miembros de la CEE aumenten sus capacidades. La Europa Azul seguirá haciendo las correspondientes evaluaciones de recursos pesqueros. Y, en el caso de que se note un incremento de los mismos con posibilidades de mayores cifras de Total Admisible de Capturas (TAC), España entraría también en ese reparto, pudiendo llegar incluso a aumentarse la lista de base de 300 barcos con que partimos en el acuerdo.

Antes del 31 de diciembre de 1992, la Comisión presentará al Consejo un informe referido a las perspectivas de pesca en el marco de la Comunidad ampliada. En base a esas cifras se habrán de tomar decisiones antes del 31 de diciembre de 1983 para

ESPAÑA

en la

CEE

que entrasen en vigor el 31 del mismo mes en 1985.

La Comunidad, según se indica en el acuerdo negociado con España, estima necesario el mantenimiento de un equilibrio entre la capacidad de pesca de los estados miembros de la CEE ampliada y los recursos disponibles. Para este fin, la Comunidad seguirá la evolución de las flotas en cada uno de los países y las someterá a revisiones periódicas. El compromiso insiste a su vez en la necesidad de que los barcos españoles cumplan las normas comunitarias en materia de conservación de caladeros, referidas a tallas mínimas, aparatos de pesca, etc.

Si el acuerdo es favorable para la actividad en aguas de la CEE del Atlántico, no es menor el interés del resultado obtenido para los barcos de bajura, donde España ha logrado que se suprima la lista de base, funcionando solamente la periódica.

En cuanto a las capturas autorizadas, las 18.000 toneladas de merluza, 2.518 de rape, 4.213 de gallo, 29.000 de anchoa, 30.000 de bacaladilla, 31.000 de jurel o las no fijadas aún para cigala o el abadejo se habrán de capturar en las zonas Vb, VI, VII y VIII a, b y d. Ha sido un punto muy positivo el que en la zona VIII c, que serían las aguas comunitarias españolas de toda la costa norte, los mayores porcentajes de las pesquerías se hayan quedado en manos españolas. Así, en el caso del abadejo, en la zona VIII c, España capturará el 90 por 100 de los recursos disponibles, frente al 10 por 100 de la Europa de los 10. Algo similar sucede con la cigala en la misma zona donde España tiene asignado el 96 por 100 de

los recursos y la Europa de los Diez solamente el 4 por 100 restante. Para las actividades de nuestra flota en las aguas de la zona IX, parte de Galicia y Portugal, la Comunidad deja el tema para resolver en las negociaciones entre los dos países ibéricos, conversaciones bloqueadas durante los pasados años y que, hasta la fecha, no han dado resultados positivos en los encuentros de las últimas semanas.

Por lo que se refiere a las aguas costeras entre Francia y España entre las 6 y las 12 millas, en el Atlántico, la flota española tiene acceso hasta los 46° 08 N, y en la costa mediterránea hasta el cabo Leucate.

Por su parte, Francia podrá llegar hasta el cabo Mayor (Cantabria), mientras antes tenía acceso hasta Galicia. En la costa mediterránea, el límite es el cabo de Creus.

En líneas generales, la flota española mantiene sus derechos históricos en estas aguas.

Precios y mercados constituyen dos aspectos sobre los que tanto las autoridades comunitarias como la delegación española pretenden hilar fino. El objetivo no es otro que evitar posibles desequilibrios o desajustes en cada uno de los mercados. Por este motivo, el proceso de acercamiento se quiere hacer de forma progresiva, tratando especialmente aquellos productos más sensibles para cada una de las partes.

Para la mayor parte de las especies no existen grandes dificultades, dado que las diferencias no son sustanciales, aunque, en conjunto, los precios del pescado están más bajos en la CEE que en España. El período para la adecuación de algunas especies sería de siete años, afectando fundamentalmente a la sardina y la anchoa.

Para la anchoa, la CEE



propuso un proceso de acercamiento de cinco años sobre la base del precio medio en España de las últimas tres campañas y las cotizaciones de orientación fijadas en los mismos períodos en la CEE. Este acercamiento de precios se haría por tramos iguales cada año, existiendo mecanismos de vigilancia durante esos años entre España y la CEE para garantizar su cumplimiento. En el caso de la merluza, la CEE estima que debe modificarse el reglamento comunitario para introducir nuevas tallas con peso superior a 2,5 kilos, adecuándose a la diferenciación existente en el mercado español entre merluza y pescadilla.

Junto con los sistemas de precios, para el mantenimiento de ese equilibrio en los intercambios comunitarios, el acuerdo prevé a

su vez mecanismos para el comercio de la CEE con España. Para la fijación de la base mínima de las importaciones hacia España, se tendrán en cuenta las compras realizadas en los últimos tres años, tanto procedentes de la Comunidad como de terceros países. Los balances y las posibles medidas que modifiquen estas condiciones iniciales podrán ser adoptadas por el Comité de gestión.

Uno de los puntos en el que mantuvieron mayor dureza los negociadores comunitarios fue el de las empresas mixtas. En este aspecto, el esfuerzo hecho por la delegación española ha sido considerable. De una posición de rechazo, que pretendía su eliminación total desde un principio, el acuerdo final contempla su mantenimiento durante un período de siete



EL ACUERDO DEBE VALORARSE EN TRES ASPECTOS

Los responsables de la Administración pesquera española valoran el acuerdo alcanzado en tres vertientes: el aumento de capturas, la eliminación de las licencias y el mantenimiento de nuestra flota con casi todos sus efectivos.

años. Para los negociadores españoles, lo importante es que de entrada se ha parado un golpe y que, incluso en medios comunitarios, hay ya algunas corrientes que ven en esta vía una posibilidad para aumentar la presencia europea en otras zonas.

Actualmente, España tiene 182 barcos en sociedades conjuntas en todo el mundo, de las cuales nueve están en Irlanda y 48 en el Reino Unido, donde la legislación ha sido menos restrictiva. El futuro de esta flota, al igual que otros aspectos como los referidos a acuerdos bilaterales, relaciones multilaterales, etc., son asuntos cuyas discusiones prácticamente no han comenzado.

Las duras y largas negociaciones con la CEE en la

última década, pero sobre todo el tramo final de los pasados meses, además de este acuerdo beneficioso para España, han logrado algo mucho más importante: variar la imagen que tradicionalmente ha existido en la CEE sobre la flota española y que no era precisamente positiva para nuestro país. Se ha enseñado despacio lo que era realmente España, nuestra flota y nuestras capturas. En prolongadas negociaciones técnicas, comandadas casi siempre por el director general de Pesca, Fernando González Laxe, por España, y por Raymon Simonet, como adjunto a la Dirección General de Pesca de la CEE, España y la CEE han hecho un esfuerzo para acercar sus posiciones.

Entre los aspectos negativos del acuerdo destacan tres puntos, puestos de manifiesto por los propios negociadores españoles: la prohibición del «box» irlandés, la aplicación de los reglamentos comunitarios de mercados a nuevas especies solicitadas por España y el período fijado para el desarme arancelario en las conservas de sardinas. Los responsables de la delegación española, dentro de los múltiples aspectos positivos que encierra el compromiso, han reconocido las dificultades que a última hora fueron imposibles de superar y que serían la parte negra de una negociación.

El acuerdo pesquero contempla el acceso a las aguas del «box» irlandés para los barcos españoles

que figuren en la lista periódica en las zonas VI y VII a partir del 31 de diciembre de 1995. Es un período de espera de diez años para, a partir de ese momento, poder acceder de golpe de acuerdo con las condiciones que existan en la Política Pesquera Común en aquellas fechas. Tanto por razones biológicas, estado de las pesquerías en la zona, como por motivos políticos, España solicitó inicialmente la entrada desde el 1 de enero de 1986 en estas aguas. Ante la posición de dureza comunitaria en este punto, el margen negociador español planteó como alternativas la eliminación progresiva del «box» a lo largo del período transitorio, pero reduciendo éste por debajo del año 2002. El resultado final no ha satisfecho a los negociadores, aunque sus efectos negativos sobre el sector se consideran aliviados con los acuerdos logrados para la pesca en otras zonas.

La industria conservera española, y especialmente la sardina, aunque todavía faltan muchos puntos por cerrar, no ha quedado bien parada con el acuerdo de Bruselas. El sector lleva varios años de recesión en el ámbito comunitario frente a otros países. Se han buscado en algunos casos otros mercados, y esperaba el acuerdo de adhesión para iniciar la recuperación de un espacio necesario.

Las condiciones para la integración de este sector en el mercado comunitario no se discutieron en las últimas sesiones, y la posición de Bruselas estaba fijada ya en la reunión del 18 de marzo pasado. El compromiso comunitario supone solamente aceptar un desarme arancelario



EQUILIBRIO MUY DELICADO

Precios y mercados constituyen dos aspectos sobre los que las autoridades comunitarias y la delegación española tendrán que hilar muy fino todavía.

con tramos iguales durante un período de 10 años.

Actualmente, las barreras arancelarias con la CEE para las conservas españolas oscilan entre un 20 y un 25 por 100, lo que va a suponer un recorte anual alrededor de los 2,5 puntos.

El sector conservero español mantiene en la actualidad 203 empresas, frente a las 403 que existían hace diez años. Este proceso de reestructura-

ción, que podía ser un factor positivo, refleja también, por el contrario, la existencia de problemas al haber caído la producción global de las 200.000 toneladas que figuraban en el año 79, y las 210.000 toneladas en 1980, hasta las 175.000 toneladas de 1984. Del conjunto de las exportaciones, nada menos que el 31,35 por 100 corresponden a las sardinas, el 32,31 al atún y cantidades que en ningún caso llegan al 10 por 100 para el resto de las especies. Las exportaciones en 1984 ascendieron a un total de 34.018 toneladas, de las cuales 14.600 correspondían a sardinas procedentes de Canarias, Ceuta y Melilla. El valor de todas las ventas al exterior ascendía a 11.400 millones de pesetas. Las barreras arancelarias de la CEE han supuesto un grave retroceso para nuestros mercados. Países como Italia, Reino Unido, Alemania o Grecia siguen

siendo importantes clientes. Sin embargo, ha sido necesario abrir nuevas vías de ventas en otras zonas, como Canadá, Estados Unidos, Checoslovaquia, tanto desde la península como desde Canarias, para compensar las pérdidas de penetración en la CEE. El sector esperaba más de este acuerdo, al que considera escasamente interesante para resolver sus problemas.

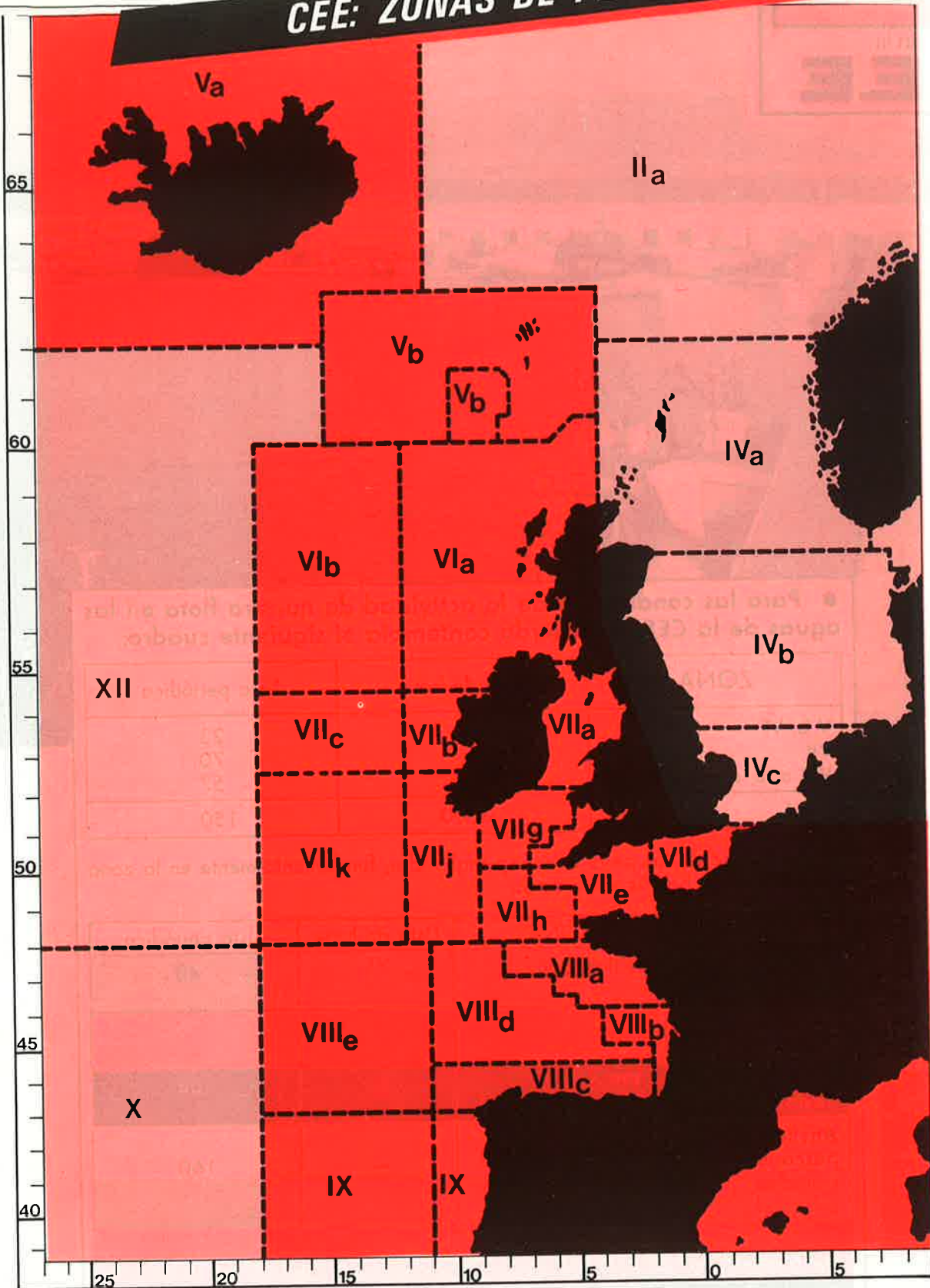
Finalmente, los resultados de la negociación no fueron todo lo positivos que pretendía la delegación española en la introducción de algunas especies representativas del mercado español en los reglamentos de los mercados comunitarios. Los responsables de la CEE señalaron su preocupación ante la posibilidad de que las peticiones españolas pudieran dar lugar a graves perturbaciones en el mercado de la Comunidad, provocando excedentes estructurales.

La propuesta española sobre especies a incluir en la Organización Común del Mercado con precios de orientación y retirada, contemplaba las siguientes: jurel, besugo, rape, gallo, lenguado, bacaladilla, cigala, gamba, chirila, pulpo, palometa negra, bonito, mejillón y trucha.

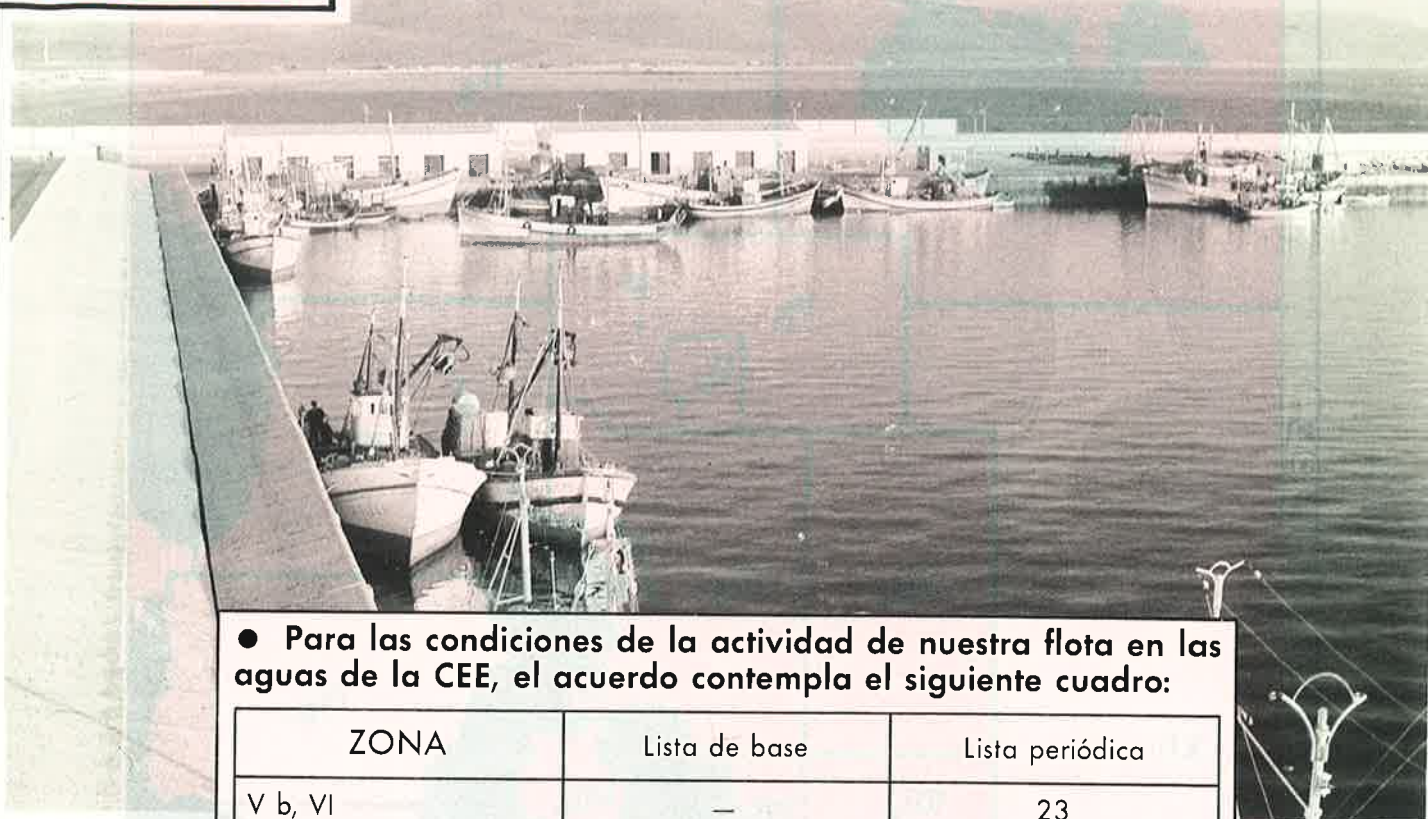
La Comunidad Económica Europea solamente se avino a incluir en el sistema de precios de orientación y retirada al gallo, el rape y la palometa. Otras producciones, como el jurel o la bacaladilla, no se consideran de interés para los comunitarios, ya que su consumo en la CEE es muy escaso. Por el contrario, la Comunidad ofrecía a España la posibilidad de incluir el buey de mar y la cigala fresca en el sistema de precios de orientación y almacenamiento privado, puntos no solicitados por la delegación española.

Vidal MATE

CEE: ZONAS DE PESCA



Este es el mapa de las pesquerías en aguas comunitarias que tienen mayor interés para la flota española. Obviamente, las zonas V, VI, VII y VIII son las áreas de mayor presencia de los barcos españoles y donde se obtienen las mayores capturas. Cabe destacar el hecho de que en la zona VIII, c, costa norte española, los porcentajes de capturas son en su casi totalidad para nuestros pesqueros.



● Para las condiciones de la actividad de nuestra flota en las aguas de la CEE, el acuerdo contempla el siguiente cuadro:

ZONA	Lista de base	Lista periódica
V b, VI	—	23
VII	—	70
VIII a, b, c	—	57
Total	3000	150

● En el caso de las pesquerías especializadas, fundamentalmente en la zona VII, las cifra de barcos serán éstas:

	ZONA	Lista de base	Lista periódica
Sardineros de menos 100 TRB	VIII a, b, d	71	40
Palangreros de menos 100 TRB	VIII a	25	10
Cañeros de menos de 50 TRB	VIII a, b, d	—	64
Anchoa como pesca en actividad principal	VIII a, b, d	—	160
Anchoa pesca como cebo vivo	VIII a, b, d	—	120
Atuneros	Todas las zonas	—	Sin límite
Palometa	VII g, h, j, k,	—	25

En lo que se refiere a los 25 barcos de lista periódica para pescar palometa, 23 pueden capturar igualmente merluza y 8 atún siempre que, en el caso de la merluza, figuren en la lista de base y en la periódica con los correspondientes visados.

**BARCOS
Y ZONAS**

● Zona VIII c	España: 96 %
	CEE de los diez: 4 %
● Zona VIII d	España: 0 %
	CEE de los diez: 0 %

GALLO: Frente a las 3.050 toneladas actuales, el acuerdo contempla un volumen de 4.213 distribuidas en las siguientes áreas:

● Zona Vb, VI	España: 11,363 %
	CEE de los diez: 88,637 %
● Zona VIII	España: 30 %
	CEE de los diez: 70 %
● Zona VIII a, b, d	España: 55,334 %
	CEE de los diez: 44,666 %

ANCHOA: La cuota de capturas asciende a 29.000 toneladas, cantidad equivalente a la actual.

● Zona VIII	España: 90 %
	CEE de los diez: 10 %

ABADEJO: En el abadejo todavía no se ha fijado la TAC en la Comunidad. Los porcentajes de las captu-

ras que se asignen se distribuirán en los siguientes puntos:

● Zona V b, VI	España: 0,2 %
	CEE de los diez: 99,08 %
● Zona VII	España: 0,2 %
	CEE de los diez: 99,08 %
● Zona VIII a, b	España: 17 %
	CEE de los diez: 83 %
● Zona VIII c	España: 90 %
	CEE de los diez: 10 %
● Zona VIII d	España: 0 %
	CEE de los diez: 0 %

La bacaladilla y el jurel son dos especies sometidas al sistema de TAC, pero no al de cuotas por zonas.

BACALADILLA: Hasta la fecha no existía ninguna concesión para España. El acuerdo contempla un total de 30.000 toneladas, que se deberán pescar en las zonas VI, VII y VIII a, b y d. Un dato a destacar en este punto es que está excluida la zona VIII c, que corresponde al norte de España.

JUREL: Tampoco en este caso existía concesión alguna. El acuerdo fija una cuota de 31.000 toneladas, que se podrán capturar en las zonas VI, VII y VIII a, b y d.



La necesidad de unir económica y políticamente Europa comenzó a gestarse en la década de los cuarenta. Los desastres de la segunda



ASI NACIO LA EUROPA CO

guerra mundial impulsaron a los dirigentes del Viejo Continente a desarrollar una serie de iniciativas que culminaron el 25 de marzo de 1957, en que se fundó la Comunidad Económica Europea (CEE).

TRAS la acción devastadora de la segunda guerra mundial, los intelectuales y políticos europeos comenzaron a difundir la idea de un sueño necesario: la unificación económica y política del Viejo Continente. En la segunda mitad de los años cuarenta comenzaron las iniciativas en este sentido. Entre ellas destaca el Comité de Acción para los Estados Unidos de Europa, creado por el francés Jean Monnet, que después se transformaría en el Movimiento Europeo.

Fue el 25 de marzo de 1957 cuando se fundó la Comunidad Económica Europea en virtud del Tratado de Roma, firmado por Bélgica, la República Federal Alemana, Francia, Países Bajos, Italia y Luxemburgo. Simultáneamente, los mismos países crean la Comunidad Europea de Energía Atómica (Euratom), que tenía por objeto trabajar mancomunadamente en materia de energía atómica, con vistas al suministro de los países miembros.

En enero del año siguiente se ratificó el Tratado de Roma y comenzó a desarrollarse la CEE, con la pretensión de promover el desarrollo armónico de las políticas económicas nacionales de sus países miembros. A primeros de 1959 empezaron a aplicarse las reducciones de las tarifas internas entre los países de la Comunidad y, en 1961, Grecia firma con la Comunidad un acuerdo por el que adquiere un status de país asociado.

A mediados de 1968 se impone la tarifa aduanera común para los países que comercian con la Comunidad, y se implanta también la reforma agrícola. En 1972 se efectúa la implantación definitiva del Impuesto del Valor Añadido (IVA). El 22 de enero de ese mismo año se firmaron los tratados de Bruselas, que significan el ingreso de Gran Bretaña, Irlanda, Dinamarca y Noruega. Este último país escandinavo rechaza la integración en referéndum el 23 de septiembre

de 1972 y así la ampliación —sólo a nueve miembros— se hace efectiva el uno de enero del año siguiente.

Posteriormente, otros tres países solicitarían formalmente su adhesión: Grecia, el 12 de junio de 1975; Portugal, el 28 de marzo de 1977 y España, el 28 de julio del mismo año. A primeros de enero de 1981 Grecia ingresó como miembro de pleno derecho y se espera que para primeros de 1986 hagan lo mismo Portugal y España. Habrá nacido entonces la Europa de «la primera docena».

La Comunidad Econó-

El 25 de marzo de 1957 se fundó la Comunidad Económica Europea en virtud del Tratado de Roma.



COMUNITARIA

mica Europea cuenta para su gobierno con cuatro órganos rectores: El Consejo de Ministros, la Comisión, el Parlamento Europeo y el Tribunal de Justicia.

El principal cuerpo decisorio comunitario es el Consejo de Ministros, integrado por un miembro de cada país, que suele ser el Ministro de Asuntos Exteriores. El Consejo se reúne tres veces al año para discutir cuestiones políticas. Para tomar decisiones es necesario el acuerdo unánime de todos. Los Estados miembros tienen un número de votos en función de sus respectivas poblaciones.

La Comisión vela por el cumplimiento de los Tratados que formaron la CEE y es responsable de su desarrollo. Por tanto, su misión es proponer la política comunitaria y responsabilizarse de su ejecución en el marco del Tratado de Roma.

La Comisión consta de 14 miembros escogidos de mutuo acuerdo entre los gobiernos de la Comunidad. Estos

comisarios son elegidos por un periodo de cuatro años y cada uno de ellos se encarga de un departamento con responsabilidades especiales en un área de la política comunitaria.

El Parlamento Europeo asesora al Consejo de Ministros sobre las propuestas de la Comisión, determina el Presupuesto de la Comunidad y ejerce un control político sobre el Consejo y la Comisión. Cuenta con 434 miembros, elegidos para cinco años, y que no se sientan en los escaños en función de grupos nacionales, sino por grupos políticos. Se reúne una semana al mes y en su seno se debaten las propuestas de la Comisión.

Finalmente, el Tribunal de Justicia resuelve las disputas legales que atañen a las leyes comunitarias. Se compone de un juez de cada país miembro, que son nombrados por un periodo de cinco años. Sus sentencias son vinculantes para todos los países de la Comunidad.

UN CUARTO DE SIGLO

LA «larga marcha» de España hacia su integración en la CEE se inició en 1962, tres años después de que el Gobierno, por decreto-ley, decidiese la liberalización de la economía española. El Gobierno comenzó en aquel año a realizar gestiones para conseguir lo que se llamó eufemísticamente «una asociación susceptible de llegar un día a la integración total».

El 9 de febrero de 1962, el entonces ministro de Asuntos Exteriores, Fernando María Castiella, envió al Presidente del Consejo de Ministros de la CEE una carta solicitando negociaciones para vincular España a la CEE.

Las conversaciones exploratorias para la firma de un acuerdo comercial se celebraron entre 1962 y 1966. Estas conversaciones se convirtieron en formales entre 1967 y 1970, firmándose el 29 de junio de este último año lo que se ha conocido hasta ahora como «acuerdo preferencial del 70», por el que se aplicaban una serie de concesiones arancelarias del 40 al 60 por ciento a las importaciones procedentes de España.

Tras el paréntesis de ruptura motivado por las ejecuciones de cinco miembros de ETA y el FRAP, en septiembre de 1975, el Gobierno surgido de las primeras elecciones democráticas solicita formalmente, en Bruselas, el 28 de julio de 1977, la apertura de negociaciones para la adhesión. Desde entonces, estas han sido las fechas más significativas que han jalonado el camino de España hacia la Comunidad Europea:

— 22-IX-78: Acuerdo marco sobre la pesca y reglamento para las licencias de pesca a buques españoles en aguas comunitarias.

— 29-XI-78: La Comisión comunitaria realiza la primera lectura y aprobación del dictamen sobre la candidatura española.

— 5-II-79: Leopoldo Calvo-Sotelo, ministro de Relaciones con Europa, asiste a la primera sesión negociadora en Bruselas.

— Junio 1980: Se produce el «parón Giscard»; el Presidente francés subordina la ampliación de la Comunidad a la solución previa de problemas internos de la CEE.

— Febrero de 1981: Tras la intentona golpista del 23-F, varios organismos comunitarios emiten informes favorables para que se produzca una aceleración de negociaciones con España.

— Marzo de 1982: Se suspende el veto de Giscard D'Estaing, lo que permite cerrar seis capítulos de la negociación. Tres meses después su sucesor, François Mitterrand, provoca una nueva paralización del proceso de adhesión. En noviembre de este año, el Parlamento Europeo se declara favorable a la entrada de España en la Comunidad con fecha 1 de enero de 1984.

— 16 de mayo de 1983: el Presidente del Gobierno, Felipe González, envía una carta a todos los jefes de Gobierno de los países de la CEE reiterando las posturas españolas de cara a la adhesión. A finales de ese mes se produce un nuevo desbloqueo de las conversaciones.

— Durante 1984 continúan las negociaciones con sobresaltos como el rechazo, en el mes de julio, de las propuestas españolas en agricultura e industria, o como la negativa de Grecia a que se realizase la ampliación hasta que recibiese los fondos que le corresponden por los Programas Integrados Mediterráneos (PIM), o el «stop» final de Francia el pasado 21 de marzo, tras una maratónica sesión negociadora hispano-comunitaria de 5 días, cuando todos daban por concluido el acuerdo.



**POLITICA
COMUN
DE PESCA**

LA PCP entró en vigor en enero de 1983 y gracias a ella los pescadores comunitarios han conseguido planificar su futuro. Por primera vez, se han aprobado en Bruselas propuestas de capturas mucho antes del inicio de las campañas de pesca. Los informes científicos recomiendan un total de capturas permitidas compartido entre los Estados miembros sobre la base de una cuota porcentual. Estas mismas cuotas nacionales se fundamentan en pautas tradicionales de pesca de mediados de los años setenta, que tenían en cuenta actividades en aguas lejanas ya perdidas como consecuencia del establecimiento por parte de terceros países de las zonas

ADIOS A LA DIPLOMACIA

Dicen en medios comunitarios que la Política Común de Pesca (PCP), casi dos años después de su adopción, es la única política que realmente funciona como comunitaria, a pesar de las dificultades que existen para regular la gestión de un sector que abarca una enorme extensión de aguas, unos recursos variables, cerca de 140.000 pescadores y más de un millón de trabajadores en industrias asociadas.

económicas exclusivas de 200 millas.

Uno de los objetivos de esta política pesquera es la preservación de las especies amenazadas por prácticas irresponsables de exceso de capturas. Las redes de pesca se han sometido a un control estricto, tienen un promedio de 80 mm., relativamente restrictivo si se compara con el promedio de 155 mm. que existía antes. Por otra parte, se sigue investigando en nuevas especies y en aguas fuera de la esfera inmediata de la Comunidad.

Entre otras mejoras tecnológica y de gestión figuran la utilización de materiales más ligeros en la construcción de embarcaciones, el envase de capturas de pescado, el desarrollo de motores alternativos según el tipo de viaje emprendido y la adaptación de la creciente industria de tratamiento de pescado.

La Inspección General de

**LA POLITICA
COMUN DE PESCA
PERMITE
PLANIFICAR EL
FUTURO A MEDIO
Y LARGO PLAZO.**

Pesca de la CEE, integrada por 13 inspectores europeos, ha obtenido algunos éxitos importantes durante su corto tiempo de vida, denunciando excesos de capturas y recomendando el cierre de una serie de reservas pesqueras próximas al agotamiento.

No obstante, esta inspección es aún reducida, ya que

el presupuesto anual de pesca es de 45 millones de Ecu (moneda comunitaria).

Otra de las ventajas que promueve la PCP ha sido la introducción, a comienzos de este año, de diarios de navegación en las embarcaciones pesqueras, lo que facilita el trabajo de inspección y el control de los precios comu-



nitarios del pescado. También se ha alentado a los pescadores a agruparse en Organizaciones de Productores. Esta autogestión contribuye al mantenimiento de los ingresos de los pescadores, regulando los suministros en los puertos para cubrir la demanda industrial y la del consumidor. Cuando las ofertas de los compradores son excesivamente bajas, las Organizaciones de Productores retiran el pescado del mercado y la CEE paga un precio especial a los pescadores —por regla general entre el 70 y el 90 por ciento de los precios de referencia— para compensarles de la pérdida inmediata de beneficios.

La CEE subvenciona a las Organizaciones de Productores para que congelen el pescado retirado hasta que la demanda se recupere. Los precios de referencia de la CEE se introducen a través de las importaciones de pes-

IA DE LAS CAÑONERAS

LA PESCA EN LA EUROPA DE LOS DOCE

Según los últimos datos hechos públicos por Eurostat y que recoge la revista «Comunidad Europea», que edita la oficina de la CEE en España, la situación pesquera en la «Europa de los doce» es ésta:

PAIS	N.º BARCOS	TONELAJE TOTAL	N.º PESCADORES
R. F. Alemana	1.072	85.498	5.229
Francia	12.195	180.220	20.177
Italia	22.195	316.838	34.000
Países Bajos	1.005	107.195	4.206
Bélgica	215	21.845	865
Reino Unido	7.086	186.692	23.358
Irlanda	1.664	39.467	8.975
Dinamarca	6.863	123.507	14.500
Grecia	854	56.466	46.500
España	17.499	738.469	106.584
Portugal	11.259	211.259	36.509

cado a bajo precio; los impuestos se aumentan para compensar la diferencia con el precio de referencia.

De cara al futuro, la Comisión está contribuyendo a la reestructuración de la flota comunitaria, y para ello se han habilitado ayudas por valor de 250 millones de Ecus durante un período de tres años con el fin de reducir la capacidad global de la flota y modernizarla. Las regiones costeras que dependen de la pesca también reciben ayudas comunitarias.

Finalmente, hay que señalar que todos estos esfuerzos están encaminados, actualmente, a defender las diferencias nacionales y coordinar una política común de gestión para acabar con lo que Ian Geoghegan calificaba, en un reciente artículo en la revista de las Comunidades, como la «diplomacia cañonera» que ha prevalecido durante estos últimos años.

La prensa española, que ya venía dedicando amplios espacios a las negociaciones, hizo un fuerte alarde informativo en los días posteriores a la consecución del acuerdo entre España y la CEE.

Para el matutino "ABC", de Madrid, el gran éxito de la comisión negociadora fue haber conseguido que se ablandara la resistencia comunitaria en el capítulo pesquero, aunque el honor nacional irlandés haya impedido que la flota española pudiese penetrar durante diez años en la banda de 50 millas alrededor de la isla verde. Este diario reclamaba también que el triunfo del ingreso no debería ser capitalizado como un éxito del partido en el gobierno.

Para el diario "Ya", "una etapa en la negociación de ingreso en las Comunidades Europeas ha concluido, pero comienza otra de carácter permanente. Aun quedan por concluir muchos temas técnicos del tratado y, además, traducir el acuerdo conseguido en textos jurídicos y explicar el alcance mucho más ampliamente".

Con un "Enhorabuena España" encabezaba su editorial "Diario 16", señalando que la negociación había sido dura y había estado siempre bajo la presión de una crisis económica que condicionaba a nuestros interlocutores a adoptar actitudes más protectoras que expansionistas, y achacaba a la falta de generosidad comunitaria algunas cesiones en las condiciones pactadas. "La puerta del Mercado Común apenas si se ha entornado para nuestras exportaciones agrícolas más competitivas, aunque, en contrapartida, las exigencias de desarme arancelario para sus productos industriales se han dulcificado, y lo mismo ha ocurrido para sus productos ganaderos y para la pesca".

"El País" resaltaba que el ingreso en Europa influiría decisivamente en el futuro de España como nación, y cambiaría a medio y largo plazo la vida cotidiana, las expectativas y el horizonte de los españoles. Las ventajas resultaban visibles en los campos comercial, financiero, institucional, de política regional y de derechos del consumidor y de pesca, aunque la debilidad de algunos sectores de la industria española podría asfixiar las posibilidades de des-



arrollo de aquellas empresas incapaces de adoptar medidas para hacer frente a la competencia europea. El director de este rotativo, Juan Luis Cebrián, escribió un extenso artículo en el que, bajo el título "Aleluya por Europa", explicó que la solución a nuestros problemas no puede venir de fórmulas mágicas y que nuestra integración europea no busca en realidad ser una solución a nada, sino "incorporarse a un proyecto



de unidad, aunque lejano, nada utópico".

Para el diario catalán "La Vanguardia", el principio de acuerdo de adhesión llegó en un momento oportuno: "Enfrentados los poderes legislativo y judicial del Estado, divididas las Fuerzas de Seguridad —con la excepción de la Guardia Civil— y desayunándose cada día los españoles con escándalos financieros reales o figurados, el allanamiento de los obstáculos que impedían un cierre de las negociaciones para nuestro ingreso en el Mer-

cado Común es, indiscutiblemente, una buena noticia". También señalaba este periódico



sa ha dicho...



la primera entrevista con el ministro de Asuntos Exteriores, Fernando Morán, al que califica como "El encantador de Europa". En sus declaraciones, Morán afirmaba que ya en el año 1983 Francia le había garantizado el ingreso, y añadía que serán numerosos los sectores que tendrán que reestructurarse para poder sobrevivir al ingreso.

"Actualidad Económica" realizó un estudio de los costes financieros de la adhesión, concluyendo que "en el período transitorio se mantendrá el principio de neutralidad: lo que España pague será igual a lo que ingrese, ya que la Comunidad se ha comprometido a reembolsar unos porcentajes que fluctúan cada año para compensar los excesos de dinero enviado a Bruselas durante los diez años del período transitorio".

Diario 16

dico la ironía de que sean los gobiernos europeos teóricamente más de izquierdas los que mayores trabas han presentado al ingreso de España.

Para los empresarios, según su revista "IESE", lo que deberá aprovecharse fundamentalmente de la integración son las numerosas posibilidades que le brindan los diversos fondos comunitarios, que, si bien no son la panacea, sí pueden resultar muy útiles.

Para el semanario económico "El Nuevo Lunes" el acuerdo alcanzado es impor-

tante, pero "el camino hacia la adhesión es todavía largo y puede hallarse lleno de pie-

entreviu

dras". Se refiere esta publicación a que aún queda la ratificación por parte de los Parlamentos Europeos, y considera que entre las vacaciones parlamentarias de los meses de verano y las posibles elecciones adelantadas en Inglaterra, las de Bélgica e Italia, podría producirse algún retraso que impidiese que todo estuviera listo a finales de diciembre de 1985.

También los principales semanarios de información política y económica dedicaron amplios espacios al tema. La revista "Tiempo" consiguió

"Cambio 16" aseguraba en su editorial que "el Tratado de Adhesión a las Comunidades Europeas es tan amplio y afecta a la vez a tantas cosas, que es casi imposible prever sus resultados a medio plazo. En gran medida, los resultados están en nuestras manos. De nosotros dependerá, de nuestro entusiasmo, energía y creatividad, el que todo nos salga bien o relativamente mal en el mundo de la economía".

Finalmente, hay que reseñar que varios diarios publicaron suplementos especiales

en la
C.E.E.

sobre temas comunitarios, obteniendo especial repercusión los del diario "El País" y el del francés "Le Monde", en el cual, bajo el título genérico "España a las puertas de la CEE", el diario de París analiza los sectores más problemáticos, señalando que: "la adhesión de España a la CEE tendrá fuertes repercusiones en su industria y en su agricultura, pero es un anhelo de todas las fuerzas políticas porque ven en ella la última etapa de la consolidación de la democracia y de la nueva Constitución".

También la prensa internacional ha dedicado amplias informaciones sobre el ingreso de España en la Comuni-

negociación. "La mejor manera de evitar una amenaza de chantaje es anunciar con anticipación que no será tolerada" y añadía a continuación que "la admisión de España y Portugal en la CEE es, según opinión unánime, necesaria para culminar el objetivo político de la Comunidad, que es la estabilidad de Europa. Integrar a las naciones ibéricas en la CEE, y de esa manera apoyar su prosperidad, es un modo de hacerlas más seguras para la democracia".

Por su parte, el Secretario de Estado del Foreign Office, **Malcom Rifkind**, declaró al diario "The Guardian" que se trataba de un acuerdo histórico para Europa, además de ser muy beneficioso para



las partes implicadas. Euro-parlamentarios británicos también recibieron con entusiasmo la conclusión del largo y difícil proceso de negociaciones.

La prensa italiana presentó con satisfacción el ingreso de España y Portugal, calificán-

dolo como "el gran éxito" del primer trimestre de presidencia italiana. El prestigioso "Corriere della Sera" señaló en su titular que: "Caen los últimos obstáculos: nace la Europa de los doce". En el texto del artículo, sin embargo, destacó que sobre la Europa de los doce amenaza una nube: la de los Programas Integrados Mediterráneos.

El diario italiano "La Repubblica" puso de manifiesto que queden por discutir pequeños detalles y que a la Europa de los doce no le hace falta más que una firma. El tono de realismo con que este periódico recogió la noticia quedó patente en su titular: "Bienvenidos entre nosotros, hermanos ibéricos, pero por ahora no brinda-

cambió

dad Económica Europea. A excepción del diario oficial soviético "Pravda", el resto de los periódicos europeos han valorado muy positivamente el acuerdo alcanzado por España.

En el citado diario soviético se afirmaba que el ingreso de España y Portugal en la CEE era una "expansión del club de los monopolios de Europa Occidental, que viene a fortalecer el triángulo imperialista de poder", entendiendo por triángulo Europa, Estados Unidos y Japón.

El prestigioso y veterano rotativo inglés "The Times" editorializó, en su edición del día 30, en términos muy críticos hacia la postura mantenida por la delegación griega durante la última etapa de



EFE

mos con champán". En esta misma línea se situaron periódicos como "Il Giornale", "Il Tempo" o "Stampa", predominando siempre la preocupación por los Programas Integrados Mediterráneos (PIM).

La Democracia Cristiana,

partido mayoritario en Italia, definió como "esencialmente política" la ampliación, y añadió que el gobierno tiene que hacerse cargo de los reflejos económicos que la opción comporta en el sector agrícola y pesquero.

Francia saludó la entrada de España y Portugal en la CEE con más cortesía que entusiasmo y con el convencimiento de que ahora empiezan, de verdad, los problemas en algunos sectores de su economía. El titular de Agricultura y Pesca, **Michel Rocard**, recientemente dimitido, explicó que "el argumento político por el que se rechazaba años atrás a España y Portugal ya no existe. Desde ahora estos dos países están en Europa".

EPOCA

Las reacciones de la prensa fueron, en su conjunto, positivas. "Europa sin Pirineos", tituló en primera página "Le Quotidien de Paris", mientras que el influyente "Le Monde" consideró el acuerdo como una "lección de esperanza" para todo el continente. Este diario señaló también que con esta adhesión España estaba más cerca de la OTAN, ya que se alejaba el riesgo de un referéndum negativo y recordó que esta adhesión deberá pasar todavía por la ratificación de los distintos parlamentos europeos.

La prensa norteamericana también se ocupó de este acontecimiento. "Los mayores obstáculos al acuerdo durante las negociaciones fueron, aparentemente, la competencia que creaban los barcos de pesca españoles y los

concesiones de la CEE que el monto de su contribución al presupuesto anual, pero España deberá contribuir más de lo que recibe". En estos términos se expresó el rotativo "The New York Times" en su primera página. Por su parte, "The Washington Post" ofreció una información, también de primera página, mucho más completa y elaborada, en la que aseguraba que "aunque las interminables disputas sobre el presupuesto y sobre los temas agrícola y pesquero han azotado desde hace mucho tiempo a los diez miembros de la Comunidad, es probable que continúen con la ampliación hasta doce miembros. Sin embargo la decisión de las dos nuevas admisiones es simbólica y tiene un significado sustantivo. Para Europa, la

EL PAIS

admisión de España y Portugal completa la integración geográfica del continente para España y Portugal la entrada se contempla como potencialmente beneficiosa en el plano económico".

Finalmente, las revistas internacionales se hicieron eco de la ampliación comunitaria en términos favorables. Especial relieve adquirieron las declaraciones del polémico **Jacques Delors** al semanario norteamericano "Newsweek", en las que señaló que con el ingreso de España y Portugal Europa no sería más ingobernable, aunque se necesita mejorar el sistema de decisión y "facilitar nuestros procedimientos burocráticos".

BUNTE

productos agrícolas. Otro problema adicional fue la cuota de la contribución española y portuguesa al presupuesto anual del Mercado Común. Se espera que Portugal consiga más ayuda y





JOSE MIGUEL UNANUE

SECRETARIO DE LA FEDERACION DE TRANSPORTES DE ELA-STV

Para ELA-STV, el acuerdo en materia pesquera es bueno, en relación a la situación que hemos tenido en los últimos años, pues va a permitir que a partir de la entrada de España en la Comunidad Económica Europea (CEE) puedan trabajar más barcos y obtener mayores capturas. Sin embargo, no hay que olvidar que en 1977, antes de la extensión de las 200 millas, había más de 400 barcos españoles pescando libre y simultáneamente en aguas de la CEE y ahora sólo lo van a poder hacer 150.

Lo que

En este sentido, sólo en Euskadi había 232 barcos y, tras el acuerdo las licencias van a quedar reducidas a 75. Por tanto, ELA considera que hay motivos suficientes para una satisfacción muy relativa, pues algo se ha mejorado con relación a los últimos acuerdos, pero no para caer en posturas triunfalistas.

A partir de ahora, la Administración debe abordar muy seriamente la solución a los problemas de la flota excedente y adoptar medidas urgentes y extraordinarias para los pescadores afectados.

CARLOS MOLARES

PRESIDENTE DE LA FEDERACION ESPAÑOLA DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA, que comprende 374 empresas, con 529 barcos.

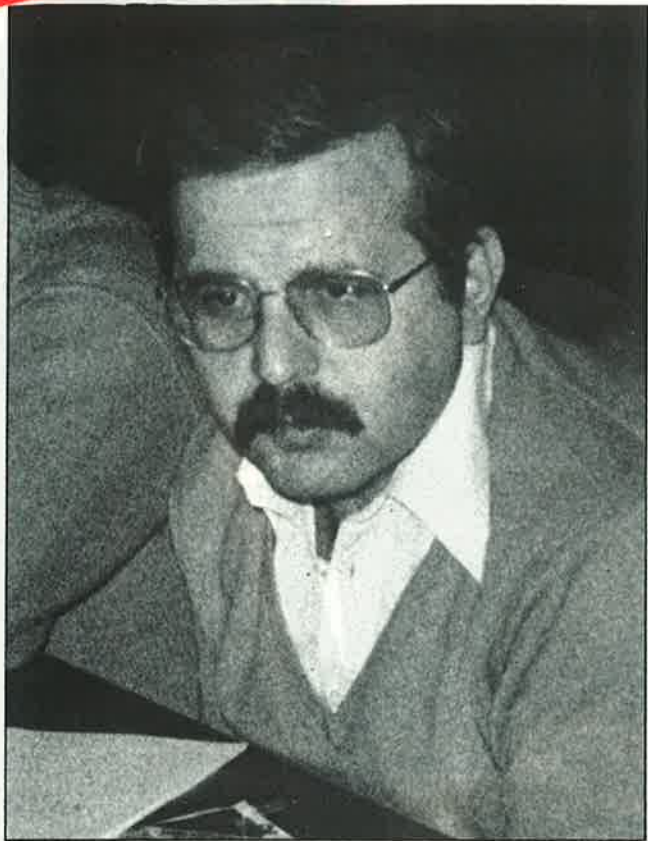
Nuestra opinión es que se ha negociado bien, con firmeza e inteligencia. La Federación y el sector pesquero en general tienen motivos fundados para estar de enhorabuena.

Hemos conseguido alcanzar el último tren que nos conduce a la Europa Azul casi en marcha y con riesgo de perderse, pero esta vieja aspiración se ha logrado tras 23 años de duras e inacabables negociaciones. Ahora van a variar sustancialmente los parámetros bajo los que se sustentaba la pesca española y la flota que estaba en el Mercado Común va a trabajar mejor que antes. Se ha conseguido que haya 150 barcos faenando simultáneamente, y no sólo vamos a estar dentro de la Comunidad, sino que además vamos a estar mandando.

Una vez terminada la negociación pesquera queda una ingente tarea para que el sector llegue a asumir la nueva política que ya se percibe. Para ello tenemos un periodo de adaptación muy escaso, que abarcaría desde el 1 de abril hasta el 31 de diciembre. Teniendo en cuenta que en este intervalo hay interrupciones por las vacaciones de verano y Navidad, resta tan sólo un periodo hábil de cinco meses. En este limitado margen de tiempo hemos de prepararnos para asumir con todas sus consecuencias el tema comunitario.

ROBERTO ALONSO UCHA

SECRETARIO DE LA FEDERACION DE CCOO DEL MAR



Por lo que se refiere al contenido del acuerdo que afecta a la flota que faena en aguas de la Comunidad, entendemos que en conjunto es satisfactorio, pues cubre las necesidades de la flota casi al 100 por 100. Es decir, se mejora el número de barcos, el cupo de capturas y el sistema de rotación.

En cuanto al proceso de integración de España, nos preocupa la situación en que va a quedar dentro de la Comunidad la pesca de nuestro país. La CEE decidirá aspectos importantes sobre lo que va a ser en el futuro el sector pesquero español. Este tema no está zanjado y, por el momento, habrá que esperar para ver cómo queda.

Nosotros queremos que al incorporarnos al Mercado Común la pesca pase a jugar un papel fundamental en la elaboración de lo que va a ser la política pesquera a partir de ahora. Para eso es necesario que, por parte del Gobierno, se haga un esfuerzo de primer orden respaldando al sector pesquero. Es, por tanto, la Administración quien debe dar soluciones a los retos que va a plantear el ingreso de España.

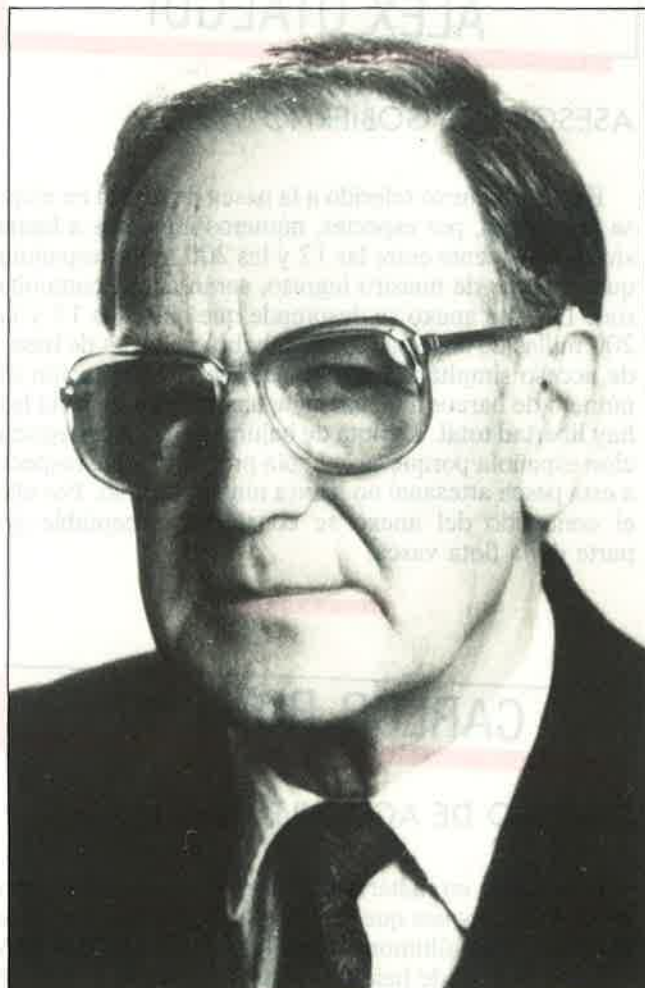
Por otra parte, en estructura periférica estamos en una situación de atraso con respecto a otros países, por lo que se hace necesaria la modificación de las estructuras de las cofradías, de las Comandancias de Marina y el avance hacia la construcción de organizaciones de productores. Asimismo, se plantean problemas a nivel laboral, por lo que resulta imprescindible salir del atraso que hay en España y equiparar a los trabajadores de la mar españoles con los trabajadores de la mar europeos.

ASOCIACION DE ARMADORES DE GUIPUZCOA

El acuerdo en materia de pesca logrado por España con la CEE es de nuestra total satisfacción. dicho acuerdo supone una mejora real para toda la flota del norte de España y, en concreto, representa el pleno empleo para los trabajadores directos e indirectos de los 50 barcos de altura guipuzcoanos.

MIGUEL MAIZA

PRESIDENTE DE LA ASOCIACION DE EMPRESAS CONJUNTAS, con 118 empresas mixtas españolas y extranjeras de 16 países y con un total de 182 barcos.



El acuerdo pesquero tiene una parte importante: la pesquería en aguas comunitarias, que ha sido el caballo de batalla de las intervenciones. En segundo lugar están los convenios internacionales suscritos por España con terceros países, en los que a partir de la incorporación pasan a depender de la comisión comunitaria, lo que significa que no se celebrará ninguna renovación del acuerdo si no es a través de Bruselas. Y, por último, las empresas pesqueras conjuntas que fue necesario crear para llegar a caladeros de países que no admitían convenios pesqueros, como Argentina, Chile, México, Ecuador, Uruguay, etc. Respecto a estas empresas conjuntas, la Comunidad ha dado un plazo de siete años para reducir sus beneficios.

En definitiva, el acuerdo pesquero me parece bueno en general y espero que estas diferencias en materia de sociedades conjuntas tengan una respuesta satisfactoria en el período transitorio con ayuda de nuestras autoridades, con el fin de adaptar nuestro sistema al método de empresas comunes que tiene la Comunidad.

ALEX OTAEGUI

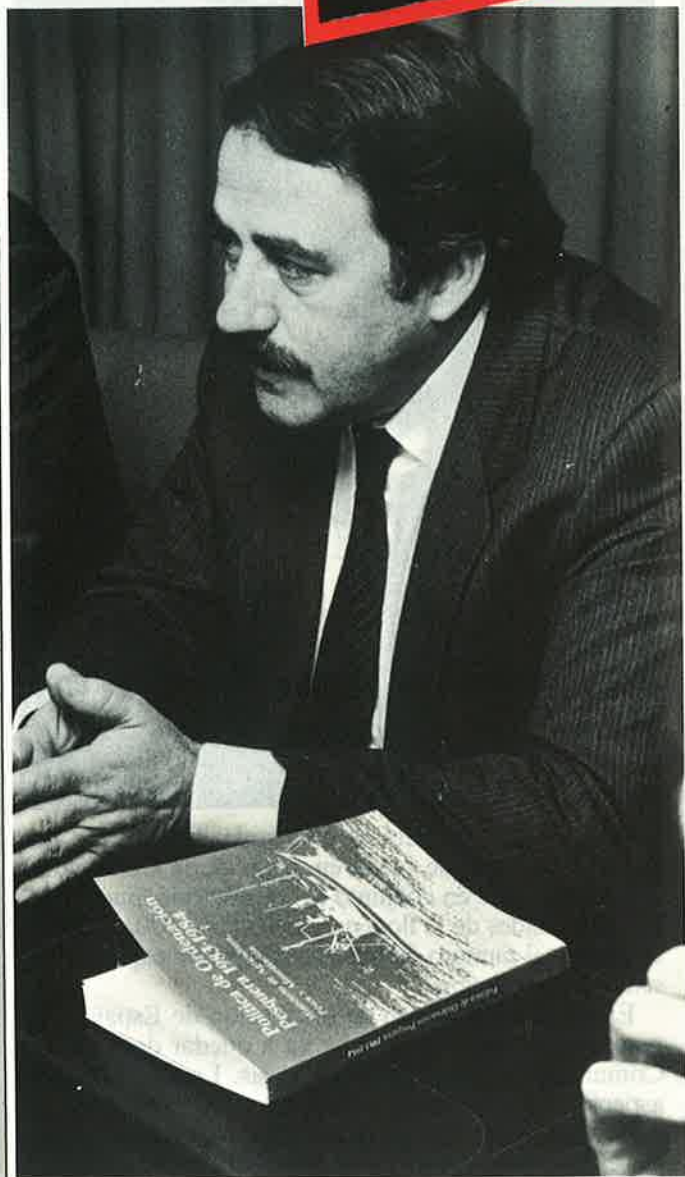
ASESOR DEL GOBIERNO VASCO

Existe un anexo referido a la pesca de bajura en el que se establecen, por especies, números máximos a faenar simultáneamente entre las 12 y las 200 millas españolas que, a partir de nuestro ingreso, serán aguas comunitarias. De este anexo se desprende que entre las 12 y las 200 millas de la costa española habrá una lista de base y de acceso simultáneo, lo que supone una limitación del número de barcos a faenar en las que hasta hoy hay libertad total. La flota de bajura apoyaba la negociación española porque se le había prometido que respecto a esta pesca artesanal no habría ningún cambio. Por ello, el contenido del anexo se considera inaceptable por parte de la flota vasca.

CARLOS ROMERO

MINISTRO DE AGRICULTURA Y PESCA

El acuerdo en materia pesquera es bueno en su conjunto. Los retoques que se lograron introducir por parte española en los últimos días de la negociación han favorecido a la flota de bajura y especialmente a la flota del



País Vasco. No cabe duda de que ha sido una conquista de última hora muy importante.

FEDERACION DE TRANSPORTES DE UGT

El acuerdo pesquero que se ha firmado con la CEE ha sido, a nuestro entender, mucho más beneficioso de lo que en un principio cabría esperar. Entramos de pleno derecho en la mesa de negociación y se consigue, por

otra parte, un aumento respecto al tonelaje de capturas que teníamos acordado anteriormente.

En estos momentos estamos a la espera de recibir el documento ya corregido de la última reunión.

Sin embargo, si queremos destacar que el mantenimiento del «status» de empresas mixtas durante siete años puede traer problemas laborales al finalizar este período.

La apertura rápida, por otra parte, de negociaciones pesqueras con Portugal es una consecuencia inmediata de nuestra adhesión que abre esperanzas de un acuerdo que beneficiará a las zonas pesqueras de Andalucía y Galicia.

En el plano estrictamente laboral se requiere un esfuerzo de adecuación a la normativa comunitaria que, sin duda, supondrá un paso importante en las mejoras de las condiciones sociales y laborales de nuestros pescadores.

Por otra parte, el no estar todos los años a expensas de las negociaciones supondrá mayor estabilidad en el empleo. Asimismo, se requerirá una reestructuración en las cofradías de pescadores que ya han cumplido un papel, pero que no responden al modelo de representación vigente en Europa.

ANTONIO GARCIA ESPINOSA

SECRETARIO GENERAL DE LA CONFEDERACION ESPAÑOLA DE ASOCIACIONES PESQUERAS (CEAPE), integrada por 13 asociaciones, que representan a 629 empresas, con 892 barcos.

España tenía que integrarse a la fuerza en el Mercado Común por interés general del país y los negociadores han defendido la pesca al máximo, consiguiendo un techo más alto para el sector que el esperado al principio.

La única respuesta a nivel global que puedo dar sobre la adhesión es la de moderado optimismo, pues el problema de la pesca hay que dividirlo en tres partes. En primer lugar, la flota que trabaja en las aguas españolas, cuya incidencia fundamental será la de mercado, ya que habrá una mayor oferta de pescado. En segundo término, la flota que faena en aguas de la Comunidad y que, a partir de ahora, dependerá de cómo se concreten ciertas condiciones, entre las que destacan la proporción entre las especies y fecha de entrada y salida del caladero. Y, por último, la flota que pesca en aguas de terceros países.

Tras la integración, nos preocupa que las negociaciones pasen a manos de la Comunidad, pues es probable que no le dé la misma importancia que nosotros. No

obstante, esperamos que una vez que nuestros representantes estén sentados en la mesa de decisiones sepan defender todas estas cosas.

ENRIQUE LOPEZ VEIGA

GERENTE DE LA COOPERATIVA DE ARMADORES DE VIGO, que agrupa a 350 armadores, con 400 barcos.

El acuerdo pesquero nos parece equilibrado y razonable, aunque no se puede decir que colme nuestras aspiraciones ni mucho menos. Sabíamos las limitaciones que tenía España para negociar y los roces que han existido, como ocurre en todo proceso negociador. Por eso, y dentro de esta perspectiva, pensamos que es equilibrado y razonable y que se ha hecho todo lo posible. En definitiva, valoramos más la capacidad de los negociadores que el acuerdo en sí.

Concretamente, calificamos como positivo el hecho de que en el gallo y el rape se hayan dejado puertas abiertas para que algunos problemas se puedan solventar en el futuro. Tampoco hay que olvidar la importancia que tendrá España en materia de decisión al quedar como país de pleno derecho en política de pesquerías. En cuanto al número de licencias, hay que resaltar que el programa es muy notable. Además, podrá defenderse la totalidad de la flota y, aunque habrá restricciones temporales, éstas no conllevarán un cierre definitivo de empresas, evitándose así el paro.

Por todo ello pensamos que los obstáculos van a ser salvables y, en líneas generales, el balance sobre el acuerdo pesquero es positivo.

Mr. WILLIAMS

AGREGADO ECONOMICO Y DEL MERCADO COMUN EN LA EMBAJADA BRITANICA

Desde el principio de las negociaciones siempre se supo que el capítulo sobre la pesca iba a ser uno de los más difíciles de resolver. Las razones son obvias; en primer lugar, para acordar una política de pesca comunitaria los países miembros de la Comunidad llevaban diez años de duras negociaciones y no había la posibilidad de cambiarlas. En segundo lugar, el tamaño de la flota pesquera española y la naturaleza de sus especies, así como

sus acuerdos pesqueros, presentaban problemas, pero, afortunadamente, han sido resueltos.

Estamos muy contentos de que se haya logrado un acuerdo que es aceptable tanto para la CEE como para España.

Mr. COLLINS

PRIMER SECRETARIO DE LA EMBAJADA DE IRLANDA

El acuerdo pesquero se ha logrado después de mucho tiempo de negociaciones y yo creo que cada país ha obtenido lo que quería. El acuerdo es la base de la adhesión de España a la Comunidad Económica Europea y vamos a trabajar en torno a dicho acuerdo, pues es evidente que a través de él se van a intensificar las relaciones entre España e Irlanda.

Sr. THIOLLIER

AGREGADO DE PRENSA DE LA EMBAJADA DE FRANCIA

Francia considera que el acuerdo obtenido en Bruselas el 24 de marzo en lo que concierne al capítulo de pesca es satisfactorio. Francia no ignora las dificultades suscitadas por la necesidad de acercamiento de posiciones, a menudo muy divergentes, principalmente en razón de la importancia de la flota pesquera española, tanto como por la salvaguardia de los intereses de los países más directamente afectados por las consecuencias de la ampliación en este sector.

En lo que le concierne, Francia está convencida de que, incluyendo importantes concesiones, ha sido posible llegar a un consenso que respondía a las preocupaciones de los negociadores españoles.

La acogida tan favorable que ha tenido en España este acuerdo, tanto en los medios oficiales como en el mundo político, y también en el de los armadores, parece de buen augurio para el porvenir.

Es importante, sin embargo, que las condiciones aceptadas por cada parte y que incluyen sacrificios sean respetadas por el sector referido y que los reglamentos comunitarios en materia de pesca no sean desviados como ha podido ser comprobado en numerosas ocasiones.

Las medidas de vigilancia puestas en marcha por la Administración francesa tienen como objetivo permitir que estas reglas, ignoradas durante demasiado tiempo por algunos, sean ahora admitidas por todos y en beneficio de todos, franceses y españoles, bajo el control de las autoridades de España.

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



Si la potencia que necesita su barco está

entre los 500 a 700 HP. VOLVO PENTA le ofrece una solución sencilla que le hará navegar el doble de seguro. Es tan fácil como instalar un grupo gemelo VOLVO PENTA, dos motores que, acoplados a inversores dobles, le permitirá funcionar con uno o con los dos motores, según sus necesidades y sin derrochar potencia.

Los Diesel VOLVO PENTA responden en las condiciones más duras de trabajo y su consumo es tan económico como fiable.



Apueste por los grupos gemelos VOLVO PENTA. Verá cómo gana el doble.

DOBLE CONTRA SENCILLO

VOLVO PENTA

Red de Servicio Técnico

MOTONAUTICA COSTA
DENIA (Alicante)
Tel. 78 05 96
NAUTICA TORREVIEJA
TORREVIEJA (Alicante)
Tel. 71 07 69
TAEMAR, S. L.
GIJON (Asturias)
Tel. 32 43 50

TALLERES PONS E HIJOS, S. A.
08003 BARCELONA
Tel. 310 01 08
REMAINSA
SAN LUCAR DE BARRAMEDA (Cadiz)
Tel.
TALLERES ORERO
BENICARLO (Castellon)
Tel. 47 19 45
MANUEL ESTEBAN
FUENTERRABIA (Guipuzcoa)
Tel. 64 12 53
VOLVO CONCESIONARIOS, S. A.
PALMA DE MALLORCA
Tel. 29 50 60

CASA FRANCO
AGUILAS (Murcia)
Tel. 41 03 83
TALLERES PATOURO
VIGO (Ponlevedra)
Tel. 23 22 02
TALLERES CORNET
SAN CARLOS DE LA RAPITA (Tarragona)
Tel. 74 09 48
VOLVO CONCESIONARIOS, S. A.
PUERTO JOSE BANUS
MARBELLA - (Malaga)
Tel. 78 24 54
GASPAR POMARES
SANTA POLA (Alicante)
Tel. 41 13 82

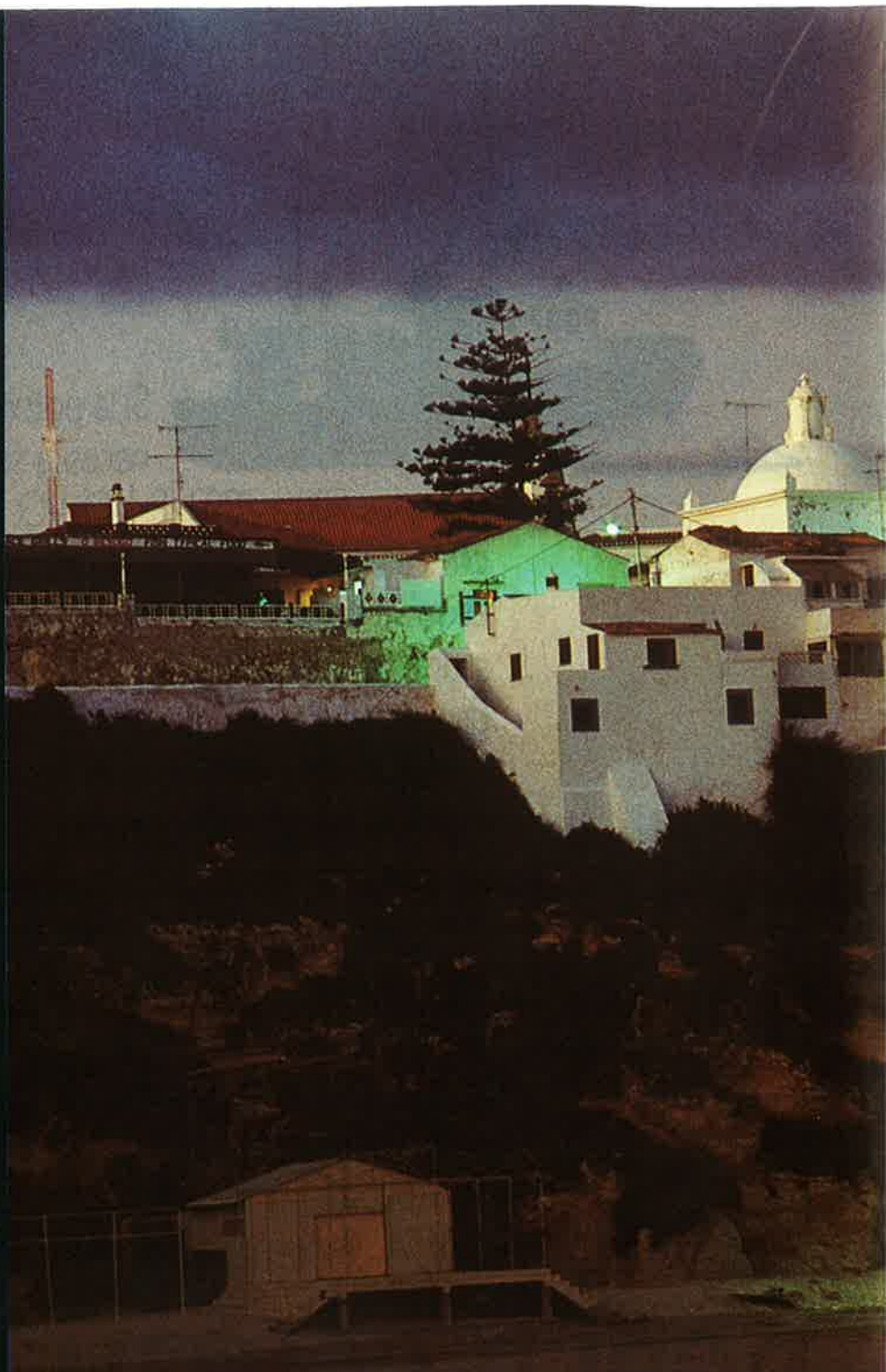
NAUTICA Y SERVICIO
LOS MOLINOS (Almeria)
Tel. 22 62 90
VOLVO CONCESIONARIOS, S. A.
08004 BARCELONA
Tel. 335 34 37
TALLERES ROSET
VILLANUEVA Y GELTRU (Barcelona)
Tel. 893 15 17
SECUVIPA
BURRIANA (Castellon)
Tel. 51 25 62
TALLERES CUATRO CAMINOS
MOTRIL (Granada)
Tel. 60 09 01

MOTONAUTICA MIGUEL BAUTISTA
ESTEPONA (Malaga)
Tel. 80 25 40
JUAN FRAU NAVARRO
PALMA DE MALLORCA
Tel. 25 09 99
AUTO NAVAL, S. A.
LA MANGA DEL MAR MENOR (Murcia)
Tel. 56 39 97
BONI PRIETO, S. A.
BILBAO (Vizcaya)
Tel. 447 05 99
TALLERES MELLAU
CAMBRILS (Tarragona)
Tel. 36 02 17

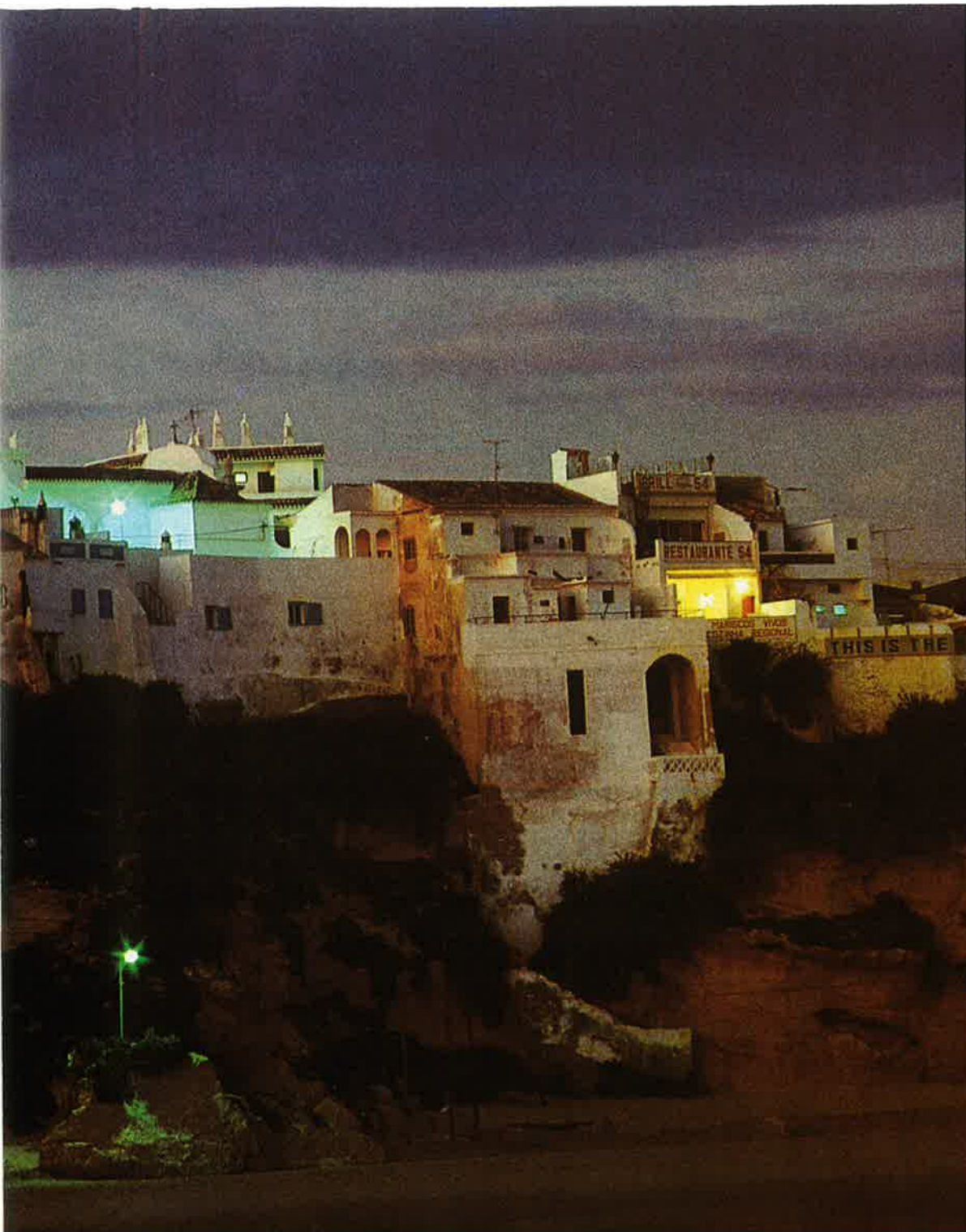
La pequeña ciudad de La Albufeira es, seguramente, uno de los lugares más hermosos de todo el Algarve portugués. Y de entre todos los colectivos que visitan la zona, el autor de las líneas que siguen ha destacado sólo a uno de ellos, transformando lo que debía ser un artículo

PUEBLOS DEL MAR

turístico en una singular reflexión, rayana en la neurastenia testamentaria, sobre la dudosa aventura de viajar por este tiempo.



ALBUFEIRA, EL SUR ^{MAY 85} DE PORTUGAL



El viaje puede ser encuentro con el paisaje de otras gentes o un sueño de libertad en la memoria de los que nos precedieron. Una memoria de las horas al borde del paisaje, una nostalgia de la vida buena que habría de venir un día.

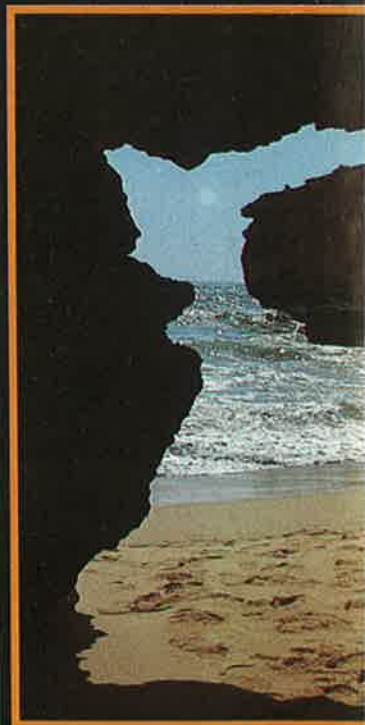
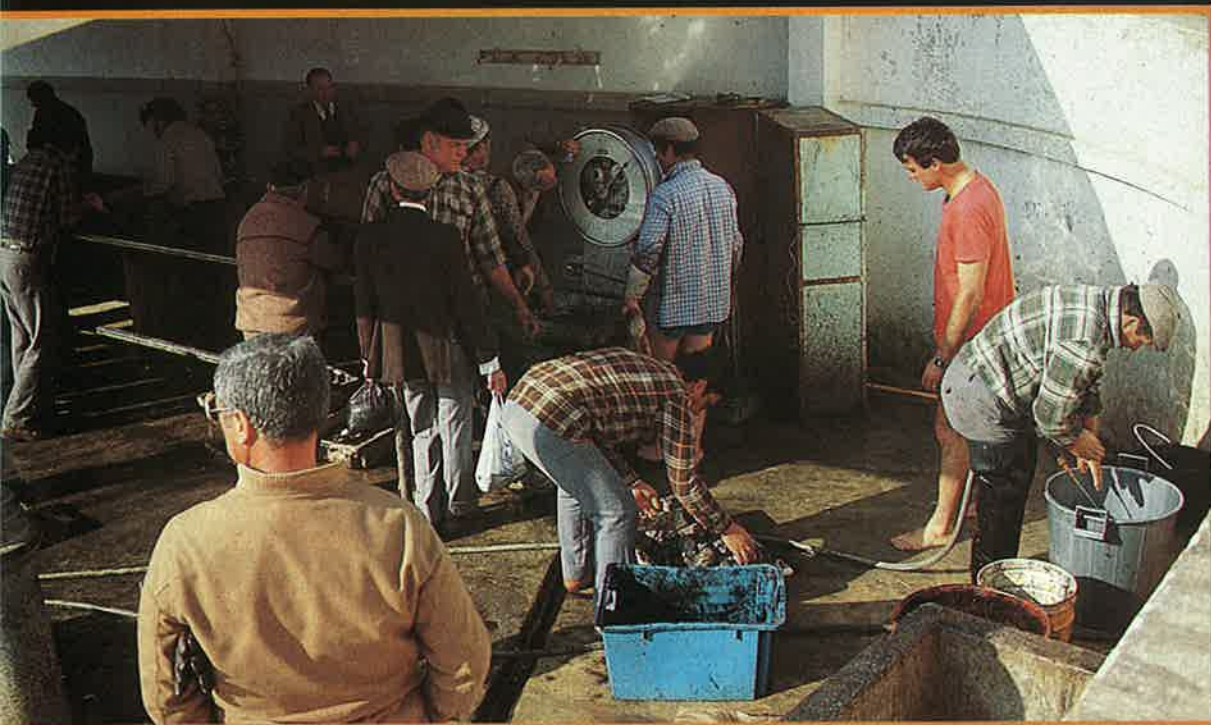
PORTUGAL ha venido sufriendo en lo que va de siglo tres grandes peregrinaciones españolas. Primero fueron aquellos trenes abarrotados de tullidos fervorosos que iban hasta Fátima en busca de un alivio milagroso para sus enfermedades. (Lo milagroso hubiera sido que se curaran en España, con una sanidad acaudillada por el marqués de Villaverde.)

Después del 25 de abril portugués llegó a Lisboa la no menos entusiástica legión de intelectuales españoles, que también buscaban un bálsamo de libertad para sus delicadas espaldas, minuciosamente maceradas por el caucho policial en las manifestaciones universitarias de la época.

Y, finalmente, floreció en Portugal la tercera peregrinación: los demócratas iban esta vez de dos en dos. Un verdadero enjambre de hispánicas parejas que soña-

ban con recuperar en las doradas playas de El Algarve aquel vigor sentimental de antaño. Los bondadosos pescadores de la zona se acostumbraron a que los primeros rigores del verano llegaran acompañados de una auténtica invasión de coches, furgonetas y motos en los que se apiñaban profesionales diversos, chicos que soñaron ser ministros, feministas con cargo, feministas sin cargo pero con novio bien instalado y militantes varios de todas las izquierdas. Todos ellos inundaban hoteles, pensiones y campings en los que, con el hígado empapado de vinho verde y los hombros despellejados por el sol, buscaban con sudorosos afanes el amanecer de otras noches lejanas.

Si los niños finos llevan ya varios años exhibiendo su lánguido vacío post-moderno en las discotecas de Cadaqués, los «progres» luchan a sexo partido en el



ALBUFEIRA

Algarve por recuperar la ternura, o viceversa. Todo un mundo de ensueño y fascinación. Portugal se convierte nuevamente en una ruta hacia el Sur, camino para románticos ambiciosos. Y Cadaqués, al otro lado, camino de ningún sitio, horizonte de oficina, amarga broma de la modernidad, cuyo tiempo se pierde para siempre en el ombligo dudosamente limpio de los más exquisitos diseñadores. Unos diseñadores cuyo mérito consiste, precisamente, en travestir el mar hasta convertirlo en precoz borbotón de video-

clip, donde cualquier nueva vida no es más que un rollito de moda.

Si los viajes, y por tanto sus novelas, se han convertido en un simple ir de un lado a otro, no es de extrañar que las únicas tormentas posibles se desaten en el fondo de un gin-tonic al caer de la tarde veraniega, y que todas las pasiones puedan expresarse con un levisimo mohin de disgusto frente al vermut del mediodía. Ultimamente, los padres de la moda han conseguido que aquí no se viaje. Simplemente se peregrina: en busca de la salud, de la libertad y



de Master y Johnson. De pronto, una mirada amiga te puede hacer descubrir la luz de las fachadas en la madrugada o el olor a azahar de los naranjos. El viaje puede ser encuentro con el paisaje de otras gentes o un sueño de libertad en la memoria de los que nos precedieron. Una memoria de las horas al borde del paisaje, una nostalgia de la vida buena que habría de venir un día. Pero no. Los diseñadores, verdaderos calumniadores de este fin de siglo abochornado, han trazado sus diseños al ritmo del techno-pop. Y los que un

día dijeron ser vanguardia se han puesto a cocinar frenéticamente con las recetas de las revistas gastronómicas, para luego enfundarse los atroces atuendos de Luis Gómez sobre unos cuerpos reducidos a raquetazos en las pistas de tenis, que florecen entre el cemento de las urbanizaciones periféricas.

Ni los paisajes ni las gentes son responsables, más que por su belleza y hospitalidad, de los turistas que reciben, aunque las divisas puedan parecerles iguales. El autor de estas líneas nunca ha estado allí,

pero dicen los entendidos que La Albufeira es lo más exquisito del Algarve. Y ahí están las fotos para demostrarlo e invitar al viaje. El Sur de Portugal, el Sur sentimental de Europa, se ofrece al viajero como el acantilado final de todo un continente, de toda una época. Sólo es necesario dar un paso más. ■

Diego GARCÉS
Fotos: Luis Alonso

Por Manuel MARTINEZ LLOPIS

EL MARMITAKO

Un plato marinerero

N

ADA nuevo sería decir que el vasco es un pueblo marinerero con intensa vocación de mar, pues así lo ha demostrado a lo largo de su andadura histórica, y son muchos

sus hombres que en la actualidad ganan el sustento en la mar a bordo de esas lanchas boniteras que cabalgan las olas mientras levantan abanicos de blancas espumas con su tajamar, enfrentándose sin temor con los temporales y resistiendo pacientes las duras jornadas de la pesca, en las que el vasco, que es buen comedor, no puede prescindir de esos platos suculentos y sabrosos que ofrece la cocina vascongada. Afortunadamente, nunca falta a bordo algún tripulante que destaque por su habilidad culinaria y por saber dar el punto debido a los guisos que prepara en el pequeño hornillo que lleva la nave, y en el que sólo se puede acomodar un puchero. Cuando la pesca es copiosa, el yantar discurre matizado por el buen humor, pero cuando las capturas son escasas predomina el silencio y los ceños fruncidos.

Se puede afirmar que el «marmitako» es el condumio más popular entre los pescadores vascos. Este magnífico guiso, cuyo nombre le viene dado por el de la marmitta en la que se confecciona y del que no puede darse una receta exacta, puesto que cada lugar, e incluso cada pescador, tiene su propio estilo para prepararlo; se hace a base de pescado, y parece ser que en tiempos se utilizaban diversas especies de las que se capturaban. Hoy casi siempre es el atún, o el bonito en muchos casos, que se acompaña con unas patatas, unos pimientos, tomates y un aderezo sencillo que varía en relación al puerto de donde el cocinero es nativo: Motrico, Bermeo, Lekeitio, Ondárroa, etc. En todos los casos, el mejor acompañante del «marmitako» es sin duda un buen chacoli bien fresco, sea de Guetaria, Baquio, Zaráuz o Murgía.

La siguiente receta es de un «marmitako» de Bermeo, esa villa situada en la costa vizcaína dando la cara al mar y que fue cuna de intrépidos balleneros, hoy reducidos a modestos pescadores que cruzan los difíciles mares, otrora libres, pero hoy divididos en zonas de influencia, vigiladas por cañoneras de diversos países que velan su pesca como tesoro propio.

Marmitako a la bermeana

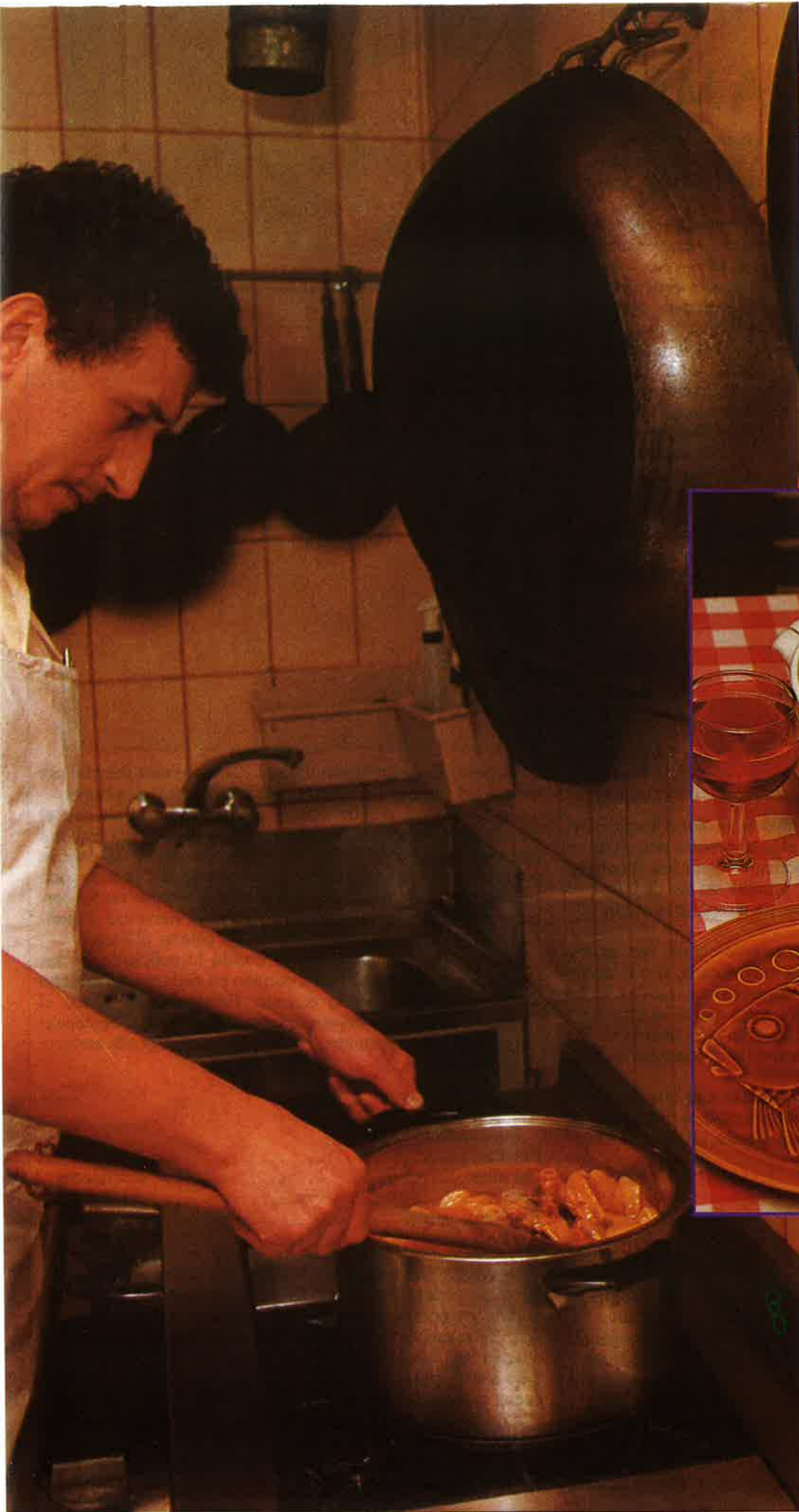
Ingredientes para seis raciones:

Atún o bonito.....	1.200 gramos
Patatas	1 kilogramo
Tomates.....	5 unidades
Pimientos morrones.....	2 unidades
Pimientos choriceros verdes....	6 unidades
Cebolla	1 unidad
Ajo.....	10 dientes
Aceite	12 cucharadas
Harina.....	1 cucharada rasa
Pimentón.....	1 cucharada
Pan.....	6 rebanadas muy delgadas
Guindilla verde picante.....	1 unidad
Sal	A gusto

Se pelan las patatas, se lavan en agua corriente, se cascan en trozos del tamaño de una nuez con ayuda de un cuchillo y se ponen en una cacerola, cubriéndolas de agua para cocerlas.

Se meten en el horno los pimientos morrones y los choriceros y, cuando se hayan asado, se les quita la piel y las semillas y se cortan en tiras delgadas. Se ponen en una sartén un par de





ATUN, PATATAS, TOMATES, PIMIENTOS Y MUCHA HABILIDAD



No existe una receta exacta para el marmitako. Cada lugar tiene su tradición. Las fotos corresponden a un marmitako «a la bermeana», elaborado en el madrileño restaurante «La Nieta» por el cocinero José Miguel Corral.

DEL MAR A LA MESA

cucharadas de aceite y, cuando esté caliente, se frie en él un diente de ajo y, cuando se haya dorado, se agregan las tiras de pimiento y se rehogan durante unos veinte minutos para que se hagan lentamente.

Se pone el aceite restante en una sartén para freír la cebolla y unos dientes de ajo, todo bien picado, revolviendo a menudo para que no se quemen. Cuando se hayan rehogado, se agrega una cucharada rasada de harina, poco después el pimentón y se revuelve todo bien; seguidamente se adiciona el tomate, pelado, sin semillas y muy picado, y se deja cocer durante unos veinte minutos; pasados éstos, se agrega el rehogado de los pimientos y se deja cocer cinco minutos más.

Aparte se ponen a cocer las patatas, y mientras tanto se le quita la piel al atún o bonito y se va partiendo en trozos algo menores que los de patata, introduciendo el cuchillo y no cortando, sino arrancando los trozos que se irán sazonando con sal. Una vez bien cocidas las patatas, se les agregan los trozos de pescado, teniendo cuidado de no revolverlos con las patatas.

Pasados cinco minutos, se agrega el contenido de la sartén y la guindilla cortada en trocitos, finalmente se adicionan las rebanadas de pan y se deja cocer otros cinco minutos. (Receta de J. Castillo.)

Marmitako de Guetaria

Ingredientes para seis raciones:

Patatas	1 kilogramo
Bonito	1 kilogramo
Cebollas	1/2 kilogramo
Aceite	1/4 litro
Pimientos choriceros	18 unidades
Puré de tomates	6 cucharadas

Se cascan las patatas en trocitos y se corta también el bonito en pedazos pequeños; se pica la cebolla muy fina; se ponen en remojo los pimientos choriceros con agua templada, quitando los trozos y las semillas; pasadas un par de horas, se raspa cada pimiento con un cuchillo para separar la pulpa, que se conserva en un platito.

Se ponen las patatas en una cazuela, se cubren con agua y se les agrega la cebolla, que estará muy dorada, con el aceite en que se ha frito. Cuando las patatas estén casi cocidas, se les añade la pulpa de los pimientos choriceros que se ha reservado y los trozos de bonito, que se colocarán por encima de las patatas sin revolverlas y se cubren con las cucharadas de puré de tomate.

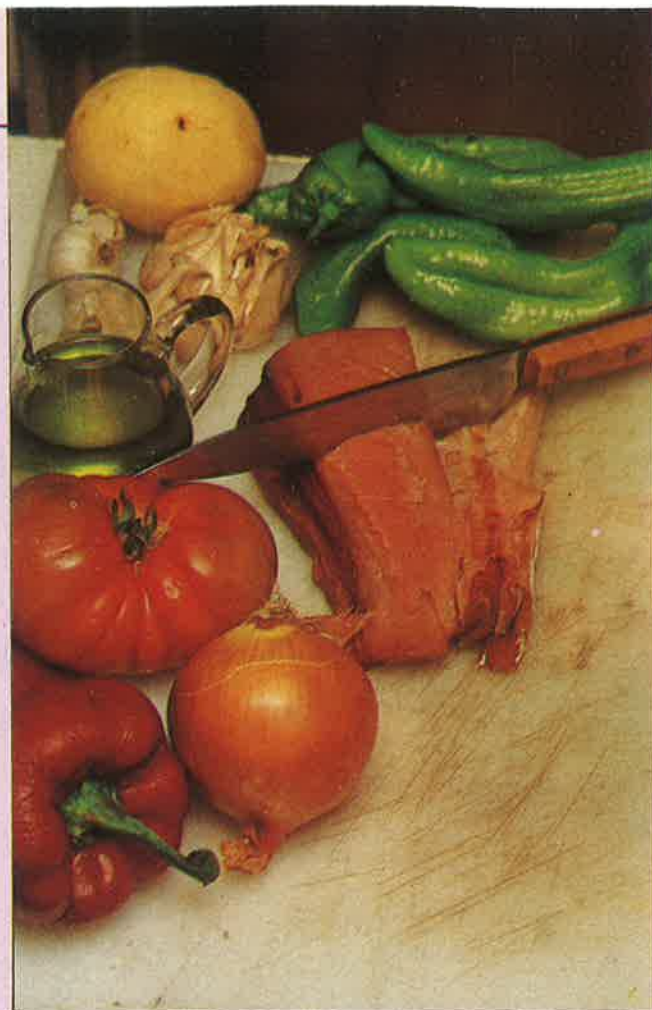
El bonito no debe hervir con las patatas más que unos diez minutos. Pasado este tiempo, se retira la cazuela del fuego y se deja reposar un ratito con la tapadera puesta. (Receta de Dolores Sorazu.)

Marmitako de Motrico

Ingredientes para 10 raciones:

Patatas	4 kilogramos
Bonito	3 kilogramos
Cebolla	3/4 kilogramo
Ajo	4 dientes
Tomate fresco	1/2 kilogramo
Pimientos verdes choriceros	12 unidades
Aceite	20 cucharadas

Se pone al fuego una cazuelita con cuatro cucharadas de aceite y tres de cebolla picada; cuando la cebolla esté tierna se añaden los tomates, pelados y picados, más unos pedacitos de guindilla, y se deja que todo este conjunto se vaya haciendo



lentamente. Cuando hayan transcurrido unos diez minutos, se separa del fuego y se reserva hasta el momento oportuno.

Se cascan las patatas con la mano, sin cortarlas con el cuchillo, y se ponen en una cazuela cubiertas de agua. En otra cazuelita se pone el resto del aceite, se agrega la cebolla picada y cuatro dientes de ajo también picados; cuando todo se haya rehogado, se añaden también los pimientos verdes cortados en pedazos y, cuando estén tiernos, se vierte todo el conjunto en la cazuela donde se tienen las patatas al fuego.

Cuando las patatas se hayan cocido lo suficiente, se les añade el bonito, que se habrá cortado en pedazos del tamaño de una nuez y sazonado con sal. Finalmente se añade el tomate y se tapa la cazuela, que se mantendrá en ebullición durante unos diez minutos, pasados los cuales puede servirse el «marmitako».

Marmitako de Ciérvana

Ingredientes:

Patatas	2 kilogramos
Cebollas	2 unidades
Bonito	1 kilogramo
Pimientos verdes	8 unidades
Aceite	1/4 litro

Se coloca una cazuela en el fuego con el aceite y las cebollas bien picadas, rehogando hasta que la cebolla esté bien dorada y entonces se añaden los pimientos verdes, muy picados. Se revuelve todo y cuando lleve un rato haciéndose se añaden las patatas, cascadas en trozos menudos. Se remueve todo bien y, pasado un rato, se cubren con caldo y se deja que cueza todo junto.

Cuando las patatas estén cocidas se añade encima el bonito, cortado en pedacitos y sazonado con sal. Cuando se reanude la ebullición se pone la tapa a la cazuela y se deja fuera del fuego para que repose. ■

HAY

LA PATOLOGIA DEL MAR

EXISTE una patología del mar?, ¿existen unas enfermedades propias de la profesión marinera? La opinión más generalizada entre los médicos que tratan con los hombres del mar, o de la mar, es que no hay una patología específica, pero sí unas enfermedades que por las características peculiares del medio en que viven se dan con una mayor frecuencia.



Por las características peculiares del trabajo a bordo de los barcos, casi todas las enfermedades contraídas por los hombres del mar son consideradas por los especialistas como enfermedades profesionales.

Lo más afectado, el aparato digestivo

E NVUUELTOS en un halo de dureza, valentía y silencio, los hombres del mar, o de la mar como ellos gustan llamarla, no han dejado traslucir demasiado sus enfermedades ni los riesgos de su trabajo. La pintura que se nos ofrece hoy sobre estos hombres no es muy distinta de la de los marinos del siglo pasado. «Los hombres del mar se quejan poco», dijo en nuestra revista el Defensor del Pueblo, y por no quejarse el olvido se ha cernido sobre ellos, sus enfermedades, sus accidentes de trabajo y poco se sabe de lo que podríamos llamar la patología del mar.

Sorprende observar que, a las puertas del año 2000, se haya trabajado de una forma tan individual y hayan estado tan olvidadas las enfermedades propias del mar. Mientras en otras profesiones existen estudios y medios para prevenirlas desde hace muchos años, los médicos que se relacionan con el hombre del mar «lo tienen todo en la cabeza» y en muy pocas ocasiones se han hecho trabajos serios y se han tomado las medidas oportunas. Los países tradicionalmente marítimos han mantenido su preocupación por los problemas médicos y sanitarios y después de una serie de reuniones entre organismos internacionales como la Organización Mundial de la Salud, la Organización Internacional de Trabajo y la Organización de la Navegación Marítima, se han establecido una serie de normas que permitieron la creación de unos servicios internacionales para poder realizar consultas médicas a distancia con y por aquellos barcos que, navegando por cualquier mar del mundo, se vean necesitados de una asistencia médica.

Al hablar de una patología del mar lo primero que hay que tener en cuenta es el medio en que viven estos profesionales: el barco. El barco tiene unas características muy peculiares que favorecen las enfermedades. El marino es el único ser que vive y trabaja en el mismo lugar y se encuentra las veinticuatro horas del día a plena disposición. Los habitantes de esta vivienda-trabajo se sienten aislados cuando el barco abandona el puerto; su casa es una fábrica que cambia de lugar en un constante balanceo; tiene vibraciones, ruidos, cam-

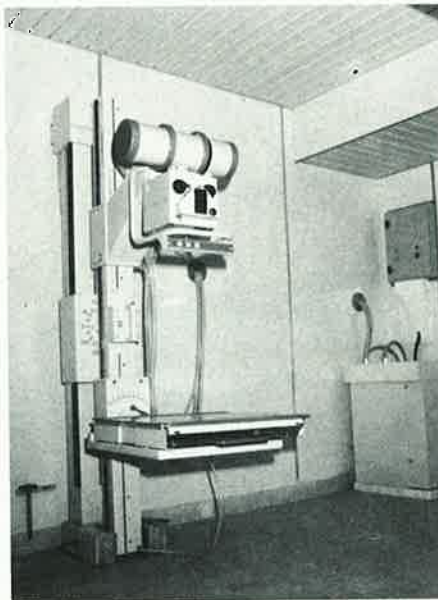
bios de clima, en un reducido espacio vital que provoca tensiones entre los tripulantes favoreciendo la pérdida de la salud física y mental.

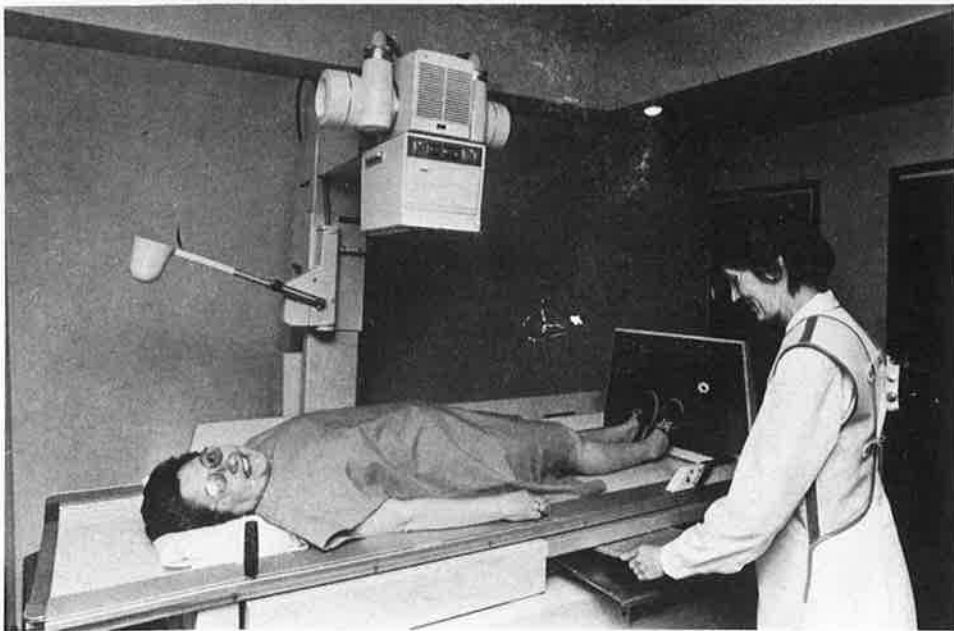
Por las características del barco todas las enfermedades contraídas por los hombres del mar son consideradas, por los especialistas en medicina marítima, como enfermedades profesionales. Sin embargo, dentro de la patología del mar es necesario hacer dos distinciones: accidentes laborales y enfermedades. Sólo los primeros suponen en el mundo entre un 20 y un 22 por 100 de todos los procesos patológicos, siendo este el sector laboral con mayor índice de accidentes graves. Entre las enfermedades quizá la única que se pueda considerar como enfermedad profesional es la pérdida de audición en los maquinistas navales. A los 50 años estos hombres están en su

mayoría sordos. Esto podría evitarse si los maquinistas protegieran sus oídos con cascos, pero se trata poco menos que de pedir peras al olmo por la importancia que tiene el ruido del motor cuando se navega.

Ante la pregunta de ¿cuál es la enfermedad del marinero? la mayoría de los médicos responden sin dudar: «la pena», «la soledad», «la tristeza» o «la depresión». Sin embargo, también todos coinciden que, por encima de todas las afecciones psíquicas que son muy importantes, están las enfermedades de las vías digestivas. En unas jornadas que se celebraron en la ciudad de Vigo nada menos que en 1964, donde se trataron, quizá por primera vez en España, las «Características médicas en la pesca de altura», el doctor Darío Álvarez Blázquez cuenta que de los 49 hombres que le habían visitado procedentes de una empresa determinada, «26 padecían un proceso digestivo. O sea, el 53,05 por 100. Hay que contar con que las afecciones digestivas son las más pertinaces y largas y, por tanto, reclaman más la atención de los pacientes que algunas, quizá más graves, como, por ejemplo, las neumonías, que una vez rebasadas pueden no exigir ya la menor preocupación».

Desde 1964 hasta hoy, las cifras han variado porque también han variado las condiciones de los barcos. Según un informe elaborado por el Departamento Sanitario del buque «Esperanza del Mar», en los dos años y medio de asistencia a la flota pesquera del banco canario-sahariano, las enfermedades del aparato digestivo suponían el 21,5 por 100 de todos los evacuados. De ochocientas consultas ambulatorias realizadas a bordo del «Esperanza del Mar»,





493 correspondieron a enfermedades comunes, con un 62 por 100. En cambio, los accidentes de trabajo fueron 307, que corresponden al 38 por 100. Los hospitalizados en el buque por enfermedades comunes fueron 261 —el 57 por 100—, mientras que los hospitalizados por accidente de trabajo fueron 196, es decir, el 43 por 100.

Estas cifras de los dos años de vida del «Esperanza del Mar» son muy similares a las obtenidas por la mayoría de los médicos especializados en medicina marítima, así como a las obtenidas por el Centro Radio Médico de Madrid, donde se recibe el mayor número de llamadas de los barcos que tienen algún problema sanitario a bordo.

Continuando con los datos del «Esperanza del Mar», los evacuados por enfermedades mentales y nerviosas supusieron el 15,5 por 100 de la totalidad, seguidos de las enfermedades del aparato cardio-circulatorio —13,5 por 100—, de las enfermedades urológicas —11,5 por 100— y de las del aparato respiratorio, con un 10 por 100. Aunque con unos porcentajes menores, también son de tener en cuenta las enfermedades dermatológicas y las osteoarticulares, que suponen el 9 y 5 por 100, respectivamente, de las evacuaciones.

No es una casualidad que sea el aparato digestivo el más afectado entre los hombres del mar. Tanto las condiciones físicas como psíquicas en que viven

favorecen este tipo de enfermedades. El hombre del mar tiene unos hábitos alimentarios extraños y difíciles. Cuando está embarcado no tiene hora fija para comer y la dieta, por lo general, no es la más adecuada. Esto contrasta con las épocas en tierra, donde sus costumbres son más regulares. Sin embargo, son estas segundas temporadas las que van a tener mayor incidencia en las enfermedades posteriores. El marinero, sobre todo los pescadores de altura, pues en la marina mercante la patología disminuye considerablemente, cuando está en tierra no sabe qué hacer con su tiempo y bebe más que en el barco. Esto provocará después síndromes de abstinencia que, en algunas ocasiones, han desembocado en graves deliriums tremens. Sin necesidad de llegar tan lejos, también hay que tener en cuenta lo relacionadas que están las enfermedades nerviosas y psíquicas con las enfermedades digestivas. Si nos remontamos de nuevo a las jornadas de Vigo en 1964, ya entonces se tuvo en consideración esta relación: «Dentro de las afecciones digestivas —decía el doctor Álvarez Blázquez— ocupan lugar preferente las de localización gastro-duodenal, y de ellas, las de tipo ulceroso, después las de colon, seguidas de las biliares y hepáticas, y las apendiculares. Un pequeño porcentaje queda para disturbios difusos, indefinidos, entre los cuales juega quizá un papel importante el factor psíquico. Y ya que a la interferencia de factores psíquicos me he referido, se me ocurre preguntar ¿no pudiera hallarse en esa causa la explicación de la incidencia tan copiosa de úlceras, gastritis y colitis?» Se habla fácilmente del valor y del estoicismo del marinero, pero, indudablemente, son seres sensibles conscientes del peligro del mar y con una constante inquietud y angustia por la lejanía del hogar.

Unidas a las enfermedades digestivas se encuentran las nerviosas y mentales. «En los hombres del mar —dice el doctor Fernando Álvarez, Jefe del Servicio de Medicina Marítima del Instituto Social de la Marina— subyace una patología crónica psíquico-depresiva con grandes crisis. Esta patología se traslada a tierra en las épocas de descanso». Indudablemente, el marinero lleva consigo una inadaptación que Antonio Machado supo reflejar en unos pocos versos: «Érase de un marinero / que hizo un jardín junto al mar / y se metió a jardinero. / Estaba el jardín en flor / y el marinero se fue por esos mares de Dios». Los hombres del mar no tienen tiempo para



ambientarse en sus propias familias. Incluso son unos desconocidos para ellas. Después de unos meses embarcados, llegan a sus casas y sus hijos les han olvidado. El diálogo con su mujer tampoco les resulta fácil: ellas se han acostumbrado a estar solas y a resolver solas los problemas del hogar y de los hijos. La acogida que reciben no es, por regla general, la que estaban soñando encontrar a su arribada a puerto. Si consiguen superar este desconocimiento, si consiguen, como en los versos de Machado, ver el jardín en flor, es cuando de nuevo tienen que retornar al barco sabiendo que a la vuelta se volverán a encontrar la primera situación. Con esta angustia latente abandonan el puerto para convivir las veinticuatro horas del día con otros hombres cuyos caracteres no tienen porqué coincidir. «Para que al cabo de un tiempo de navegación no aparecieran cuadros neurótico-depresivos sería necesaria una selección del personal. Y esto es absolutamente impensable», dice el doctor Juan Bartolomé, del Centro Radio Médico del ISM. Según Juan Bartolomé, los tipos de barco inciden directamente en las enfermedades mentales: si son modernos, la tripulación es



muy reducida y no se ven con el compañero, lo que puede producir un «síndrome de aislamiento». Y si los barcos son antiguos, se convierten en un «quemá personas»: las condiciones higiénicas son malas, las jornadas agotadoras, las averías constantes y los nervios y las tensiones aflorarán rápidamente, creándose un ambiente de vida que repercutirá en la salud mental de la tripulación.

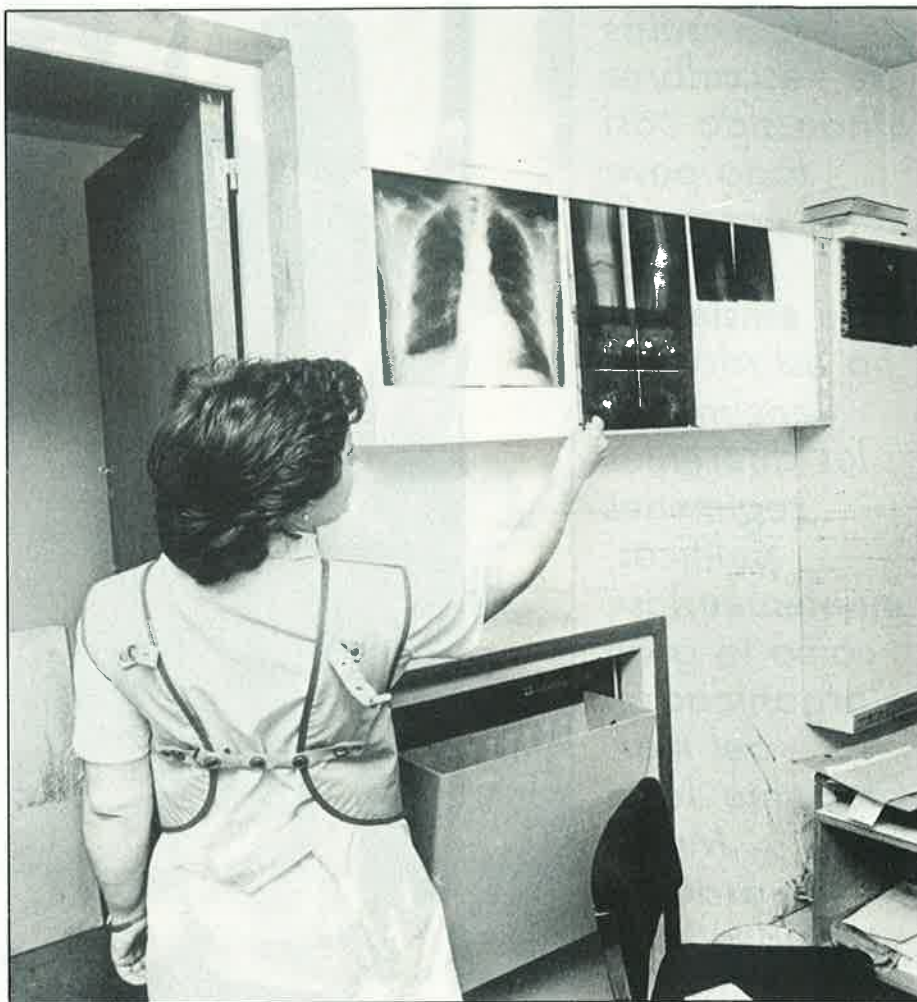
Las enfermedades cardiovasculares ocupan el tercer lugar dentro de la patología del mar. No son muchas, pero casi siempre graves, y sus tratamientos tienen unas características muy específicas, difíciles de tratar si aparecen a bordo y que deberían ser detectadas en los reconocimientos previos al embarque.

Además de las enfermedades anteriormente citadas, son importantes las

El botiquín, una pieza clave

producidas por inmersión acuática. Los buzos, que también son hombres del mar, tienen un alto riesgo, por los cambios de presión, de sufrir una embolia gaseosa, un estallido pulmonar, una rotura de tímpano o una parálisis. Tampoco se pueden olvidar las enfermedades tropicales, cada vez más frecuentes entre la flota española, por ser la costa africana donde mayor número de barcos faenan. Entre éstas cabe destacar el paludismo, la parasitosis y la micosis. «Para estas enfermedades se podrían usar medicamentos preventivos —dice el doctor Fernando Alvarez—, pero esa prevención provoca efectos secundarios importantes. Su recomendación es muy difícil para el hombre que tiene que vivir grandes temporadas en ese medio».

La eficacia de la asistencia sanitaria a bordo depende, en gran medida, de las posibilidades de su botiquín. Un botiquín bien dotado, bien ordenado, bien situado y bien guardado puede ser la solución de gran parte de los procesos sanitarios que suceden a bordo. La Presidencia del Gobierno estableció, en Orden de 3 de diciembre de 1964 y en disposiciones posteriores de fechas 27 de marzo de 1968, 25 de marzo de 1969 y 16 de marzo de 1971, los distintos tipos de botiquines de que han de ir dotados los buques y embarcaciones mercantes y de pesca, según las misiones que desempeñan. Se establecen cuatro tipos de botiquines numerados; están provistos de varios cajones marcados con letras y dentro de cada cajón ordenados los medicamentos con números. De esta forma, cuando se produce una enfermedad a bordo o hay un accidente se llama al Centro Radio Médico y, guiándose por las «láminas de situación de síntomas», que todo buque debe llevar a bordo, se informa exactamente del lugar de la dolencia. Los médicos del Centro preguntarán el número del botiquín que tiene el barco; si éste es, por ejemplo, el n.º 2, el cajón «A», tendrá en el n.º 1 agua oxigenada, en el 2 alcohol 96º, dos litros, en el 3 algodón hidrófilo y así sucesivamente hasta un número de 13 para completar el material desinfectante y de cura. Los distintos cajones irán provistos de medicinas igualmente numeradas. Si el botiquín está dotado al completo, la dolencia



podrá ser subsanada. En caso contrario el problema se agravará con difícil solución en muchas ocasiones.

Nos hemos referido a los reconocimientos previos al embarque. Estos son el pilar fundamental para poder empezar a hacer frente a las enfermedades propias de los hombres del mar. Hasta ahora estas revisiones no siempre han sido condición indispensable para poder embarcar y se han llegado a producir muertes a bordo de personas que, por conocer su enfermedad, han eludido la revisión para hacerse a la mar y se les ha agudizado irremediablemente lejos de la costa. Los motivos que llevaban a estos hombres a no pasar la revisión médica es justamente el miedo a tener que quedarse en tierra. Hablábamos al principio del olvido que han sufrido estas gentes con relación a sus enfermedades; hasta

tal punto no han sido tenidas en cuenta que, durante muchos años, prácticamente carecieron de cobertura social en el caso de que una enfermedad les impidiera volver a embarcar. «En muchas ocasiones —decía un especialista en medicina marítima— se nos plantea un grave problema de conciencia cuando, por enfermedad, tenemos que dejar en tierra a un marinero. Es tan grave la situación familiar que se les viene encima, que prefieren enfrentarse al riesgo del mar». Cuando se consiga la cobertura social deseable, cuando se consiga una adecuación en el marinero para que no eluda las revisiones médicas, se habrá empezado a hacer frente a un alto porcentaje de los procesos patológicos del hombre del mar. ■

Sol VALLEJO

Durante varios siglos, las Cofradías de Pescadores lo han sido casi todo para la pesca de bajura. Su existencia ha estado por encima de los diferentes regímenes políticos, manteniéndose como la gran organización del mar. Clemente Jesús Muñiz Guardado, presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, analiza sus actuaciones.



**CLEMENTE
MUÑIZ GUARDADO**

**«CUALQUIER
PASAR POR**

MAY 85

Vidal MATE

—SUS detractores dicen que las cofradías son un tren a cambiar de vía, que representan los últimos vestigios del vertical...

—En el litoral existen 225 cofradías, que agrupan prácticamente a toda la bajura. Los detractores desconocen la realidad de las cofradías o tratan de tergiversar una proyección histórica que no es mediata, sino que tiene sus raíces en siglos de existencia, y que, a lo largo de los tiempos, han permanecido, a pesar de corrientes legislativas de signo adverso, con el único objetivo de defender los intereses del sector pesquero, incluso adoptando nombres como «Gremios de Mareantes», «Sociedad de Socorro Mutuo», «Pósitos de Pescadores» y «Cofradías de Pescadores». Considero que la fórmula de aunar esfuerzos entre armadores y pescadores para defender sus problemas en común está vigente y tiene futuro en este momento de reciente ingreso de España en la CEE.

—¿Hasta qué punto las cofradías han cubierto un espacio al servicio y en defensa de los hombres del mar o, por el contrario, su existencia, con ayuda oficial, ha supuesto un bloqueo al desarrollo sindical en el sector? ¿Se ha pecado de paternalismo?

—Desde luego que las cofradías de pescadores han sido y son unas organizaciones en defensa y al servicio de los hombres del mar y de gestión socio-económica de los intereses pesqueros, y han actuado como árbitros en la problemática interna profesional de sus afiliados, tanto de armadores como pescadores, aunque en problemas estrictamente laborales no se ha impedido en ningún momento la actuación de sindicatos y patronales. Debo aclarar que la ayuda oficial a que se refiere es muy limitada, y puedo incluso afirmar que casi testimonial, dada la



**R REFORMA HA DE
LAS COFRADIAS»**

Transferencias

«Están distorsionando la marcha de la pesca»

pequeña cantidad que se destina para las cofradías de pescadores, el gran número de ellas existentes en todo el litoral, junto con sus federaciones provinciales, interprovinciales y nacional, y el volumen económico que generan, que se aproxima al 0,8 del PIB y, además, esta ayuda ha estado centrada en los seis últimos años, ya que anteriormente las cofradías de pescadores no han percibido ninguna ayuda de forma institucional de la Administración.

Respecto al sindicalismo en el sector pesquero, debo indicar que es muy limitado, siendo múltiples las causas de esta limitación, no achacables en ningún caso a cofradías de pescadores, y sí a la propia dinámica de su implantación en un sector bastante profesionalizado.

—Las cofradías tienen encomendadas unas amplias funciones de coordinación, colaboración, consulta, servicios, defensa de intereses socio-económicos. ¿Considera que tantos cometidos no restaron eficacia a su actividad? ¿Cómo calificaría sus niveles de cumplimiento?

—Las funciones que vienen desarrollando las cofradías de pescadores, a pesar de ser amplias y variadas, en ningún modo se puede considerar que no sean eficaces en su adaptación práctica. Se puede decir con orgullo que las cofradías de pescadores han creado servicios básicos para el sector pesquero, con un sentido de modernización y progreso difícilmente igualables, y ahí están las fábricas de hielo, la mejora de las lonjas de primera venta, los túneles de congelación y cámaras de carnada, varaderos,

edificios sociales y de reunión, viviendas para pescadores, avales para armadores, almacenes de pertrechos, depósitos en tránsito de mercancías desgravadas, suplemento de pensiones a jubilados, socorro a viudas y huérfanos y un largo etcétera de una gestión diaria de atención, ayuda y defensa a pescadores y armadores, con un personal procedente del propio sector pesquero, que tiene el deber de servir al mismo como primera meta de sus obligaciones, a pesar de los horarios tan especiales que han de cumplir para que las lonjas de primera venta realicen sus transacciones en el menor tiempo posible para agilizar la comercialización.

—Existe un interés permanente por querer pescar más. ¿Existe también la misma preocupación generalizada por comercializar más directamente como vía para mejorar las rentas de los pescadores?

—Una de las reivindicaciones del sector pesquero de bajura ha sido siempre la de crear canales paralelos de

«Las infracciones pesqueras están sancionadas con excesivo rigor. Las multas no son proporcionales a la gravedad de los hechos».

comercialización, y fruto de tales pretensiones se creó a instancia nuestra el FROM en el año 1980. Seguimos con la idea básica de acercar el productor al consumidor en las mejores condiciones de calidad y de precio. Desde luego, las cofradías no declinarán de su meta de comer-



cializar directamente el pescado que capturen sus afiliados, procurando una rentabilidad acorde con su esfuerzo y con el riesgo a que día a día se exponen en la mar.

—¿Cómo debe ser el futuro de estas corporaciones de derecho público?

—El futuro de las cofradías de pescadores, que ahora tienen efectivamente la condición de corporaciones de derecho público, será la de desempeñar un papel transcendente en toda la regulación de la pesca marítima, y he de puntualizar que, en la práctica, no se pueden considerar como corporaciones de derecho público de forma estricta, puesto que una de sus características principales es la libertad y voluntariedad de asociación, lo que con-

vierte a las cofradías en entidades de especial significación, de carácter semipúblico, con autonomía e independencia de funcionamiento, patrimonio propio y con capacidad jurídica de obrar con plena libertad, sujetas únicamente a adaptar sus actos y su dinámica electoral a derecho.

Esta regulación de corporaciones también hay que ceñirla a un corto período de años, pues anteriormente no tuvieron esta condición. Siempre fueron y siguen siendo entes asociativos de base de pescadores y armadores con órganos de gobierno paritarios.

Cualquier reforma que afecte al sector pesquero de bajura ha de pasar por las cofradías de pescadores para que tenga visos de realidad y eficacia.

—¿Las cofradías tienen diseñado algún modelo para



organizaciones de productores?

—Efectivamente, las cofradías de pescadores tienen diseñado su modelo de organizaciones de productores, y después del viaje realizado por una Comisión de la Federación Nacional por diversos países de la CEE, hemos confirmado que la idea primitiva de que las organizaciones de productores se hicieran a partir de las cofradías de pescadores es la correcta, pues las notas características son la regulación de la producción y la comercialización de modo como lo vienen haciendo las cofradías de pescadores. Además, la Organización de Productores Franceses tiene un carácter semipúblico al ser su director un funcionario de la Admi-

nistración, aunque remunerado por la propia Organización de Productores.

De todos modos, hay que esperar a que se elabore una normativa legal por el Gobierno español, regulando las organizaciones de productores. Espero que nuestras apor-

Lo correcto es que las organizaciones de productores arranquen de las cofradías de pescadores»

taciones sean tenidas en cuenta a la hora de su puesta en práctica.

—El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación presume de haber hecho una política con el mar desde la concertación, de consultar todo con el sector...

—Es cierto que el Ministerio, en materia pesquera, ha consultado con asiduidad con el sector. Se han elaborado líneas de actuación concretas con las sugerencias de cofradías de pescadores, en unos casos, y con las otras organizaciones representativas del sector, aunque debo decir que también existen discrepancias en algunos puntos concretos. Discrepancias que pueden ir perfilándose a medida que se estudien en profundidad los temas por ambas partes. En este sentido, indicaré que el sector está muy preocupado por la última subida del gas-oil y la promesa del ministro de Agricultura de que se compensarían las cuatro pesetas de diferencia, y hasta el momento no hemos obtenido ninguna medida concreta compensatoria en tal sentido.

También existe una serie de problemas en vías de solu-

ción referentes al pago de la tarifa G-4 prevista en la Ley de Régimen Financiero de los Puertos, y que venían pagando habitualmente los primeros compradores en lonja.

—Sus relaciones con la actual Administración son buenas... ¿mejores de lo que podía esperar hace dos años?

—Realmente se puede afirmar que las relaciones entre Administración y cofradías han ido mejorando a lo largo de estos dos últimos años, pues se partió de una idea equivocada de las funciones de las cofradías de pescadores, de su origen y de su papel como órganos de consulta y colaboración en temas de interés general y referentes a la actividad extractiva pesquera y su comercialización, con especial incidencia en los sectores artesanal y de bajura, situación que se ha ido disipando poco a poco. Hoy existe una confianza en la labor desarrollada y en la colaboración que dentro del sector pesquero llevan a cabo las cofradías de pescadores. El trato continuo y el talante abierto de las personas que rigen los destinos de la pesca, han facilitado una comunicación más fluida y un entendimiento en los sistemas básicos de interés general.

—¿Cuál es su opinión sobre la política de pesca del Gobierno? ¿Cree que el conjunto de disposiciones reguladoras constituye un intento serio para ordenar el mercado con una perspectiva global? ¿FROM? ¿Romero? ¿Laxe?

—Mi opinión sobre la política pesquera actual en general es positiva, precisamente por venir las líneas maestras concertadas con el sector, siendo acertada la ordenación y contingentación de caladeros y demás medidas complementarias. Respecto a las disposiciones publicadas sobre ordenación, quizá tenga que poner el reparo de la abundancia de las mismas, algunas necesarias, pues regulan modalidades de pesca que antes no lo habían sido,

pero entiendo que, paralelamente a la gran actividad legislativa, debe cuidarse su cumplimiento para que sus efectos sean los previstos. En este aspecto no ha habido la coordinación necesaria, ya que las delegaciones periféricas de la Administración pesquera parecen que van a sufrir una transformación, y en un estado transitorio se producen muchas disfunciones entre lo previsto en una norma y lo que en definitiva se lleva a la práctica.

Creo que se debería prestar más atención al cumplimiento de lo reglamentado que a engrosar libros de legislación, que llegan poco al pescador y que en muchas ocasiones confunden.

Sobre el FROM, considero que las funciones previstas en su ley de creación son necesarias para el sector pesquero, y así fue pedido por los pescadores, aunque entiendo que no ha centrado su actuación, respecto a las demandas más perentorias de la bajura. Ha comenzado tímidamente, después de cinco años de existencia, a acometer temas específicos de comercialización. Creo que se ha burocratizado excesivamente y que debe cambiar de rumbo y sintonizar con la línea que viene demandando la pesca de bajura para que sea eficaz en su funcionamiento. En definitiva, la de mejorar mucho más y cambiar algunos hábitos no acordes con la realidad actual.

Sobre el ministro Romero debo decir que, cuando llegó al cargo, no conocía el sector pesquero. Es un hombre sencillo y trabajador y creo que hoy conoce y vive mejor el tema y es más sensible a la problemática pesquera.

González Laxe es un hombre especial, que conoce el sector pesquero, no muy abierto, metódico, trabajador y en muchas ocasiones duro. Tengo que reconocer que ha hecho mucho por el sector pesquero y que mi colaboración ha tenido grandes tropiezos y discrepancias, aunque también coincidencias. Creo ha sido un esforzado negocia-



dor para el ingreso de España en la CEE, y aquí pienso que debió ser más comunicativo con el sector. Debo resaltar el agradecimiento a todo el equipo negociador español.

—¿Por qué hemos llegado a tener algunos caladeros esquilados?

—En los caladeros inciden varios factores, tanto biológicos, ambientales y, desde luego, el esfuerzo pesquero que se realice. Por circunstancias coyunturales, es cierto que en algunos caladeros se

ha llegado a situaciones límites de escaso rendimiento, pero creo que las medidas ordenadoras actuales tratan de que la unidad de esfuerzo en un mismo caladero sea constante y que se pueda obtener un rendimiento óptimo para la flota que opera en él.

—¿Cuáles serían los mecanismos más eficaces para controlar las actuaciones pesqueras? ¿Mayor vigilancia e infracciones más castigadas? ¿Mayor correspon-

sabilidad desde organizaciones relacionadas con el sector? ¿Qué papel pueden cumplir las cofradías para proteger el mar?

—Desde luego, la vigilancia es muy conveniente en el mar. Existen zonas que están menos vigiladas que otras, y muchas veces los medios no son los idóneos para llevar a cabo su función. De hecho, existe una colaboración de las cofradías de pescadores para hacer cumplir la normativa vigente, además de men-

Política pesquera española:

«MI OPINION SOBRE LA POLITICA PESQUERA ES POSITIVA. SE HA LEGISLADO EN ABUNDANCIA, LO IMPORTANTE ES CUMPLIR LA NORMATIVA»

imponen, que entiendo no están proporcionadas a la gravedad de las mismas, y aquí quisiera indicar que sería conveniente una adecuación más acorde con la actividad económica del sector.

—**¿Tenemos un sector poco disciplinado?**

—Opino que el sector es disciplinado, pero hay que tener en cuenta que, a medida que avanzan las legislaciones restrictivas en materia de pesca de los países con litoral marítimo, el pescador se ve progresivamente

constreñido a ejercer su actividad en zonas delimitadas cada vez más específicas, y ello no

con cuerda con su mentalidad abierta y el concepto de libertad de los mares, y de ir a buscar sus capturas donde tradicionalmente lo hacían sus antepasados. Todo ello hace que sea rebelde a las limitaciones y abogue por una solidaridad generalizada en el mar.

—**Los armadores dicen no a un acuerdo con la CEE a cualquier precio y la búsqueda de otras alternativas... ¿Cuál es su opinión sobre las negociaciones comunitarias?**

—El sector pesquero es favorable a la incorporación de España al Mercado Común, pero con las oportunas matizaciones y cautelas para que no se dé la paradoja de

que ingrese el mercado pesquero europeo en España, antes que todo el sector pesquero español en Europa. No conocemos los términos complejos de la adhesión a la CEE y, en consecuencia, no tengo elementos de juicio suficiente para emitir una valoración en profundidad. Espero que la letra pequeña, que determinará las condiciones de los acuerdos generales, se redacte con la suficiente habilidad para que no se llegue a una situación de difícil

«El Ministerio ha consultado asiduamente al sector»

salida para el sector pesquero.

Me preocupa la aplicación del IVA al sector pesquero y que no se haya previsto un período transitorio de aplicación. Espero que los fondos sociales de la CEE lleguen con generosidad al sector pesquero y se canalicen a través de las cofradías de pescadores.

En definitiva, en términos globales, nuestra entrada en la CEE puede ser un paso cualitativo en determinadas estructuras pesqueras, aunque debo decir que las organizaciones europeas tienen mucho que envidiar a nuestras cofradías de pescadores.

—**¿Cómo están afectando las transferencias autonó-**

micas a la política pesquera?

—Creo que las transferencias están siendo un elemento distorsionador para la buena marcha de la pesca, puesto que existen competencias todavía no muy claras que reclaman tanto la Administración central como las autónomas y ello tiene un efecto negativo en la aplicación práctica de las normas, que con gran profusión dictan tanto la Administración central como los gobiernos autónomos, existiendo discrepancias de fondo en ocasiones, que han sido sometidas al Tribunal Constitucional para su clarificación.

Espero que este proceso se vaya clarificando con el tiempo y abogo por una coordinación mayor de competencias por parte de una sola autoridad, pues ello supone una simplificación de trámites, una unificación de criterios y, en definitiva, una racionalización de las actuaciones en política pesquera. Es muy difícil entenderse con diez administraciones autónomas, una central y con las de los países donde operan nuestras flotas. Una cosa es la descentralización burocrática de las competencias pesqueras, y otra distinta la concurrencia de competencias sobre una misma materia, la parcelación del mar, que implica graves conflictos entre flotas regionales limitrofes. ■



talizar a los pescadores de que su cumplimiento es conveniente para el conjunto de la pesca. Incluso existen cofradías con concesiones marisqueras que coadyudan con la autoridad de marina con lanchas auxiliares y vigilantes jurados para proteger la riqueza que cultivan y evitar el furtivismo y el deterioro de la labor realizada.

Sin embargo, las infracciones pesqueras están sancionadas con un rigor excesivo en cuanto a las multas que se

MAY 85

ENTREVISTA

Eladio Carrera, secretario general de Puertos y Aduanas de U.G.T.

«LA O.T.P. DEBE SER UNA EMPRESA PUBLICA»

Durante el pasado mes de abril, los estibadores portuarios llevaron a cabo varias jornadas de huelga, convocadas por todas las centrales sindicales, en defensa de sus reivindicaciones. Unas reivindicaciones polémicas que han levantado una gran polvareda en todo el sector. En esta entrevista, Eladio Carrera, de UGT, expone sus criterios sobre la situación.

EN 1980, con el Gobierno de la derecha, aceptamos la negociación de una reforma porque considerábamos que era buena para el funcionamiento del sector, aún a sabiendas de que ello, como así sucedió, nos iba a costar una pérdida de afiliados. Seguimos en la línea de buscar soluciones a los pro-

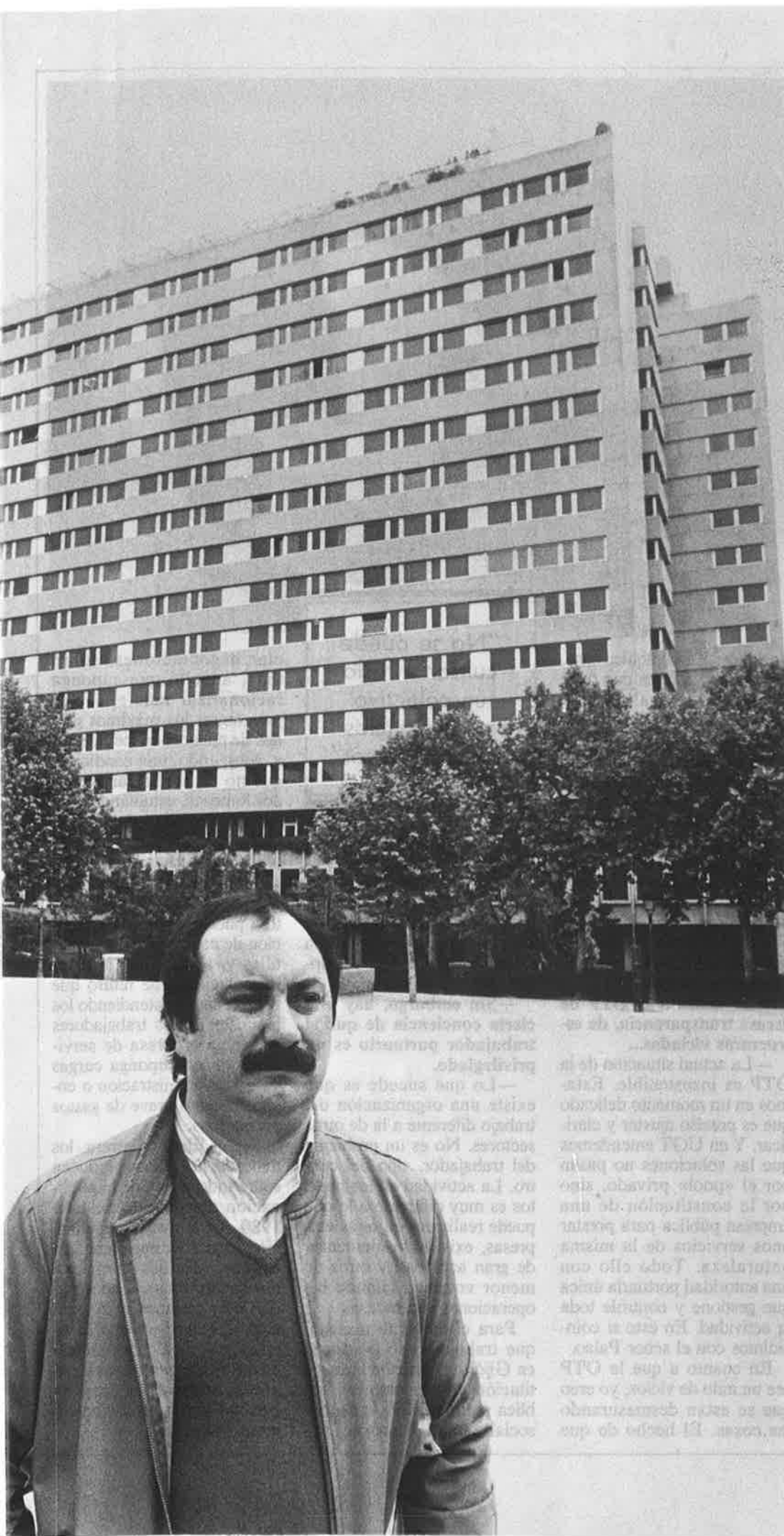
blemas. Pero hoy, con un Gobierno socialista, debe quedar muy claro que no estamos dispuestos a bajar el listón que mantuvimos con otros gobiernos...»

Con estas palabras resumía el secretario general del sindicato de Puertos y Aduanas de la Federación de Trabajadores del Transporte de

UGT, Eladio Carrera, la posición adoptada por la central socialista ante la reforma de la Organización de Trabajos Portuarios (OTP).

—UGT— señala el dirigente socialista— tiene en este tema una serie de planteamientos mínimos en los que no se van a realizar concesiones y otros puntos en los





que estamos totalmente abiertos a la negociación.

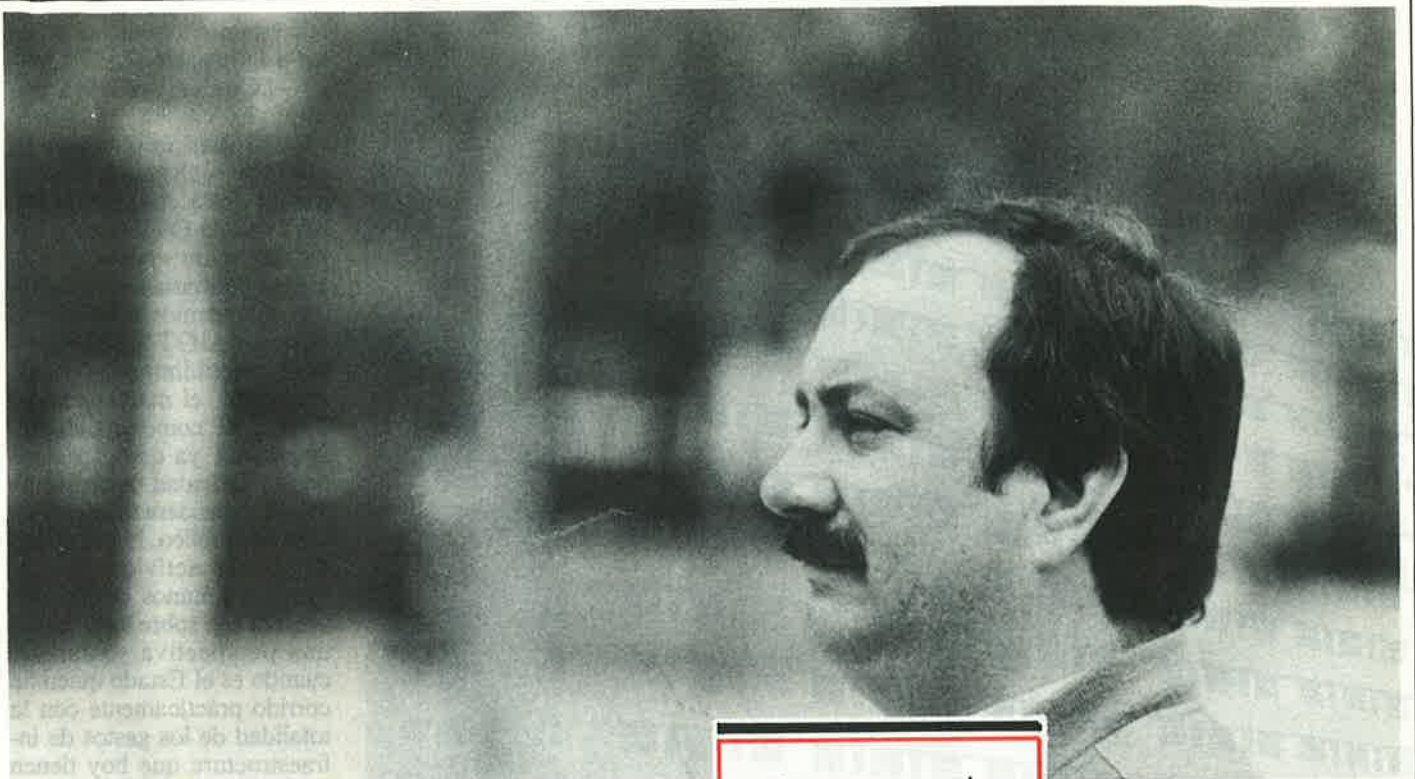
—**¿Cuáles son esos mínimos?**

—El más importante es nuestro rechazo a la propuesta de la Administración para que la OTP pase a depender de un «pool» de empresas portuarias cuya legalidad entendemos sería incluso dudosa. UGT defiende, y aquí coincidimos todos los sindicatos, el mantenimiento de la OTP como una empresa pública, ya que pensamos que la actividad portuaria ha de ser considerada como un servicio público. No se puede dejar esta actividad únicamente en manos de los empresarios y, sobre todo, desde una perspectiva socialista, cuando es el Estado quien ha corrido prácticamente con la totalidad de los gastos de infraestructura que hoy tienen nuestros puertos. Los planes de la Administración son incluso arriesgados para el correcto funcionamiento de este servicio, ya que en un momento determinado podría bloquearse la actividad portuaria.

—**Si las consecuencias son tan graves, ¿cómo justificas el proyecto oficial?**

—La Administración se ha encontrado con un muerto en la OTP que se quiere quitar de encima cuanto antes. Si el «pool» propuesto acepta el Plan se acabó la historia para todos. Pero yo creo que el Gobierno se está equivocando en este intento de privatización. En los puertos no hay, por desgracia, excesivos empresarios, hombres que capten tráfico y que generen riqueza. Abundan más los que se preocupan principalmente de sacar la máxima rentabilidad, cuentas que luego se cargan a todos los costes de los trabajos portuarios.

Eladio Carrera cree que la Administración socialista ha dado algunos pasos importantes en el control de tarifas, las concesiones, etc., aunque indica que es mucho más el camino por recorrer. Sobre las declaraciones del director general de Puertos, Luis F. Palao, en el número de abril



**"No se puede
culpar a todo
un colectivo
por los vicios
de unos pocos"**

de «HOJA DEL MAR», en relación con el alto coste de las actividades portuarias, el dirigente ugetista piensa que lo más ético no es criticar, sino dar soluciones y que, en ningún caso, se puede generalizar sobre el comportamiento de un colectivo en base a datos particulares: «Yo también podría hacer las mismas acusaciones sobre funcionarios del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Creo que el señor Palao está arrepentido de sus declaraciones aunque no quiere entrar en polémicas».

—¿Pero, lo que sí parece cierto es que hay coincidencia en que los costes de estiba son muy altos en España?

—Es probable que en algunos casos, en determinados puertos, los gastos de manipulación sean superiores a lo que debieran. Pero este no es un problema que se deba achacar a los trabajadores. Si hay puertos sobredimensionados es algo que estamos dispuestos a estudiar y parece que, según las estadísticas, esta situación se produce en algunos. Sin embargo, los trabajadores no somos responsables de la mala organización que tengan muchos em-

presarios. En cualquier caso, se trata de un tema que debe discutirse. Ahora bien, no aceptamos como presentables esas cifras según las cuales, de los 100.000 millones que representa el tráfico portuario, 60.000 corresponden a gastos de estiba y desestiba, cuando, en realidad, nuestros salarios, para un colectivo de 10.000 trabajadores, se elevan en bruto a 17.211 millones de pesetas. El resto, esos 43.000 millones de pesetas restantes, es algo que se queda en otras manos.

—Se acusa a la OTP de escasa transparencia, de estructuras viciadas...

—La actual situación de la OTP es insostenible. Estamos en un momento delicado que es preciso ajustar y clarificar. Y en UGT entendemos que las soluciones no pasan por el «pool» privado, sino por la constitución de una empresa pública para prestar unos servicios de la misma naturaleza. Todo ello con una autoridad portuaria única que gestione y controle toda la actividad. En esto sí coincidimos con el señor Palao.

En cuanto a que la OTP sea un nido de vicios, yo creo que se están desmesurando las cosas. El hecho de que

algunos grupos actúen con determinadas prácticas no es razón suficiente para dar el mismo calificativo a todo el colectivo. Yo no estaría en esta lucha si pensara que la situación de vicio o corrupción era generalizada.

—Sin embargo, hay una cierta conciencia de que el trabajador portuario es un privilegiado.

—Lo que sucede es que existe una organización del trabajo diferente a la de otros sectores. No es un problema del trabajador, sino del centro. La actividad en los puertos es muy diferente a lo que puede realizarse en otras empresas, existiendo momentos de gran actividad y otros de menor volumen cuando las operaciones son escasas.

Para el dirigente ugetista, que trabaja como portuario en Gijón, a partir de la constitución de una empresa pública para la OTP, la central socialista está dispuesta a ini-

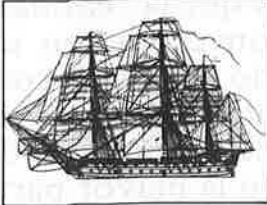
ciar negociaciones, sobre todo, aquello que suponga racionalizar más el sector para lograr los máximos grados de eficacia en los puertos y, sobre todo, una condición: que no se produzcan despidos forzados, estudiándose en su lugar fórmulas alternativas que no dañen los derechos de los trabajadores. «UGT —señala Eladio Carrera— quiere buscar soluciones puerto a puerto, estudiar la situación de cada una de las plantillas y, sobre todo, analizar las soluciones de futuro que tiene el sector, atendiendo los intereses de los trabajadores y de una empresa de servicios que no suponga cargas para la Administración o encarecimiento grave de gastos portuarios».

Según Eladio Carrera, los males de la OTP se producen sobre todo a raíz de la publicación del decreto del año 1980 por el que la organización pasó a ser una oficina de empleo. «Es una normativa que rechazamos todos los sindicatos y pedimos su derogación. Desde esa fecha la situación se ha ido degradando hasta el momento actual en que se impone un cambio, pero no el que ofrece la Administración».

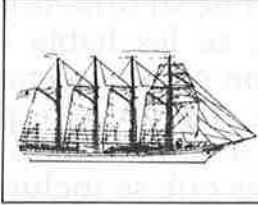
DESDE UN VELERO HASTA UN ACORAZADO

Elija su plano

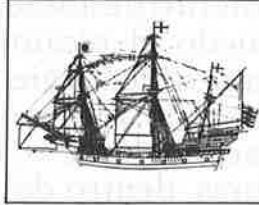
veleros veleros veleros veleros veleros veleros veleros veleros



SAN JUAN NEPOMUCENO
Navío, 1792
Cod. 3322, 6 hojas, modelo de 88 cm, ***, Pts 2.800
Incluida nueva hoja con más detalles



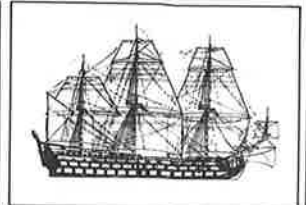
JUAN SEBASTIÁN ELCAÑO
Bergantín Goleta, 1927
Cod. 3315, 4 hojas, modelo de 55 cm, ***, Pts 900



GALEÓN ISABELINO INGLÉS
1580
Cod. 5502, 4 hojas, folleto il., modelo de 75 cm, ***, Pts 1.200

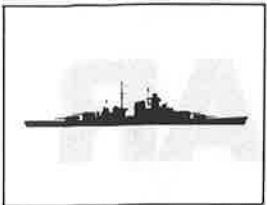


PINGUE
Embarcación Mediterránea de Cabotaje - 1800
Cod. 5515, 2 hojas, modelo de 40 cm, **, Pts 1.200

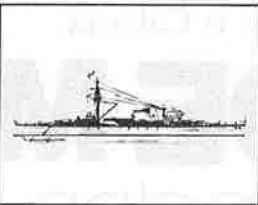


REAL FELIPE
Navío, 1690
Cod. 3321, 6 hojas, modelo de 66 cm, ***, Pts 2.200

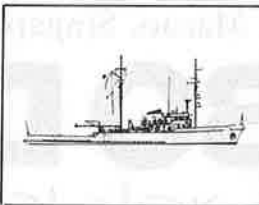
buques de guerra modernos buques de guerra m



K.M. BISMARCK
Acorazado 1940
Cod. 3332, 4 hojas, modelo de 132 cm. ****, Pts 3.500



BALEARES
Crucero Pesado, 1932
Cod. 3303, 4 hojas, modelo de 96 cm, ***, Pts 2.000



REMOLCADOR DE ALTURA RA 5
(actualmente en servicio)
Cod. 3313, 4 hojas, modelo de 57 y 110 cm, **, Pts 1.300

EL LIBRO PRÁCTICO DEL POLIÉSTER Y LA FIBRA DE VIDRIO

EL LIBRO PRÁCTICO DEL POLIÉSTER Y LA FIBRA DE VIDRIO



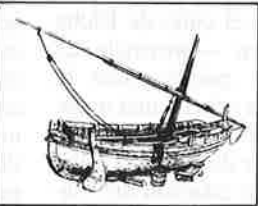
Como hacer y reparar cascos de barca, carrocerías, piezas, depósitos, tubos, piscinas, claraboyas, modelismo. Materiales, resinas, cargas, moldes, utensilios. 112 dibujos, 167 páginas

Código 1545, Pts 1.100

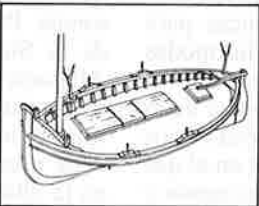
barcas de pesca tradicionales barcas de pesca tradicionales barcas de pesca



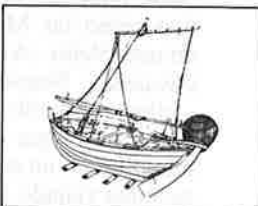
ESTRELLA DE FIGUERAS
Embarcación de Arrastre a motor, 1953
Cod. 5509, 1 hoja, Modelo de 33 cm. folleto il. *. Pts 800



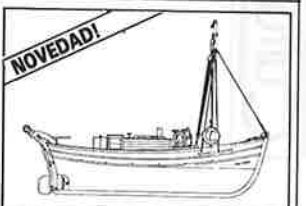
BARCA PALANQUERA CATALANA
hacia 1900
Cod. 5512, 2 hojas, modelo de 42 cm, folleto il. *, Pts 800



LAÚD MALLORQUÍN
1930/1940
Cod. 5505, 1 hoja, modelo de 40 cm, folleto il. *. Pts 700



DORNA GALLEGA
Cod. 5501, 1 hoja, modelo de 20 cm, folleto il. *, Pts 700

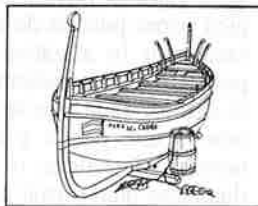


BARCA DE BOU CATALANA
Embarcación de Pesca y Arrastre Blancanieves, 1947
Cod. 5516, 1 hoja, modelo de 34 cm. folleto il. *, Pts 900. Muchos detalles.

barcas de pesca tradicionales barcas de pesca



LAÚD DE BOU 1890
Cod. 5510, 1 hoja, modelo de 40 cm. *. Pts 1.200



JÁBEGA DE MÁLAGA
Cod. 5504, 1 hoja, modelo de 44 cm. *. Pts 700

PLANOS DE REGALO para los que adquieran planos por valor de 4.000 Pts. Podrán elegir cualquier otro plano de este anuncio cuyo precio no sea superior a las 1.200 Pts!

Grado de dificultad

* Fácil ** Menos fácil *** Difícil **** Muy difícil

PRECIOS VIGENTES DURANTE DOS MESES A PARTIR DE LA PUBLICACION DE ESTE ANUNCIO
200 PTS., MÍNIMO DE GASTOS DE ENVÍO.

BOLETIN DE PEDIDO

Les ruego me envíen contrareembolso de su precio + gastos de envío el (los) plano(s) cuyo número de código indico a continuación. (Ejemplo: si desea recibir el Crucero Pesado Baleares indique el N° 3303)

N° de los planos _____
Nombre _____
Apellidos _____
Edad _____ Profesión _____
Calle _____ Nº _____
Bloque _____ Piso _____ Pta. _____ Esc. _____ Tel. _____
Población _____ Distrito Postal _____
Provincia _____

Firma _____

Si es menor necesita la firma del padre

Enviar dentro de un sobre a

BORRÁS EDICIONES

C/ de la Diputación 296 Entlo 1°

08009 Barcelona

Tel. (93) 301 43 96

Cuando, no hace muchos años, un grupo de sedicentes intelectuales españoles decidieron que había llegado el momento de abdicar de su función, y que la realidad, por miedo al picante, se les había convertido en un plato aburrido, eligieron como escenario en el que consumir sus instintos de traición el espacio de la novela policíaca y el que se viene llamando de las novelas de aventuras, dentro de las que se incluyen la mayor parte de las novelas del mar. La fase más dramática en esa trayectoria fue el salto sin red por el que se convirtió al término aventura en sinónimo de ajeteo. La fascinación de lo literario comenzó a apoyarse sobre los desvinculados nombres de los puertos en que los navegantes de ficción desembarcaban, y que habían de ser tan exóticos como Macao, Singapur o Calcuta.

EL LOBO DE MAR /DE JACK LONDON

Cultura

Por Rafael CHIRBES

SE negaban a reconocer que Madrid, para un moluqueño, es tan exótico como las Molucas para un madrileño. ¡Ay, las modas pasajeras! Nuestros autores —algunos de ellos— se dedicaron a espulgar mecanismos infantiles en un país en el que se había viajado aún menos y la geografía no era asignatura fuerte. Se empeñaron en que había que poner una banda de cocoteros ante los ojos del lector, al que la vida y el Boeing se encargaban de convertir en irremisiblemente adulto. Lo lejano —con frecuencia de laboratorio— era —para Sánchez Dragó aún más que para Savater— un valor en sí. El calificativo más deseable para una novela acababa siendo el de su capacidad para divertir o, más propiamente aún, para distraer al lector.

Con admirable olfato, Vázquez Montalbán supo afilar su estilete contra esa teoría y, como quien no quiere la cosa, cotidianizó perramente la aventura, organizando las cosas de modo que sus aventureros naciesen en Águilas —provincia de Murcia— y se llamasen, por ejemplo, Maru-

ja. Un buen lector sabe que, a veces, un nombre propio derrumba el castillo de un personaje. Por el cielo de Elche de la Sierra —provincia de Albacete— puede pasar la blanquísima vela de una aventura admirable. La novela —de mar o de tierra— vale, en la última estación del viaje, por lo que tiene de cabo suelto, que desgrana ante el lector el ovillo de la vida, y no por lo que pueda encerrar de foso separador o de venda; y esa regla de oro vale por igual para la novela psicológica como para la de aventuras; para la acuática como para la de tierra adentro. Por lo demás, cada uno se distrae con lo que puede y no hay novelas divertidas o aburridas, sino bien o mal escritas; como hay lectores perspicaces y otros que son torpes.

Jack London (1876-1916) se ganó, durante muchos años, fama de autor entretenido, una fama que le llegó, tras muchos sufrimientos, envuelta en fajos de dólares. Quería ser escritor y no tenía demasiado claro qué era eso del éxito: no sabía si desnudarse con la pluma, si soltar largas parrafadas de socia-

lismo dudosamente científico y de filosofía alemana mal digerida, o si embelesar a los adolescentes con aventuras en las que animales con sentimientos humanos y hombres como fieras luchaban contra una naturaleza virgen y hostil, que a veces se parecía peligrosamente al infierno y otras, imperceptiblemente, tomaba el rostro de un paraíso perdido. Los editores le pagaban bien hasta que decidieron tumbarlo. Los críticos le miraban de reojo y él no supo qué hacer con un éxito que le llegaba tarde —tal y como le pasó a Martin Eden, su alter ego literario—, ni con unos millones ganados a fuerza de cantar la lucha de los desheredados. Nunca supo qué hacer, hasta que decidió suicidarse en su rancho californiano. Un solo gesto acabó con todo y le devolvió la paz.

Sin duda, «El lobo de mar» es una de sus obras más redondas y donde probablemente se conjugan los elementos de novela marítima, con su perpetuo núcleo de incertidumbre y sospecha. Hay una tripulación reclutada de un modo cuando menos inquie-



EL SABER PUEDE SER PORTICO DE LA BARBARIE

tante y que navega con destino incierto, pero a la vez poco recomendable; un capitán que ejecuta pertinazmente el mal y una tripulación en la que el mal ha encontrado brazos e hígados, pero no cabeza. El escenario se rellena con dos espectadores que ponen el contrapunto: dos extraños, un hombre y una mujer, condenados a quererse y para quienes el mar no es más que el accidente que separa dos tierras: son ellos quienes van a asumir el papel de trasuntos de London. Los invitados a una estación en el infierno. La narración nunca surge de la conformidad; el diablo nunca lleva el diario del infierno. Sólo el descubrimiento merece ser contado. Dante visita y escribe.

Larsen es un capitán diabólico que ha caído en la cul-

tura cuando ya no tenía inocencia; frente a él, Humphrey (el escritor London-Dante, que ha caído por azar en un barco desconocido) sólo tiene en sus venas la savia de la cultura. La tripulación —siempre a punto de establecer un infierno que sustituya al del capitán— no ha pasado del estadio de la animalidad. Hay una complicada red de admiraciones y odios. Humphrey se extasia ante el cuerpo de Larsen: una máquina perfecta. Larsen envidia a Humphrey, que ha llegado a tiempo de ser culto, sin conocer antes el mal que impide toda opción ética de cuanto se sabe. La última batalla acabará librándose precisamente entre ellos.

«Larsen es un verdadero

demonio, y el “Fantasma”, desde que le pertenece, es un barco infernal» (pág. 38). El mar, en esta novela de London, es un espacio teológico, como el concepto de cultura que esgrime el propio novelista, como su mismo corazón; y el texto —terso, sin digresiones retóricas— es un universo cerrado, que se va desdoblado en un aparente juego de contrarios. London no es tan Humphrey como se pretende, sino que es también —y de una manera obsesiva— Larsen, y hay en los dos personajes, que parecen miembros complementarios de un único cuerpo, una lucha desesperada por llegar a ser el otro. El saber como cultivo del odio es el pórtico de la barbarie. Sobre el barco

de Larsen, el poder es una pistola engrasada que busca la mano que pueda esgrimirla. El bien y el mal se acechan en el espacio cerrado del barco y ven cómo su identidad, su especificidad, se difumina. Una vez más, todos los hilos que conducen el relato —que es, en este caso, trepidante— se enrollan en el ovillo de un corazón. El barco, las velas, el cielo y el agua no son más que metáforas, por más que haya quien no quiera enterarse. Incluso en el costumbrismo más estrecho se juega —a su manera— la partida de la vida.

Acaba de aparecer una edición de «El lobo de mar» en Ediciones Orbis. Es muy barata y reproduce una vieja y discutible traducción de la editorial Molino.

V ARENA DE "LA CONCHA" **VIVERO DE FU**



Todos los domingos por la mañana,
las playas del País Vasco se pueblan de
chavales corriendo tras un balón.

El mar es vivero
de muchos ídolos
futbolísticos de
todos los tiempos.

Dos grandes
campeonatos
playeros se llevan
la palma de la
popularidad: el
de La Concha y
el de Zarauz.

TBOLISTAS



Muchos de los chiquillos
que están hoy bajo las
porterías de La Concha
sueñan con ser como
Arkonada. Hace años,
otro chaval soñaba en
esta playa con su futuro:
era, precisamente, Luis
Miguel Arkonada.



LOS domingos por la mañana la playa de La Concha se convierte en un hervidero de chiquillos. Decenas de balones, cientos de camisetas dan vida a un sinfín de partidos de fútbol simultáneos. Durante muchos años, durante muchas semanas, el Cantábrico ha sido testigo de miles de ilusiones de chavales donostiarros que soñaban con ser algún día Arkonada, Araquistain, Cortabarria, López Ufarte o Sartrústegui. Y muchos de ellos eran, hace años precisamente, Arkonada, Araquistain y otras figuras del actual fútbol vasco. Y es que las arenas de La Concha, como las de tantas playas de Eus-

kadi, han sido, y siguen siendo, un auténtico vivero de futbolistas.

Cuarentaiún años cumple esta temporada el campeonato playero de Zarauz, escuela de futbolistas de la que han salido, entre otros, los Araquistain, Begur, Iribar, Zubizarreta, Churruca y una larguísima lista de figuras que dieron y siguen dando tardes de gloria ya no sólo al fútbol vasco, sino también al nacional.

A lo largo de 2.300 metros de arena fina, arena que a veces ciega al chaval que cubre la portería «a lo Arkonada» o se interna «a lo Argote», y que sirve para que Paco Urkía y sus entusiastas

colaboradores marquen veintitrés campos de noventa y dos metros, para seniors y cadetes, y veintiocho de longitud, comprendida entre los sesenta y cinco y los noventa para las restantes categorías. También colocan las porterías, de tamaño variable según el «Zubizarreta de turno».

Son cinco horas de trabajo, que realizan antes de cada jornada, mimando lo que todos entienden que es, y así ha sido, una escuela antesala de San Mamés y Atocha.

Allí, en Zarauz, como en La Concha, también habrá ojeadores con su cuaderno y bolígrafo en ristre para contabilizar unos nombres y unos datos que les servirán para un

futuro no muy lejano. Ellos saben que en la playa están todos los años las promesas del fútbol vasco.

Claro que la crisis económica no es sólo patrimonio de los clubs grandes. El campeonato playero de Zarauz, que corre a cuenta del club deportivo de esta villa veraniega, también atraviesa por serias dificultades económicas, que entorpecen las ilusiones de sus organizadores y ponen en peligro los campos de siembra de esta escuela futbolística. La cantidad presupuestada el pasado año fue de algo más de dos millones de pesetas.

El Campeonato playero controla cerca de 150 equi-

ARENA DE "LA CONCHA"

Tras la consagración de Arkonada, La Concha se ha convertido en el más firme rival de los campeonatos playeros de Zarauz.

pos, repartidos de la siguiente forma: Categoría masculina: minifútbol, benjamín, alevín, infantil, cadete y seniors; categoría femenina: minifútbol, benjamín, alevín e infantil. En total, el número de jugadores rebasa los dos millares y medio, en representación de casi todas las poblaciones del País Vasco.

«Somos un grupo de ami-

en el gran «ikastola» del fútbol vasco. Hombres como Paco Urkía se sacaron de su pasión por el fútbol un torneo en el que sólo intervinieron seis equipos. De esa idea surgió el Campeonato playero, «que además de fomentar el deporte hace que nuestros chavales mantengan la ilusión por los estudios. Yo sé de chicos que han llegado a

árbitros. «Y menos mal que todos los que vienen lo hacen de forma desinteresada. Pero son pocos y muchos los partidos que se disputan». Maestros, padres, incluso madres, aportan su grano de arena y se convierten en jueces deportivos.

«Sí, gracias a muchos de ellos podemos sacar adelante esta idea que es la envidia del



«Hace años había que buscar porteros. Ahora se presentan cientos de chavales vestidos igual que Arkonada»

gos que estamos chalados. Tenemos que hacer números de circo para que durante siete meses los chavales puedan jugar al fútbol», asegura Francisco Urkía, presidente del modesto Club Deportivo Zarauz, cuyo equipo milita en regional preferente.

«Menos mal que los profesores de las «ikastolas» también colaboran con nosotros». Urkía dice que lleva más de veintisiete años madrugando todos los fines de semana «porque estoy loco. Llevo casi toda una vida metido en este rollo que, incluso, nos quieren copiar en otras regiones de España».

Fue allá por el año 1941 cuando Zarauz se convirtió

ser algo en los estudios por esto del fútbol playero».

Cuenta que son muchos los «aprendices de futbolistas» que guardan su camiseta debajo de la almohada «para que sus padres no les impidieran ir a Zarauz», dice Paco Urkía. Hace memoria, «y creo que son más de setenta los que han alcanzado la categoría nacional. Sí, la mayoría de ellos se acuerdan de nosotros; vienen por aquí muy a menudo a recordar como fueron felices en esta playa de Zarauz».

Para Urkía y sus colaboradores otro de los problemas que se encuentran durante los siete meses que dura el campeonato es el de la falta de

mundo entero. Ya digo, hay que estar locos para hacer lo que hacemos mis amigos y yo durante siete meses».

Zarauz también tiene su competencia en la playa de La Concha, sobre todo tras la consagración de Luis Miguel Arkonada. Todos los chavales quieren emularle domingo tras domingo, «aunque para ello tengan que esperar a la marea baja».

Cuentan que hace años había que elegir para el puesto de portero «al que tuviera el cuerpo más desarrollado; ahora, hay una cola enorme de crios que se nos presentan uniformados con los mismos colores que luce Arkonada».



Alfonso
Alonso-Barcón

LAS NORMAS
INTERNACIONA-
LES NO HAN
ALIVIADO DEL
TODO EL CRUEL
DESTINO QUE
AGUARDA CON
FRECUENCIA A
LOS POLIZONES

Punta negra

SOBRE polizones se ha escrito mucho estos días. El mar sigue dando de sí. A título particular me confieso sorprendido de que un tema tan viejo y recurrente —el hallazgo de un intruso a bordo de un buque mercante en viaje y su eventual asesinato— haya sido tratado por la prensa diaria, o parte de ella, con honores de estreno mundial. Bienvenidos sean, sin embargo, los alardes tipográficos si sirven para decir a quienes no lo saben que en la complejidad de las *cosas del mar* sigue habiendo cabida para la muerte alevosa de un polizón.

En lo que respecta a historias de esta índole mi experiencia es tangencial. Se extiende a tan sólo sesenta minutos de un día en el trópico y constituye el único y modesto testimonio que podría aportar a la memoria del polizonaje, pero la estimo suficiente para mi provecho. Pasó en Congo, hace muchos años. Recuerdo que el calor era intenso, demasiado para nosotros, y el ambiente en mi camarote se hacía irrespirable, de modo que salí a cubierta a esperar por el soplo de un probable chubasco y me asomé un rato, apoyado en la regala de estribor. Estábamos terminando la carga. El cielo parecía a punto de reventar, hinchado y negro, y la tierra cercana, verde y roja, rezumaba silencio. El muelle, sin embargo, hervía. Como el puerto entero. Media población se pasaba allí la vida, unos comerciando, mirando los otros, así de simplemente, y quién sabe si todos acariciando la idea de irse lejos, al otro lado del mundo, en busca de los más desconocidos y tentadores paraísos de la tierra, a bordo de uno de aquellos barcos que les parecían grandes y atractivos como palacios y de los que admiraban las puertas estancas, las camas, la sala de máquinas, la luz eléctrica y la enfermería. Mucha gente soñando con lo mismo. Soñando despiertos.

Los mariscadores se afanaban con su carga de sacos repletos de pequeñas langostas que los mayordomos de los barcos —recuerdo banderas rusas, francesas, cubanas y de conveniencia— les arrancaban de las manos. Grupos de desocupados voceaban planchas arriba su disposición para realizar cualquier trabajo que se nos ocurriese encomendarles, y acababan haciendo cola con sus latas vacías, ante los portillos enreja-

dos de la cocina. Los vendedores de más madrugar, los *paissas*, habían montado sus chiringuitos a bordo y allí los teníamos también, cómodamente instalados en los pasillos exteriores de la cubierta de toldilla. A gritos nos ofrecían ébano, marfil y pulseras de pelo de elefante, mientras nuestro contraamaestre, René, hacía garganta lanzando terribles denuestos a los negros que arrebañaban la cubierta (con las palas le estropeaban la pintura), y las cucharas de dos grúas estrepitosas seguían vaciándose, incansables, en parte sobre ellos y en parte sobre las escotillas del tres y del cinco, las únicas bodegas que no estaban todavía completas. Al revés de lo que suele ser la norma, a nadie se le prohibía participar en aquel estridente espectáculo, ni siquiera a los niños, ni a las mujeres, que se movían por todo el recinto portuario con entera libertad. Pasaban envueltas hasta los pies en refajos de algodón estampados con casi todos los colores, a las espaldas un chiquillo que abultaba poco más que un par de ojos muy redondos, cargados de asombro transparente. Y es en cierto modo lamentable que uno de los extremos de la memoria persista sobre la base de esta posible asociación de ideas: allí, muy cerca, justo al costado de un barco ruso que teníamos a popa, se veían en un puesto varias ristras de macacos despellejados, sanguinolentos, colgados cabeza abajo. No resultaban más desagradables que los corderos que se ven por acá en esas mismas condiciones, salvo por dos detalles francamente conspicuos: como en los puestos-*drugstore* de bananas, baratijas, telas y pescado seco, las moscas, volando en enjambres espesos como plagas, repugnantes, pululaban alrededor de aquellos animalitos que, vistos desde cierta corta distancia, parecían un holocausto de bebés recién nacidos.

El desagrado, no obstante, era tan sólo una primera impresión. Aquella tarde cenamos carne de mono sin saberlo, y a muchos nos pareció exquisita. A lo mejor lo era. Provenía del mercado exclusivo de los barcos, así que formaba parte del milagro que convertía en agradable en un regalo feliz y espectacular, a algo siempre tan detestable como lo es en todas partes la escala en un muelle mineralero.

Grupos de soldados sin armas pasea-



ban orgullosamente, mezclados con la muchedumbre, apartando a coscorrones a los civiles nativos poco sensatos que se interponían en su camino. Uno de ellos lucía guerrera e insignias de coronel francés o belga, y la sorpresa de una chistera irreprochable. Era más alto y más arrogante que los otros, y parecía un jefe cimarrón escapado de la **Queimada** de Pontecorvo. Los demás vestían el mismo puro azar, aunque de un modo algo más incompleto, apagado y contradictorio. Sólo el de menos talla se significaba especialmente, caminando con los pies descalzos, visiblemente satisfecho de su casco de acero y su guerrera de aviación, y sacudiéndose a cada paso el polvo de su pantalón *príncipe de Gales*. Parecían distraídos, pero en realidad buscaban. Buscaban cualquier cosa más o menos torcida, una sugerencia para el ejercicio de su poder. Polizones en grado de tentativa, por ejemplo. La disconformidad con el país más tajante y manifiesta. De vez en cuando daban con alguno. Entonces, lo sé ahora, era aconsejable volver la cabeza hacia otra parte. Y es que la suerte del polizón, sea cual sea, rara vez resulta propicia.

Eliminarlos fue moneda corriente en tiempos en los que la vida humana valía todavía menos que ahora, y sobrevivir en la mar resultaba mucho más difícil y mucho más disputado. Se iban por la borda misteriosamente. Las normas internacionales que hoy protegen a los

polizones representan por ello un gran salto adelante en la historia marítima del derecho de gentes, aunque no hayan conseguido aliviar del todo el destino más cruel que, aún con frecuencia, aguarda a muchos de ellos: encontrar al final de su intento una muerte amarguísima, como tiene que serlo la que sigue a ese instante fugaz en que el único barco posible desaparece inapelablemente tras el horizonte y la pequeñez de uno se queda para siempre a solas, en el mar.

Cualquier disculpa de un hecho tan salvaje, amparándolo en la especificidad convencional que convierte a un barco en navegación en un mundo aparte, no merecería sino el descrédito y el desprecio de quienes la aventurasen. Porque, ciertamente, la presencia a bordo de un intruso al que hay que alimentar y custodiar —sin que esté permitido obligarle a realizar trabajo alguno— entraña un grave problema de duración imprevisible, toda vez que en ningún puerto resulta fácil obtener autorización para el desembarque de polizones. Pero ello jamás justifica *soluciones* como muchas de las que de cuando en cuando tenemos noticia. Los capitanes avezados saben que se trata de un problema que es necesario evitar, y lo evitan.

Pointe Noire, Congo-Brazaville. Un puerto de frecuentes tentativas de polizoneaje, como tantos de Africa negra. A punto ya de salir a la mar, con el práctico —un *flying Dutchman*— a bordo,

el capitán ordena que se efectúe la última ronda. René y los marineros descubren a dos muchachos ocultos bajo la bancada de un bote, cubiertos con el encerado. Los ponen en el muelle e izan la plancha inmediatamente. De pronto, como si todo allí obedeciese a los gestos de un prestidigitador, cesa el estrépito y callan todas las voces. Acompañados por ese silencio sorprendente y tenso, los dos muchachos empiezan a caminar, amedrentados. De alguna parte surgen cuatro gruesos bastones, cuatro mangos de pico. A una orden del hombre de la chistera, la tropa rodea a los frustrados polizones y comienza a golpearlos duramente, impidiendo que se fuguen. En el puente, acostumbrado e impasible, el holandés errante masca un cigarro y dice algo a los del remolcador. Los muchachos gritan, imploran, lloran, jadean..., pero los soldados los baten con demencia hasta que, cubiertos de sangre, mojados, inertes, dan con ellos en tierra. Los agarran luego de los pies y los arrastran hasta un Citroën de chapa ondulada que espera aparcado cerca de allí. Los cuerpos dibujan profundos surcos sobre el manganeso que cubre la zona del muelle más cercana a nosotros. Alguien abre las portezuelas traseras de la furgoneta y los chicos son tirados adentro, como fardos. Ya hemos largado cabos. Cada cual en el puerto vuelve a lo suyo. Y, al cabo de un rato, con la primera lluvia, el práctico desembarca. ■

Coincidiendo con el cierre de este número de HOJA DEL MAR, se produjeron importantes acontecimientos para el sector. Tal vez una de las noticias más esperadas fue la aprobación, por la Comisión Delegada para Asuntos Económicos, de la subvención al gasóleo pesquero. Tras algún tiempo de incertidumbre, el Consejo de Ministros dio luz verde a un suplemento de crédito por importe de 2.437 millones, con el fin de subvencionar en 11,65 ptas. el litro de gasóleo «B» y en 9.688 la tonelada de fuel-oil que utiliza la flota pesquera. Esta subvención tiene vigor desde las cero horas del pasado 10 de enero, fecha en la que, como se recordará, se produjo un aumento de los precios de estos combustibles.

También aprobó el Consejo de Ministros un Real Decreto sobre empresas pesqueras conjuntas, en el que se refunde toda la legislación vigente sobre este tipo de sociedades mixtas y se introducen nuevos elementos normativos. El nuevo decreto contempla la posibilidad de conceder créditos a la exportación de buques de pesca españoles, cobertura de los riesgos en inversiones e importación con exención de pago de derechos arancelarios y compensatorios variables para el pescado capturado por los buques de empresas pesqueras conjuntas. Estos créditos se concederán a sociedades en las que participe alguna empresa española con al menos un 40 por 100 de capital social y a la que hayan aportado o vendido algún barco de bandera española.

En materia de relaciones internacionales, destaca el acuerdo logrado entre España y Portugal, así como el endurecimiento de la actitud francesa con los barcos españoles

que faenan irregularmente en sus aguas.

De todos estos temas y de otros muchos más informará ampliamente el próximo número de HOJA DEL MAR. Entre ellos encontrará el lector un nuevo reportaje de la serie «Voces del Mar», esta vez dedicado al programa «Faenando». La integración del Crédito Social Pesquero en otra entidad financiera, las comunicaciones en el mar, la futura Feria Mundial de la Pesca y los conflictos portuarios serán algunos de los te-



mas que trataremos al mes que viene.

Además de las secciones habituales, HOJA DEL MAR contará, a partir del mes de julio, con nuevas secciones, como la dedicada a sanidad o a las publicaciones más relevantes del sector. El lector dispondrá de amplias referencias sobre la bibliografía actual o sobre textos concretos, como el recientemente editado por el Banco de Bilbao, «La pesca española ante el reto del futuro».

Trece pesqueros ametrallados

Trece pesqueros españoles fueron ametrallados por el buque de la Armada francesa «Margoline» cuando fueron avistados faenando ilegalmente en aguas de Francia, sin que se hayan producido desgracias personales.

Al parecer, los pesqueros

estaban faenando sin la licencia reglamentaria, por lo que la patrullera francesa trató de identificarlos, lo que provocó su inmediata huida a toda máquina hacia aguas españolas. El buque francés, tras solicitar autorización a su base naval en la localidad de Brest, disparó varias ráfagas con un total de 20 proyectiles de carga hueca, sin que ninguno diera en el blanco.

Las cargas disparadas por el «Margoline» eran de las mismas características que

las lanzadas contra el pesquero vasco «Valle de Atxondo», el 24 de marzo de 1984, y contra el buque «Sonnia», en octubre del mismo año.

Apresamientos marroquíes

Setenta y siete pesqueros españoles fueron apresados por la Marina Real Marroquí durante 1984, mientras que en 1983 el número fue de 111, según datos facilitados por el ministro de Pesca de aquel país, Bensalen Smili.

Smili dijo ante el Parlamento que para proteger la pesca costera, Marruecos agravó desde el mes de abril de 1984 la multa mínima impuesta a los pesqueros extranjeros que infringen el reglamento, de 24.000 pesetas a un millón.

Durante 1984, los armadores españoles pagaron 51.718.306 pesetas a Marruecos en concepto de multa por las infracciones cometidas al acuerdo de pesca hispano-marroquí, según fuentes oficiales españolas.

Sin ballenas en cinco años

España no pesará la denominada ballena común durante cinco años a partir del 1 de enero de 1986, según la prohibición introducida en el convenio sobre Comercio Internacional de especies amenazadas de fauna y flora silvestre, que fue firmado en Washington en 1973.

En el texto del Convenio remitido por el Congreso de los Diputados a la Cámara Alta no figuraba esta prohibición, que fue introducida por los senadores. La medida ha sido acogida muy favorablemente por las organizaciones ecologistas, especialmente por Green Peace, que había efectuado una campaña de recogida de firmas y de información para solicitar la citada modificación.

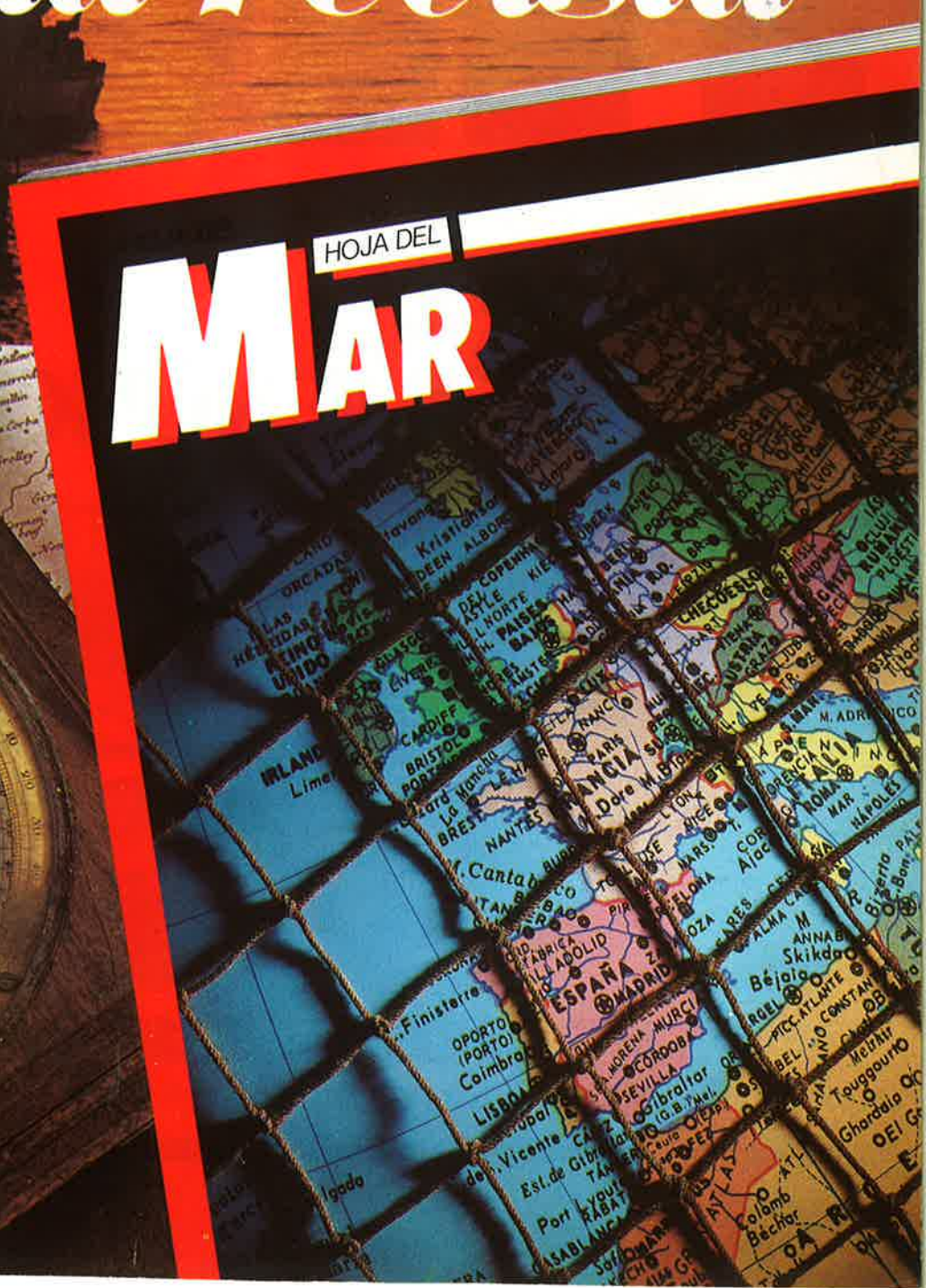
HOJA DEL

MAR

*Toda la mar
en una revista*



INSTITUTO
SOCIAL
DE LA MARINA



HOJA DEL

MAR



AHORA, MAS QUE NUNCA

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



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



HISPANO RADIO MARITIMA, S.A.

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

